



Univerza v Mariboru

Fakulteta za varnostne vede

**VARNOST V LOKALNIH SKUPNOSTIH: ZBORNİK  
RAZISKOVALNEGA DELA ŠTUDENTOV FAKULTETE ZA  
VARNOSTNE VEDE UNIVERZE V MARIBORU**



Ljubljana, 2016

**VARNOST V LOKALNIH SKUPNOSTIH: ZBORNİK RAZISKOVALNEGA DELA  
ŠTUDENTOV FAKULTETE ZA VARNOSTNE VEDE UNIVERZE V MARIBORU**

**Izdajatelj:**

Univerza v Mariboru  
Fakulteta za varnostne vede  
Kotnikova ulica 8, 1000 Ljubljana

**Urednik:**

Prof. dr. Gorazd Meško

**Sourednik:**

Rok Hacin

**Lektoriranje:**

Barbara Erjavec

**Ljubljana, 2016**

Dostopno na: <https://www.fvv.um.si/ProgramskaSkupina/studentski-zbornik.pdf>

CIP - Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

351.74/.76:352(082)(0.034.2)

VARNOST v lokalnih skupnostih [Elektronski vir] : zbornik raziskovalnega dela študentov  
Fakultete za varnostne vede Univerze v Mariboru / urednik Gorazd Meško, sourednik Rok Hacin. -  
El. knjiga. - Ljubljana : Fakulteta za varnostne vede, 2016

ISBN 978-961-6821-58-2 (pdf)

1. Meško, Gorazd

286508032

Zbornik prispevkov študentov Fakultete za varnostne vede Univerze v Mariboru je nastal v okviru programske skupine *Varnost v lokalnih skupnostih* (P5-0397 (A), 2015-2018), ki jo financira Agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije.

**VARNOST V LOKALNIH SKUPNOSTIH: ZBORNİK RAZISKOVALNEGA DELA  
ŠTUDENTOV FAKULTETE ZA VARNOSTNE VEDE UNIVERZE V MARIBORU**

**Gorazd Meško in Rok Hacin (ur.)**

Ljubljana, september 2016

## KAZALO VSEBINE

<b>PREDGOVOR UREDNIKOV</b> .....	4
<i>Gorazd Meško in Rok Hacin</i>	
<b>PROMETNA VARNOST V LJUBLJANI KOT VIDIK ZAGOTAVLJANJA VARNOSTI V LOKALNI SKUPNOSTI</b> .....	5
<i>Urška Pirnat in Marko Mlaker</i>	
<b>PREKRŠKI IN KAZNIVA DEJANJA ZOPER JAVNI RED IN MIR V LJUBLJANI</b> .....	24
<i>Klemen Ogrin in Gregor Hočevar</i>	
<b>GRAFITI V LJUBLJANI</b> .....	38
<i>Tamara Pahor in Karmen Zupančič</i>	
<b>BERAČENJE V LJUBLJANI</b> .....	62
<i>Jure Puppis in David Sluga</i>	
<b>TATVINE V ČETRTHNI SKUPNOSTI LJUBLJANA CENTER (2008–2013)</b> .....	79
<i>Petra Žiberna in Domen Hribar</i>	
<b>PREMOŽENJSKA KAZNIVA DEJANJA NA BENCINSKIH SERVISIH V SLOVENIJI (2008–2013)</b> .....	98
<i>Sara Korpič</i>	

## PREDGOVOR UREDNIKOV

V začetku leta 2015 smo začeli izvajati raziskovalno delo v Programski skupini Varnost v lokalnih skupnostih (P5-0397, 2015-2018), ki ga financira Agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije. V raziskovalno dejavnost smo vključili dodiplomske in podiplomske študente Fakultete za varnostne vede Univerze v Mariboru, ki so v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana izvajali raziskovalne projekte v Ljubljani. Pri študentskem raziskovalnem delu so pomagali predstavniki Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana (g. Roman Fortuna s sodelavci) in policisti Policijske uprave Ljubljana. Obdelave podatkov o kriminaliteti v Ljubljani so nam omogočili na Generalni policijski upravi Republike Slovenije. Analize kriminalitete z uporabo Geografskega informacijskega sistema (GIS) so študenti opravili s pomočjo doc. dr. Katje Eman in asistenta Roka Hacin.

Pričujoči zbornik predstavlja rezultate raziskovalnega dela študentov v letu 2015 in prvi polovici leta 2016. Študenti Urška Pirnat, Marko Mlaker, Klemen Ogrin, Gregor Hočevar, Tamara Pahor, Karmen Zupančič, Jure Puppis in David Sluga so se 23. marca 2016 udeležili konference na School of Justice Studies, Eastern Kentucky University, ZDA, kjer so v spremstvu dekana Fakultete za varnostne vede, izr. prof. dr. Andreja Sotlarja, rektorja Univerze v Mariboru prof. dr. Igorja Tičarja ter vodjo programske skupine in mentorja, prof. dr. Gorazda Meška, predstavili prispevke ameriškim študentom, praktikom in profesorjem. Prispevki, predstavljeni na konferenci na Eastern Kentucky University, so predstavljeni v tem zborniku. Omeniti je treba tudi, da so študenti predstavili prispevke junija 2016 tudi na Dnevih varstvoslovja in septembra 2016 na mednarodni konferenci Criminal Justice and Security – Safety, Security and Social Control in Local Communities v Ljubljani. Poleg njih so v študentskem raziskovalnem delu o varnosti v lokalnih skupnostih sodelovali še Petra Žiberna, Domen Hribar in Sara Korpič.

Pričujoči zbornik je nadgradnja predhodnega študentskega raziskovalnega dela magistrskih študentov Fakultete za varnostne vede Univerze v Mariboru v okviru evropskega projekta URBIS v študijskem letu 2013/14 z naslovom *Zagotavljanje varnosti v lokalni skupnosti, Projekt URBIS – pilotski projekt o zagotavljanju varnosti v Ljubljani* in predstavlja izhodišče za nadaljnje raziskovanje varnosti v lokalnih skupnostih v Sloveniji.

Gorazd Meško in Rok Hacin

# PROMETNA VARNOST V LJUBLJANI KOT VIDIK ZAGOTAVLJANJA VARNOSTI V LOKALNI SKUPNOSTI

Urška Pirnat in Marko Mlaker

## POVZETEK

### Namen prispevka

Prometna varnost ostaja pereč problem tako na državnem kot tudi lokalnem nivoju. Najbolj učinkovito je njeno zagotavljanje na lokalnem nivoju, zato je namen prispevka raziskati, kako prometna infrastruktura, politika in preventivne akcije, ki jih izvajajo različni organi, vplivajo na prometno varnost v Mestni občini Ljubljana in kako se da trenutno stanje še izboljšati. Cilj prispevka je preučiti prometno problematiko v Mestni občini Ljubljana (MOL) in predlagati morebitne izboljšave.

### Metode

Pri pisanju prispevka smo uporabili klasično deskriptivno metodo, kjer smo najprej opravili pregled literature in dostopnih statističnih podatkov, ki so nam dali vpogled v trenutno stanje prometne varnosti. Opravljeni so bili tudi osebni intervjuji.

### Ugotovitve

Število prometnih nesreč na območju MOL se je v zadnjem desetletju zmanjšalo skoraj za petdeset odstotkov, prav tako se posledice prometnih nesreč vsako leto zmanjšujejo. Na celotnem območju RS se izvajajo številne preventivne akcije, ki opozarjajo in ozaveščajo na različne prometne problematike. Kljub temu trenutno stanje prometne varnosti še ni zadovoljivo. Opazen je tudi vpliv zelene politike MOL na prometnem področju.

### Omejitve raziskave

V raziskavi smo se omejili na območje Mestne občine Ljubljane. Omejitve so se izkazale predvsem v tem, da na prometno varnost vplivajo številni dejavniki, kot so družbene razmere, trenutno stanje cestne infrastrukture, ki so raznoliki, preobsežni in na videz nepovezani.

### Praktična uporabnost

Ugotovitve študije so lahko v pomoč tako različnim organizacijam, ki se ukvarjajo s prometno varnostjo na območju MOL, kot tudi tistim, ki v MOL skrbijo za izboljšanje kakovosti prometa na splošno.

### Izvirnost prispevka

Raziskava nudi temelje za izboljšanje prometne varnosti na območju MOL. Študija je primerna tudi za primerjavo stanja med ostalimi občinami.

**Ključne besede:** prometna varnost, prometna problematika, Mestna občina Ljubljana, varnost v lokalnih skupnostih, mestno redarstvo

## **1 UVOD**

Mestna občina Ljubljana, prestolnica in največje mesto v Sloveniji, se poleg vseh drugih varnostnih problemov sooča tudi s prometno problematiko. Vsakodnevno se v jutranjih in popoldanskih urah srečujemo s prometnimi konicami, saj se ljudje odpravljajo in vračajo z dela. Posledično je pomembno, da se prometna problematika obravnava celostno, strokovno in z v prihodnost usmerjenimi rešitvami, saj učinkovita in varna prometna infrastruktura vpliva na zadovoljstvo ljudi s tem pa tudi na uspešnost ter nadaljnji razvoj mesta.

Zakon o varnosti cestnega prometa (2008) določa, da so za varen in nemoten promet na občinskih cestah odgovorne občine. Občine po zakonu določijo prometno ureditev na občinskih cestah, način dela občinskega redarstva pri nadzoru in urejanju prometa. Zakon občinam tudi omogoča, da na občinskih cestah predpiše dodatne, strožje, pogoje in ukrepe za udeležence v cestnem prometu, če s tem poveča varnost udeležencev v cestnem prometu.

S pomočjo pregleda literature in razgovora na Mestnem redarstvu Mestne občine Ljubljana v prispevku izpostavljam ključno problematiko prometa v Ljubljani, predstavljamo prometno politiko Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju MOL), ki se osredotoča na več skupin udeležencev v cestnem prometu, nekatere druge nosilce preventivnih programov in tudi vlogo Mestnega redarstva MOL, tako v preventivnem smislu kot tudi v samem nadzoru kršitev cestnoprometnih predpisov.

Namen prispevka je predstaviti, kako se s prometno problematiko sooča Mestna občina Ljubljana na lokalni ravni, kdo ji pomaga pri uresničevanju zastavljenih ciljev, ter ugotoviti, kako uspešna je pri uresničevanju zastavljenih politik.

## **2 PROMETNA POLITIKA MESTNE OBČINE LJUBLJANA**

Leta 2008 je Mestni svet Mestne občine Ljubljana sprejel Občinski program varnosti Mestne občine Ljubljana, v katerem kot enega od operativnih ciljev določa tudi varnost cestnega prometa. Program navaja, da varnost v cestnem prometu še ni zadovoljiva, cilj pa je zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic, zmanjšanje prometnih prekrškov na cestah v naseljih in na občinskih cestah zunaj naselij, zagotovitev prevoznosti in prehodnosti intervencijskih poti ter povečanje pretočnosti prometa s pomočjo sodelovanja Mestnega redarstva in policijskih postaj na območju občine.

Z izvajanjem prometne politike se povečujejo zelene površine mesta ter zmanjšujejo cestne površine v centru mesta s preusmeritvami prometa na obvozne ceste. S tem ukrepom se ne želi zmanjšati pretočnost cest in s tem povečati tveganje za povzročitev dodatnih cestnih zamaškov. Spreminja se tudi namembnost nekaterih parkirnih območij v središču mesta, saj si želijo povečati uporabne površine za pešce in kolesarje. Izgubljena parkirna mesta se bodo nadomestila z izgradnjo dodatnih podzemnih parkirnih kapacitet pod območjem ljubljanske mestne tržnice.

S prometno politiko se kaže tudi posreden vpliv zastavljenih ciljev, saj politika pozitivno vpliva na kakovost bivanja prebivalcev z zmanjšanjem emisij hrupa, prašnih delcev in izpušnih plinov (Mestna občina Ljubljana, 2012).

Cilj preurejanja prometa je zagotoviti optimalno mobilnost ljudi s prevoznimi sredstvi, ki so prostorsko, finančno in okoljsko kar najbolj učinkovita, in s tem izvajati ukrepe, ki bodo privabljali pešce, kolesarje in javni promet. Najpomembnejši cilj prometne politike Mestne občine Ljubljana je prerazporeditev izbire prometnih sredstev do leta 2020; in sicer po naslednjih deležih:

- tretjina vseh poti v mestu naj se opravi peš in s kolesom,
- tretjina vseh poti v mestu naj se opravi z javnim prevozom in taksiji,
- zadnja tretjina pa z osebnimi avtomobili (Mestna občina Ljubljana, 2012).

## **2.1 Cestna infrastruktura**

Ljubljano obdaja sistem hitrih cest okoli mesta in avtocest, imenovan tudi zunanji cestni obroč, obsega pa sklenjen obroč avtocest A-1 in A-2 ter hitre ceste H-3, ki oklepa osrednji del mesta Ljubljana. Glavne mestne ceste v mestu oziroma mestne vpadnice so naslednje ceste: Celovška cesta, Dunajska cesta, Šmartinska cesta, Zaloška cesta, Litijska cesta, Dolenjska cesta, Barjanska cesta in Tržaška cesta (Odlok o cestnoprometni ureditvi, 2007).

Notranji cestni obroč je namenjen razbremenitvi prometa v središču Ljubljane, tvorijo ga naslednje ceste: Tivolska cesta, Bleiweisova cesta, Aškerčeva cesta, Zoisova cesta, Karlovška cesta, Cesta za Gradom, Roška cesta, Lipičeva ulica, Njegoševa cesta, Masarykova cesta in Trg Osvobodilne fronte. Obroč je v celoti povezal še Fabianijev most, ki povezuje bregove Ljubljanice, namenjene pešcem in kolesarjem. Po notranjem obroču vozijo avtobusi Ljubljanskega potniškega prometa, prav tako pa lahko avtobusi vozijo tudi po nekaterih ulicah, zaprtih za cestni promet znotraj notranjega obroča (Ljubljanski projekti.si, 2012).



## Legenda:

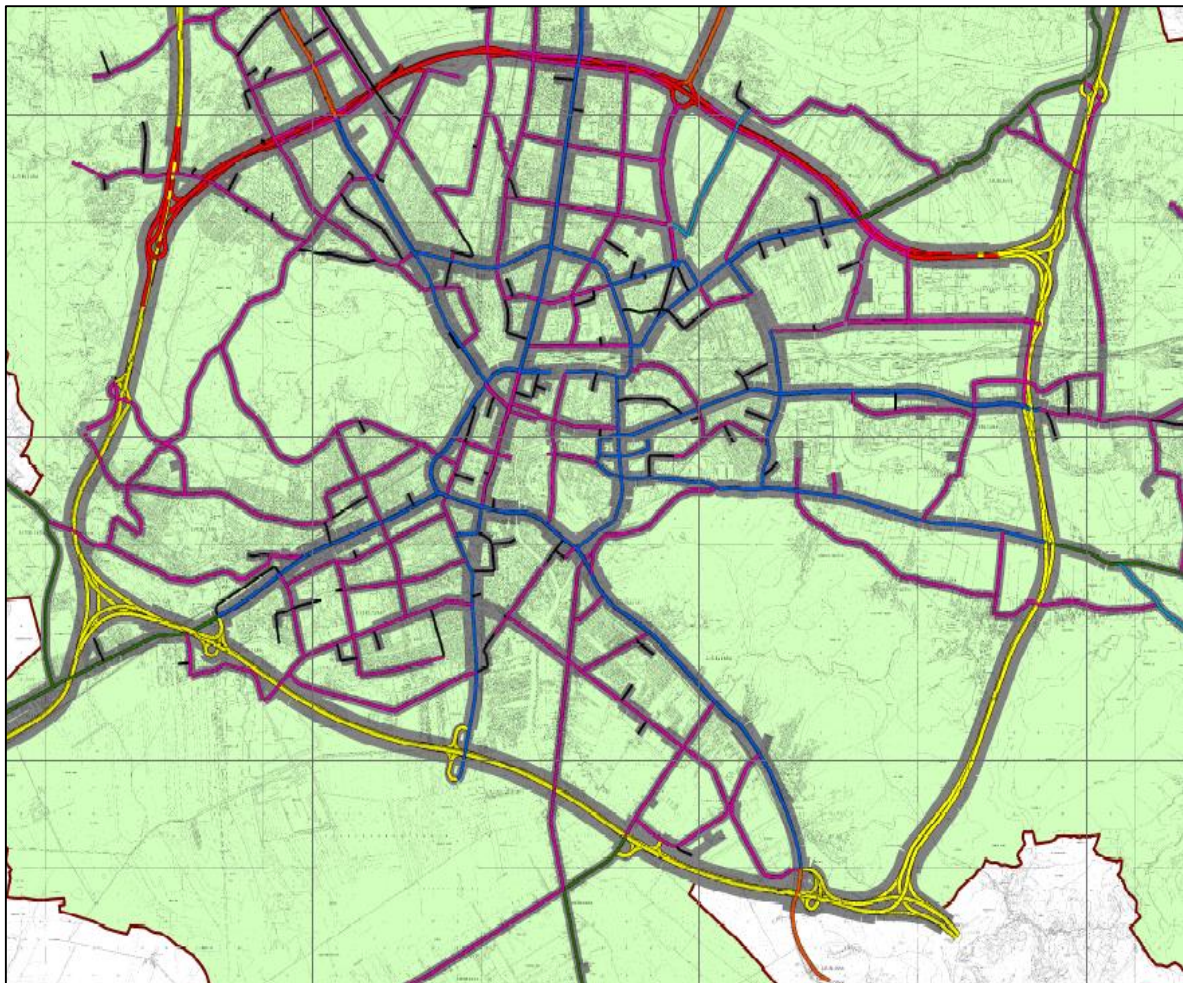
### Kategorije cest

#### Kategorija (ATR1)

- Avtocesta s priključnimi cestami
- Hitra cesta s priključnimi cestami
- Glavna cesta G1 in G2
- Regionalna cesta R1, R2 in R3
- Glavna mestna napajalna cesta (LG)
- Glavna mestna cesta (LG)
- Dostopna cesta
- Obvozna cesta

### Prometna gostota

- <= 10.000 vozil/dan
- 10.000 - 20.000 vozil/dan
- 20.000 - 50.000 vozil/dan
- Mestne občine Ljubljana



**Slika 1: Obremenjenost cestišča MOL (vir: JOINT VENTURE, A-PROJEKT, 2014)**

Z zmanjšanjem obremenjenosti cestnega prometa v središču mesta in njegovi neposredni okolici se povečujejo uporabne površine, ki so namenjene pešcem in kolesarjem, s tem ukrepom se tudi zmanjšuje možnost bližnjega srečanja avtomobila s šibkejšimi udeleženci prometa, kar zmanjšuje tveganje za nastanek prometne nesreče, v kateri je eden izmed udeležencev pešec ali kolesar. Vendar pa so ob zapiranju cest marsikateri meščani izrazili nezadovoljstvo, saj z vozili ne morejo dostopati do svojih domov. V ta namen je občina

stanovalcem zaprtih ulic omogočila izdajo tako posebnih dovolilnic za dostavo in dostop do domov kot tudi letnih dovolilnic za parkiranje v garažnih hišah. Ena takih je tudi garažna hiša, locirana pod Kongresnim trgom, kjer je peta etaža namenjena stanovalcem zaprtih ulic. V načrtu za izgradnjo je podobna garažna hiša, ki bi naj bila pod območjem ljubljanske tržnice in bi bila namenjena za bližnje stanovalce. Marsikdo s to ponudbo ni zadovoljen, saj dovolilnica na mesec stane 60 €, kar predstavlja velik strošek v primerjavi z najemom parkirnega mesta kje drugje v Ljubljani (najem parkirnega mesta na Vegovi ulici letno stane 100 €). Ob vsem tem se pojavi vprašanje, ali je smiselno povečati parkirne kapacitete v mestnem središču in s tem povečati frekvenco avtomobilov v centru mesta. Prav tako se moramo vprašati, koliko od 15.000 stanovalcev, ki živijo v omenjenem območju, uporabljajo parkirne prostore, ki so jim prednostno namenjeni (F. Možina, osebni intervju, 15. 2. 2016).<sup>1</sup>

Pri izvajanju ukrepa omejevanja prometa v središču mesta so na težavo naleteli tudi dostavne službe, saj svoje dejavnosti ne morejo nemoteno opravljati v za promet zaprtih delih mesta. V sklopu projekta CIVITAS ELAN se izvaja ukrep upravljanja in racionalizacije dostave blaga. Mestno logistiko načrtujejo trajnostno, kar bistveno prispeva k optimizaciji dostav blaga, znižuje stroške ter negativne vplive na okolje in zdravje ljudi v mestu. Spodbuja se uporaba električnih dostavnih vozil, izvajanje dostav s kolesi ter trajnostno urejanje dostav. V letu 2012 je bila v ta namen organizirana tudi konferenca, vzpostavljen pa je tudi spletni portal *www.dostave.si* za podporo čistejšim dostavam, prav tako pa portal ponuja praktične informacije za dostavljavce ter vključuje orodje za načrtovanje dostavnih poti (CIVITAS ELAN, 2010).

## **2.2 Javni prevoz**

Mestna občina Ljubljana daje javnemu prevozu prednost pred osebnim prometom, saj osebni promet upočasnjuje pretočnost prometa v mestu. Povečanje javnega prevoza je pomembno tudi iz ekološkega in varnostnega vidika, saj javni promet manj onesnažuje ozračje in je množično bolj prijazna oblika mobilnosti. Avtobusi so tudi manj pogosti udeleženci prometnih nesreč kot osebni avtomobili (Mestna občina Ljubljana, 2012).

Ljubljanski potniški promet (LPP) je največji avtobusni prevoznik potnikov v Sloveniji, deluje na območju občine Ljubljane in 16 primestnih občinah v osrednji slovenski regiji. Dnevno LPP prepelje več kot 200.000 potnikov, potniki lahko vstopajo na več kot 900 postajališčih, v okviru prometa pa deluje 42 linij. S prilagojenimi avtobusi omogočajo tudi prevoz gibalno oviranih oseb. LPP gre v smeri zelene politike in se zavzema za čistejše okolje, saj je 45 %

---

<sup>1</sup> F. Možina - član Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL; intervju je potekal o preventivni dejavnosti in vzgoji v cestnem prometu ter varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu, ki jo izvaja Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in o učinkih zmanjšanja prometne preobremenjenosti v Ljubljani.

vseh avtobusov okolju prijaznih in v skladu z najnovejšimi evropskimi standardi, kar 17 % pa jih vozi na metan z ničnimi izpusti delcev, nevarnih za zdravje človeka (Zelenaljubljana.si, 2015a). Za večjo varnost potnikov je na 109 avtobusih nameščen video-nadzorni sistem, ki omogoča varnejše potovanje. Za povečanje zanesljivosti avtobusnega prometa je na avtobusih nameščen sistem Zigbee, ki omogoča neposredno komunikacijo med vozilom in križiščem, s tem pa imajo avtobusi prednost, če sistem zazna zamudo po veljavnem voznem redu. Na ta način se poveča potovalna hitrost in zanesljivost javnega prevoza (CIVITAS ELAN, 2012).

Za krepitev javnega potniškega prometa in spodbujanje trajnostne mobilnosti v ljubljanski urbani regiji je vzpostavljena celovita mreža sistema parkiranja P+R (Park and Ride). Cilj sistema P+R je razbremenitev prometa v centru mesta in s tem povečati pretočnost in urejenost prometa. Trenutno je na mestnih vpadnicah urejenih pet tovrstnih parkirišč s skupno 2.169 parkirnimi mesti. Uporabniku P+R je omogočeno celodnevno parkiranje, v ceno parkirnine pa sta vključeni dve vozovnici za Ljubljanski potniški promet. Leta 2014 je na »Park and ride« parkirnih površinah parkiralo kar 7,9 milijona vozil, kjer se je za najpogosteje uporabljeno parkirišče izkazalo parkirišče na Dolgem mostu (Zelenaljubljana.si, 2015c).

Ljubljana podpira projekt Evropski teden mobilnosti (ETM), ki je najbolj razširjena kampanja za trajnostno mobilnost v svetu. Projekt deluje že od leta 2001, kjer se vsako leto s tem projektom sreča okoli 220 milijonov ljudi. Projekt se osredotoča na različna področja trajnostne mobilnosti, kot na primer koristi za prebivalce, mestni promet, zmanjševanje emisij hrupa, prašnih delcev, izboljšanje kakovosti zraka, povečanje energetske učinkovitosti prometa in podobno (Ljubljana.si, 2014). Slogan v letu 2015 se je glasil: »IZBIRAJ. SPREMINJAJ. ZDRUŽUJ.«, ki je povzemal osrednjo temo ETM. Spodbuja nas, da razmislimo o možnostih prevoza, ki so nam na voljo, da premislimo, kaj je za nas in našo pot do cilja najbolje in najučinkoviteje. V ETM je stalnica tudi Dan brez avtomobila, kjer naj bi vsak občan za svojo pot uporabil kolesarski prevoz ali pa bi se do cilja odpravil kar peš. S tem bi prebivalci odkrili, čemu namesto avtomobilov bi lahko namenili dragoceni javni prostor, ki je v mestu zelo omejen (Evropski teden mobilnosti, 2015). Ljubljana je tako v preteklem letu v Evropskem tednu mobilnosti pripravila številne dogodke za ozaveščanje prebivalcev Mestne občine Ljubljana, izvajala je poostren nadzor nepravilnih parkiranj na različnih kolesarskih poteh, pripravila je priporočene kolesarske poti za otroke, otvorila je novo P+R parkirišče Barje, kupila je dve novi električni vozili, postavila je različne stojnice z informativnim materialom, pripravila je srečanje ECOmeet (srečanje ekoloških vozil in predstavitev tehnologij), številne brezplačne vodene kolesarske ogledne mestnih zanimivosti, brezplačne vožnje z mestnim vlakcem, predstavitve meritev hrupa, ozaveščanje o uporabi čelade ter o zmanjševanju hitrosti kolesarjev v območjih za pešce (Občina Ljubljana, 2015).

## 2.3 Pešci

Prometna politika MOL se osredotoča tudi na spodbujanje hoje v mestu in izgradnjo varnejših peš poti. Površine, namenjene pešcem, morajo biti v skladu s politiko neovirane, pregledne in dovolj osvetljene. Za varnost pešcev je treba upočasniti motoriziran promet ter križišča zgraditi varneje, z otoki za pešce. Prav tako prometna politika vključuje skrb za invalide, z upoštevanjem minimalnih standardov o dostopnosti (Mestna občina Ljubljana, 2012).

Pešci so ena izmed najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu. Kot posledice prometnih nesreč utrpijo najhujše poškodbe, kar jih uvršča med ranljive udeležence. MOL in Agencija za varnost v prometu se zavedata, da posebno pozornost potrebujejo prav najmlajši udeleženci v prometu, saj z vstopom v osnovno šolo otroci počasi začnejo samostojno in aktivno sodelovati v cestnem prometu. Zato v povezavi z vrtci in ljubljanskimi osnovnimi šolami tradicionalno izvajajo različne preventivne akcije, ki pripomorejo k boljši ozaveščenosti tako pešcev kot tudi drugih udeležencev v prometu. Na začetku vsakega šolskega leta se izvaja akcija Varna pot v šolo, ki poskrbi za različne medijske objave, ki na različnih lokacijah ozaveščajo vse udeležence v prometu, da naj bodo posebej pozorni in previdni na pešce okoli osnovnih šol in na ostalih obšolskih poteh. Prav tako so na 25 nevarnih lokacijah postavili preventivne radarje oziroma merilnike hitrosti, ki voznike opozarjajo na hitrost vožnje in meri število avtomobilov v okolici šol. Na kritičnih točkah in prehodih so bili navzoči prostovoljci, ki so pomagali otrokom pri varnem prečkanju cestnih prehodov. Prvošolcem se s pomočjo različnih donatorjev zagotove tudi rumene rutice, ki poskrbijo za boljšo vidnost otrok (Ljubljana.si, 2014).

Na petih osnovnih šolah (Bežigrad, Savsko naselje, Zadobrova, Dravlje in Brezovica) so letos izvedli prometne dneve, kjer so z različnimi prometno-vzgojnimi vsebinami (video vsebine, nabava različnih prometnih preprog, kjer se predšolski otroci skozi igro učijo prometnih predpisov, različne delavnice, predavanja) ozaveščali osnovnošolce. Pri tem projektu so sodelovali tudi predstavniki Policije, Mestnega redarstva, gasilcev, reševalcev in Rdečega križa (Ljubljana.si, 2014).

V januarju, ko je dan kratek in se vidljivost zmanjša prej kot v spomladanskih ali poletnih dneh, se izvaja akcija »BODI preVIDEN«, ki je namenjena osnovnošolskim otrokom ter njihovim staršem in jih spodbuja k uporabi kresničk, telovnikov in drugih odsevnih materialov. Odsevna telesa bistveno povečajo vidnost pešcev oziroma otrok. Akcija predstavlja del aktivnosti v okviru Evropske listine o varnosti v cestnem prometu, ki pravi: »25.000 življenj, rešimo jih!« Podporo temu projektu so izkazali tudi Mestna občina Ljubljana; Svet za preventivno in vzgojo v cestnem prometu in Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, ki skrbi za preurejanje sistema enosmernih ulic v širšem mestnem središču za obdobje petih let in je redni donator različnih promocijskih plakatov in odsevnih teles, ki poskrbijo za večjo varnost otrok (Ljubljana.si, 2014, 2016b).

## 2.4 Kolesarji

Ljubljana je zaradi svoje majhnosti idealna za kolesarjenje, saj lahko v 15 minutah s kolesom obkrožimo celotno območje znotraj obvoznice. Zaradi pozitivnega vpliva kolesarjenja na ljudi, okolje in promet si Mestna občina Ljubljana prizadeva povečevati območja za kolesarje in vzpostaviti celovito kolesarsko infrastrukturo, pri gradnji pa zagotoviti varne in zanimive poti za kolesarje (Mestna občina Ljubljana, 2012). V ta namen so zaposlili koordinatorskega delavca za kolesarjenje, ki v sodelovanju z vodstvom MOL in ostalimi oddelki posebej skrbi za izboljšanje kolesarskih pogojev in za oblikovanje celovite kolesarske strategije, ki je sestavni del Prometne politike MOL do leta 2020. Kolesarska politika uvaja in označuje nove kolesarske pasove, načrtuje rešitve za varna parkiranja koles in sodeluje pri načrtovanju in izvajanju različnih projektov (CIVITAS ELAN, 2012).

Projekt BICIKE(LJ) predstavlja nadgradnjo javne prometne infrastrukture v Ljubljani z okolju prijazno in za uporabnike poceni izposojjo koles. Sistem izposoje mestnih koles je zaživel meseca maja leta 2011, danes pa je uporabnikom na voljo 360 koles na 36 različnih postajah v mestnem središču in okolici. Sistem deluje na način, da si uporabnik izposodi kolo za vožnjo in ga znova vrne na postajo. Prva ura vožnje je brezplačna, z daljšanjem obdobja izposoje pa se cena izposoje poveča. Sistem je zabeležil 67.510 uporabnikov, mesečno je bilo od 50.000 do 60.000 izposoj, skupno pa je bilo opravljenih že 3 milijone voženj po mestu (Zelenaljubljana.si, 2015b).

Kolesarji lahko k prometni varnosti pripomorejo tudi z aktivnim članstvom v društvu Ljubljanska kolesarska mreža, ki se zavzema za izboljšanje pogojev za vožnjo kolesa v prometu in si prizadeva za razvoj trajnostnega prometa in razvoj kolesarjenja. Društvo združuje strokovno in zainteresirano javnost, kar jim daje možnost opozarjanja na morebitne zaznane pomanjkljivosti, ki jih zaznajo kot uporabniki kolesarske infrastrukture (Kolesarji.org, 2015). Leta 2009 je bila tudi ustanovljena Kolesarska platforma Ljubljana, katere član je lahko kdorkoli. Ta platforma omogoča predlaganje rešitev za izboljšanje kolesarjenja po mestu in ima izdelano spletno interaktivno kolesarsko karto (CIVITAS ELAN, 2012).

Med letoma 2008 do 2010 je MOL sofinancirala projekt MobiKolo, kjer so si prizadevali izboljšati urbano mobilnost in analizirati stanje ter potrebe kolesarstva v Ljubljani. Kot posledica tega je v letu 2011 in letu 2012 Urbanistični inštitut RS organiziral vožnje s kolesom v Ljubljani s pomočjo GPS naprav. Glavni cilj raziskave je bil zbrati in obdelati konkretne podatke za mesto Ljubljana in preveriti učinkovitost metode zbiranja podatkov s pomočjo GPS naprav in nato interpretirati ter vizualizirati zbrane podatke. Projekt bi v prihodnje lahko služil kot podpora pri načrtovanju in vzdrževanju kakovostne kolesarske infrastrukture. V sklopu projekta je bila opravljena tudi anketa, v katero so bili zajeti sodelujoči na projektu. Zanimivi so nekateri odgovori anketiranih uporabnikov, ki so v večini primerov dejali, da na izbiro poti vpliva varnost poti, čas potovanja, jasnost in prijetnost poti. Skoraj polovica anketiranih kolesari tudi v zimskih

oziroma hladnejših mesecih. Kolesarji v veliki večini ne uporabljajo posebne opreme in ne nosijo zaščitne čelade. Presenetljivo pa je dejstvo, da je kar 20 % sodelujočih odgovorilo, da se nikakor ne strinja, da so kolesarske steze dobro oblikovane, tretjina pa meni, da so kolesarske steze slabo vzdrževane. Ugotovljeno je bilo tudi, da se večina poti opravi sredi dneva (malo ob zori ali mraku) ter da je namen vožnje v večini primerov potovanje na oziroma z dela. Tovrstna metoda je uporabna tudi kot podpora pri izdelavi celovite kolesarske strategije mesta, ki to problematiko obravnava z več vidikov in skozi javno razpravo, ki vključuje tako dejanske akterje in uporabnike (meščane) kot tudi strokovnjake (Kolo.uirs.si, 2012).

Pomembno vlogo pri zagotavljanju varnosti kolesarjev ima tudi kultura kolesarjev, ki je odvisna od vsakega kolesarja posebej. Za povečanje ozaveščenosti se izvajajo različne preventivne akcije že v osnovnih šolah, v katerih sodelujejo tudi nekatere izmed ljubljanskih osnovnih šol. Izziv preventivnih akcij predstavlja povečati kulturo in ozaveščenost tako pešcev, kolesarjev kot tudi voznikov osebnih avtomobilov in drugih prevoznih sredstev. Zanimivo je dejstvo, kako se spremeni sprejemanje drugih udeležencev v prometu. Ljudje v vlogi kolesarja se pritožujejo nad kulturo voznikov osebnih avtomobilov, ko pa so v vlogi voznikov osebnih avtomobilov, se pritožujejo nad kulturo kolesarjev. Podobna situacija se ponovi pri pešcih. Težava je v pomanjkanju samokritičnosti in v tem, da ljudje iščejo krivca v zunanjih dejavnikih in ne vidijo, kako lahko sami pripomorejo pri prometni varnosti (F. Možina, osebni intervju, 15. 2. 2016).

Akcije, ki spodbujajo raznoliko rabo prevoza, delno odpravljajo to težavo, saj povečajo empatijo udeležencev cestnega prometa, kar poveča njihovo prometno kulturo.

## **2.5 Železniška infrastruktura**

Javna infrastruktura slovenskih železnic zajema 613,5 km glavnih in 613,5 km regionalnih prog in je v lasti Republike Slovenije, ki upravlja železniški promet preko Javne agencije za železniški promet RS oziroma preko državnega podjetja Slovenskih železnic, d. o. o. Slovenska železniška infrastruktura je vključena v dva izhodiščna mednarodna železniška tovorna koridorja (tovorni koridor 5 in 6 – RFC 5, RFC 6), ki povezujeta Luko Koper s preostalim delom Evrope. Ta pot poteka tudi skozi Ljubljano (Slovenske železnice, 2016).

Železniško omrežje prečka cestno infrastrukturo s 787 nivojskimi prehodi. Od tega je 459 nivojskih prehodov pasivno zavarovanih (Andrejev križ), preostalih 328 pa je zavarovanih aktivno (avtomatska zvočna in svetlobna cestna signalizacija in zapornice). Največ pasivno zavarovanih nivojskih prehodov je na progi državna meja–Metlika–Novo mesto–Ljubljana. V zadnjih šestnajstih letih je na nivojskih prehodih umrlo v povprečju 8 ljudi na leto, vendar se velika večina prometnih nesreč na nivojskih prehodih zgodi na lokalnih cestah, kjer so prehodi pogosto pomanjkljivo označeni. Tukaj pomanjkljiva in neustrezna signalizacija ne zagotavlja udeležencem v cestnem prometu zadovoljive ravni varnosti. Glede na število preteklih nesreč

na nivojskih prehodih izstopa tudi območje Ljubljana–Kranj. Po poročilu Agencije za varnost prometa nezavarovanih železniških prehodov ni (Strah, 2014).

Eden izmed temeljnih ciljev evropske politike je preusmeritev tovornega prometa s cestne infrastrukture na železniško omrežje, saj bi se s tem močno razbremenila cestna infrastruktura, zmanjšala bi se onesnaženost zraka in pohitril bi se prevoz dobrin. Za uresničitev tega cilja potrebujejo vse članice EU, ki so gospodarsko ali strateško pomembne, dobro železniško infrastrukturo, ki je zanesljiva, hitra in točna (Slovenske železnice, 2016). Prav tako se postopoma ukinjajo nivojski prehodi na obremenjenih cestnih odsekih in se nadomeščajo z izven nivojskimi križanji (podvozi, nadvozi, podhodi) ter posodablajo zavarovanja prehodov z avtomatskimi napravami za zavarovanje (Strah, 2014). Nekateri nivojski prehodi z majhno frekvenco prehodov, ki ne opravičijo svojega obstoja, se zapirajo oziroma združujejo. Tako se postopoma nekateri prehodi zapirajo in se s povezovalnimi cestami promet preusmeri na bolj pogoste železniške prehode (Strah, 2014). Pri združevanju železniških prehodov se v nekaterih primerih pojavijo težave z občani, saj železnica razmejuje kraje, z ukinitvijo nekaterih manjših, manj pogostih prehodov pa je razmejitev kraja še občutnejša.

Pri povečanju prometne varnosti železniških prehodov znatno pripomore tudi povečanje števila aktivno zavarovanih železniških prehodov. Tovrstni prehodi zmanjšujejo možnost nastanka izrednih dogodkov, saj se je število izrednih dogodkov sorazmerno zmanjševalo z zmanjševanjem števila pasivno zavarovanih železniških prehodov. Vzrok za nesrečo na prehodu ceste čez železniško progo je velikokrat tudi človeška nepazljivost in objestnost. To nakazuje dejstvo, da se na leto zgodi kar 146 lomov zapornic. Zato Javna agencija RS za varnost prometa izvaja akcijo »Ustavite se. Vlak se ne more.«, kjer opozarjajo na nevarnosti s pomočjo zgibank, plakatov, na spletu dodajajo video in avdio vsebine itd. V tej akciji sodeluje tudi Ljubljana, saj sodi med občine z največ izrednimi dogodki na železniški infrastrukturi (Strah, 2014).

Prometna politika MOL se v zadnjih letih posveča zagotavljanju pasivne varnosti v prometu (umirjanje prometa, gradnji površin za pešce in kolesarje, gradnji zelenih površin in primernih prehodov za pešce). Na račun pasivne varnosti se manjša število prometnih nesreč, katerih posledica je smrt pešca, vendar so v porastu posledice hujših telesnih poškodb. Čeprav gre prometna politika v smer pešcem in kolesarjem prijaznega mesta, pa se miselnosti ljudi ne da spremeniti čez noč. Velika težava, ki se pojavlja čedalje pogosteje, je ta, da pešci in kolesarji svojo prednost v prometu jemljejo samoumevno in se v situacijah, kjer imajo po cestnoprometnih predpisih prednost pred ostalimi udeleženci prometa, ne prepričajo o varnosti, kljub temu da so lahko posledice za njih usodne. Podobna težava se dogaja tudi pri kolesarjih, saj z vožnjo po kolesarski stezi menijo, da jim za svojo varno vožnjo ni treba ničesar

narediti. Problematična je tudi njihova vožnja v nočnem času, saj le redki uporabljajo luči, s katerimi opozarjajo nase (F. Možina, osebni intervju, 15. 2. 2016).

Ustrezna prometna infrastruktura pomembno pripomore pri zagotavljanju večje prometne varnosti, vendar je pomembno tudi to, da uporabnike seznanimo in naučimo pravilnega spoprijemanja z različnimi prometnimi izzivi. Ta pristop poveča zavedanja ljudi, da so v neki meri sami odgovorni za nastale situacije. Za povečanje ozaveščenosti se z različnimi institucijami izvajajo številne preventivne akcije in programe, ki se jih izvaja tako na državnem kot tudi lokalnem nivoju.

### **3 PREVENTIVA NA PODROČJU ZAGOTAVLJANJA PROMETNE VARNOSTI**

Pri svojem delovanju Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL tesno sodeluje z Agencijo za varnost v prometu in Svetom za varnost MOL. Vključujejo se v nacionalne preventivne programe, ocenjujejo stanje varnosti v cestnem prometu, koordinirajo izvajanje nalog in izdajajo prometno-vzgojne publikacije ter druga gradiva, sodelujejo z osnovnimi in srednjimi šolami in vrtci, organizirajo akcije, razprave, strokovna predavanja, delavnice, predstavitve ... Še posebej so dejavni pri zagotavljanju varnosti najranljivejših udeležencev v prometu, kot so pešci, kolesarji in motoristi. V zadnjem času se njihovo delovanje usmerja tudi na zmanjšanje vzrokov za nevarna vedenja voznikov, predvsem v zvezi z uporabo mobilnih telefonov med vožnjo in alkoholiziranimi vozniki (F. Možina, osebni intervju, 15. 2. 2016).

Veliko preventivnih programov se posveča tudi zagotavljanju varnosti šolarjev. Vsako leto ob začetku novega šolskega leta izvajajo akcijo Varna pot v šolo, kjer preverjajo varnost šolskih poti, na šolah izvajajo usposabljanja za kolesarski izpit, z drugimi podjetji sodelujejo v različnih akcijah, ki so namenjene najmlajšim udeležencem v prometu, na primer akcija Pasavček (spodbujanje pravilne rabe otroških sedežev in pripenjanja z varnostnim pasom) in občinsko tekmovanje Kaj veš o prometu (preverjanje znanja o pravilni uporabi kolesa in upoštevanju predpisov). Tesno sodelujejo tudi z mentorji projektne vzgoje po ljubljanskih osnovnih šolah. Sodelovanje poteka v obliki preverjanja in upoštevanja pripomb mentorjev, ki jih le te dobijo od odbora staršev osnovnošolcev. V tem smislu se predvsem preverjajo priporočljive šolske poti in konfliktne točke, kjer lahko prihaja do varnostnih težav (F. Možina, osebni intervju, 15. 2. 2016).

V namen izboljšanja varnosti šolskih poti deluje tudi Portal vzgoje in izobraževanja, ki deluje v obliki spletne aplikacije zemljevida, kjer starši lahko preverijo, katere poti v šolo in vrtce se smatrajo za varne, katera mesta so označena kot problematična in katere poti so označene kot nevarne. Poleg šolskih poti so na zemljevidu označene tudi vrste in tip kolesarskih poti, poti šolskih avtobusov in avtobusnih postaj ter šolski okoliši v MOL (GisPortal.si, 2013).



Poleg sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ima za zagotavljanje prometne varnosti veliko vlogo tudi Svet za varnost MOL. V svojih programskih usmeritvah posveča pozornost povečani prometni varnosti in tesno sodeluje z Mestno občino Ljubljana, Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, Oddelkom za gospodarske dejavnosti in promet, Mestnim redarstvom in policijskimi postajami v Ljubljani. Večjo skrb posveča ranljivima skupinama udeležencev v cestnem prometu, in sicer mladim in starejšim. Še posebej za starejše zagotavlja manjšo prometno ogroženost na površinah za pešce, z boljšim preventivnim delom s kolesarji in rolkarji ter z doslednim represivnim delom policije in mestnih redarjev (Ljubljana.si, 2016a). Skrb posvečajo tudi varnosti otroške opreme, ki se uporablja v cestnem prometu. Občanom predvsem svetujejo, kako pravilno izbrati otroški avtomobilski sedež, z vsemi varnostnimi standardi, varnostnimi priporočili in vzroki, ki lahko pripeljejo do nezgod, o primerni izbiri kolesarske čelade in otroških vozičkov (Ljubljana.si, 2016c).

Za boljšo koordinacijo in za lažje izvajanje preventivnih programov in akcij na terenu se Mestna občina Ljubljana redno obrača na Mestno redarstvo MOL, saj ti s svojo opremo, zaposlenimi in vsakodnevno prisotnostjo na ulicah Ljubljane učinkovito dostopajo do uporabnikov prometne infrastrukture.

#### **4 MESTNO REDARSTVO**

Po besedah Mestnega redarstva vsakodnevno v Ljubljano prihaja od 120.000 do 130.000 vozil. Glavni problem tako predstavlja prometna obremenitev mestnega središča in mirujoči promet. S prevelikim številom prometa v samem centru Ljubljane so povezane tudi prometne nesreče in nepravilno parkiranje ter ustavljanje avtomobilov v središču, kar vpliva na manjšo pretočnost prometa (R. Fortuna, osebni intervju, 8. 1. 2016).<sup>2</sup>

Projekt URBIS, katerega del obsega tudi prometno varnost v centru Ljubljane, kot ključno problematiko po SARA modelu izpostavlja mirujoč promet in pretočnost prometa v centru mesta Ljubljane. Navedena prometna problematika je še posebej izrazita v jutranjem in popoldanskem času, ko se ljudje odpravljajo in odhajajo z dela. V projektu so kot najbolj problematične označene naslednje ulice in trgi: Vegova ulica, Levstikov trg, Trg francoske revolucije, Vodnikov trg, Slovenska cesta, Večna pot, Tržaška cesta, Celovška cesta in Dunajska cesta (Pelcl, Hafner, Petek in Gorjup, 2014).

---

<sup>2</sup> R. Fortuna - vodja Mestnega redarstva MOL; intervju je potekal o prometni problematiki v Ljubljani, vlogi Mestnega redarstva v zagotavljanju prometne varnosti v MOL in novi prometni politiki, ki jo je sprejela Ljubljana.

#### **4.1 Vloga mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana pri zagotavljanju prometne varnosti**

Občinski redarji imajo po Zakonu o pravilih cestnega prometa (2010) zaradi zagotavljanja varnega in neoviranega cestnega prometa dodeljenih veliko pooblastil. Tako izvajajo nadzor na več področjih, izpostavili pa bi naslednje: varstvo okolja, odgovornost staršev in skrbnikov do otrok, udeleženih v cestnem prometu, izločanje vozil iz prometa, odstranjevanje nepravilno parkiranega in zapuščenega vozila, preverjanje hitrosti na območju umirjenega prometa, preverjanje upoštevanja pravil vožnje z vozilom po cesti, preverjanje upoštevanja pravil vožnje z vozilom na prehodu za pešce, preverjanje upoštevanja prometne signalizacije udeležencev v prometu, preverjanje upoštevanja svetlobnih prometnih znakov udeležencev v prometu.

Odlok o urejanju prometa v Mestni občini Ljubljana (2013) določa, da se za zagotavljanje varnega in nemotenega prometa na občinskih cestah v Mestni občini Ljubljana določijo prometna ureditev, pogoji in način odstranitve ter hrambe nepravilno parkiranih in zapuščenih vozil in stroški za odstranitev ter hrambo nepravilno parkiranega vozila in zapuščenih vozil. Nadzor nad izvajanjem določb odloka pa opravlja Mestno redarstvo Mestne uprave Mestne občine Ljubljana.

Problematika varnosti cestnega prometa je opredeljena tudi v sprejetem predlogu Strategije v skupnost usmerjenega dela Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana (2011). Kot prvi cilj zagotavljanja višje ravni varnosti je preventivna dejavnost, ki je usmerjena na neposredne in potencialne udeležence v cestnem prometu, na podajanje predlogov za preoblikovanje prometnega režima in ureditev cestnih odsekov na lokalnih cestah ter komuniciranje z javnostjo. Drugi cilj je odpravljanje vzrokov, ki vodijo v kršitve cestnoprometnih predpisov, smiselne pa so naslednje dejavnosti:

- sodelovanje pri zagotavljanju varnih šolskih poti,
- spodbujanje preventivnih akcij za uveljavljanje pozitivnih stališč do ukrepov za umirjanje prometa,
- spodbujanje uporabe preventivnih indikatorjev hitrosti, ki kažejo hitrost vožnje,
- preventivne dejavnosti (Predlog Strategije v skupnost usmerjenega dela Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana, 2011).

Mestno redarstvo MOL je leta 2014 skupno izdalo 31.057 ukrepov s področja mirujočega prometa in ostalega cestnega prometa. S področja nadzora nad ustavljenimi in parkiranimi vozili je mestno redarstvo izdalo 5.503 opozoril, kar predstavlja najmilejši ukrep, namen teh ukrepov pa je bil preventiven. Izdanih plačilnih nalogov je bilo 3.212, ukrepov odvoza vozila s pajkom pa je bilo odrejenih 4.971. Izdanih ukrepov s področja meritve prekoračene hitrosti s samodejnimi merilnimi napravami je bilo v letu 2014 18.631. Največ prekrškov so predstavljale prekoračitve dovoljene hitrosti do 10 km/h (12.672), sledile so

prekoračitve od 11 do 20 km/h (5.298) in od 21 do 30 km/h (547), najmanjše število zaznanih prekrškov pa je predstavljalo prekoračitev dovoljene hitrosti za več kot 30 km/h (114). V primerjavi s predhodnimi leti se število vseh izrečenih ukrepov, ki jih izreče mestno redarstvo, povečuje (Mestno redarstvo Ljubljana, 2015).

Mestno redarstvo poudarja, da je zakonska ureditev glede pooblastil ustrezna, vendar pogrešajo boljše predpise glede sredstev, ki jih smejo uporabljati v preverjanju prekoračitve dovoljene hitrosti. Uporabljajo lahko le statične naprave za merjenje hitrosti, laserskih merilcev pa po zakonu ne smejo uporabljati, zato se v ozkih ulicah nemalokrat pojavi problem, kako sploh postaviti statične naprave za merjenje hitrosti. Prav tako nimajo pristojnosti na področju preverjanja alkoholiziranosti voznikov in preverjanja registracij avtomobilov, zato to delo prepuščajo policiji (R. Fortuna, osebni intervju, 8. 1. 2016).

## 5 POLICIJSKA STATISTIKA PROMETNIH NESREČ NA OBMOČJU MOL

S pomočjo zbrane policijske statistike lahko analiziramo stanje prometne varnosti v MOL. Podatki se nanašajo predvsem na prometne nesreče, posledice in vzroke le teh. Vsa statistika pa se nanaša na obdobje od leta 2005 do leta 2014.

**Tabela 1: Število prometnih nesreč na območju MOL v obdobju 2005–2014** (vir: Policijska uprava Ljubljana, 2015)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Število	5.341	5.322	4.953	4.116	3.676	3.747	3.843	3.403	2.965	2.910

Iz tabele o številu prometnih nesreč na območju MOL je razvidno, da število prometnih nesreč upada, v devetih letih je število upadlo za več kot polovico.

**Tabela 2: Posledice prometnih nesreč v obdobju 2005–2014** (vir: Policijska uprava Ljubljana, 2015)

POSLEDICE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Mrtvi	19	18	33	17	14	9	7	8	10	4
Hudo telesno poškodovani	151	149	198	139	159	128	131	109	58	94
Lahko telesno poškodovani	2.039	2.235	2.266	1.557	1.370	1.458	1.371	1.217	1.140	1.007
Brez poškodb	8.212	8.119	7.274	6.200	5.479	5.718	6.232	5.489	4.680	4.337

Iz tabele o posledicah prometnih nesreč je razvidno, da se v veliki meri zgodijo prometne nesreče, kjer udeleženci ne utrpijo nikakršnih poškodb, sledijo jim nesreče z lahkiimi telesnimi

poškodbami, najmanj pa je nesreč s smrtnim izidom. Ob primerjavi obdobja med letoma 2005 in 2014 se je število vseh posledic udeležencev zmanjševalo, le v letih 2007 in 2013 se je povečalo število nesreč s hudimi telesnimi poškodbami.

**Tabela 3: Najpogostejši vzroki prometnih nesreč v letu 2014 na območju MOL** (vir: Policijska uprava Ljubljana, 2015)

VZROK	ŠTEVILO
Premiki z vozilom	972
Neupoštevanje pravil prednosti	524
Neustrezna varnostna razdalja	435
Neprilagojena hitrost	431
Nepravilna stran in smer	202
Nepravilno prehitevanje	46

Najpogostejši vzrok prometnih nesreč na območju MOL v letu 2014 so bili premiki z vozilom, med katere se štejejo tudi nesreče, ki so se zgodile zaradi nepazljivosti pri parkiranju. Drugi najpogostejši vzrok predstavlja neupoštevanje pravil prednosti, sledi mu neustrezna varnostna razdalja, najmanj pogost vzrok pa predstavlja nepravilno prehitevanje.

**Tabela 4: Odstotek alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč** (Policijska uprava Ljubljana, 2015)

LETO	ODSTOTEK
2005	8,7 %
2006	8,7 %
2007	10,2 %
2008	10,1 %
2009	10,3 %
2010	7,7 %
2011	6,4 %
2012	6,7 %
2013	7,6 %
2014	7,4 %

Iz podatkov je razvidno, da se odstotek alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč na območju MOL v letih med 2005 in 2014 drastično ne spreminja, med letoma 2007 in 2009 pa lahko zaznamo povečanje alkoholiziranih povzročiteljev, saj je odstotek presegal 10 % vseh povzročiteljev nesreč.

Policijska statistika nam nudi dober vpogled na desetletno obdobje, iz katerega je razvidno, da se prometna varnost povečuje, saj je število prometnih nesreč drastično upadlo, zmanjšale pa so se tudi hujše posledice prometnih nesreč. Bolj skrb vzbujajoč pa je delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč, saj se v zadnjih letih zopet povečuje, odstotek pa se približuje stanju iz leta 2005.

## 5 Razprava

Po pregledani literaturi lahko trdimo, da se Ljubljana dobro zaveda prometne problematike in se z njo uspešno sooča. Politika MOL se je v zadnjih letih osredotočala predvsem na zeleno politiko, kar se ji je tudi izplačalo, saj je Ljubljana v letu 2016 postala zelena prestolnica Evrope 2016. Eden izmed pomembnih ciljev vključuje razbremenitev prometa v samem mestnem središču in povečevanju zelenih površin za pešce in kolesarje. Želijo si tudi povečanje rabe javnega prevoza ter številčnejšo uporabo prevoznih sredstev s čistejšimi pogonskimi gorivi, kot sta metan, avto plin ter električna energija. Menimo, da so cilji in dejavnosti, ki jim sledijo, zasnovani uspešno, temu v korist govorijo tudi uspešno izvedeni projekti, ki so namenjeni večji rabi javnega prevoza, povečanju števila pešcev in kolesarjev ter zmanjševanju uporabe osebnih vozil v središču mesta. Na tem mestu bi bilo dobro vzpostaviti spletno stran, kjer bi bile združene pobude, kampanje ter projekti, saj bi to pripomoglo pri ozaveščanju prebivalcev. Smiselno bi bilo, da se prometna politika še naprej razvija predvsem v smeri ekologije in učinkovitosti prometa; saj so to trendi, ki danes narekujejo vizijo Evropske unije. Dobro bi bilo tudi razmisliti o možnostih uporabe geografskih informacijskih sistemov, saj prinašajo takšna napredna orodja številne prednosti. Na primer na podlagi celovitega grafičnega pregleda bi lažje določili kritične točke in opravilo prometne študije, ki bi služile za trajnosten razvoj prometne infrastrukture, pregledno bi se določile kritične točke prometnih nesreč, prometnih zastojev in podobno. Takšna orodja bi lahko bila v domeni ne le policijskih uprav, ampak tudi mestnega redarstva.

Zaradi trenda zmanjševanja prometnih nesreč v obdobju zadnjih desetih let sklepamo, da na večjo varnost v prometu pozitivno vplivajo tako spremenjeni prometni režimi, izboljšanje cestne infrastrukture kot tudi različni preventivni programi, ki se izvajajo tako na lokalni, kot regionalni ravni in so namenjeni različnim skupinam udeležencev v cestnem prometu. V preventivne programe se uspešno vključujejo Svet za varnost MOL, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL, Mestno redarstvo MOL, Policija in Javna agencija za varnost v prometu. Veliko pa k sami varnosti prispeva tudi pasivna varnost, saj število prometnih nesreč s hujšimi posledicami upada.

Iz razgovora na Mestnem redarstvu MOL je bilo ugotovljeno, da je število izrečenih ukrepov največje v samem centru Ljubljane, največ glob zaradi napačnega parkiranja in ustavljanja osebnih vozil pa ostaja na naslednjih ulicah: Cankarjeva in Beethovnova ulica, Trg

francoske revolucije, Grudnikovo in Petkovškovo nabrežje ter Vodnikov in Krekov trg. Iz poročila o delu Mestnega redarstva MOL lahko tudi sklepamo, da je ravno mestno redarstvo eden izmed temeljnih nosilcev zagotavljanja varnosti v prometu v mestu. V nadzoru kršitev v cestnem prometu so pogosto veliko bolj učinkoviti kot policija, velikokrat pa jih ravno policija prosi za pomoč in sodelovanje. Nezanemarljiv vpliv se kaže tudi v preventivni dejavnosti, saj je njihov cilj v prvi vrsti pomagati ljudem in graditi na boljši in bolj homogeni skupnosti.

Prispevek predstavlja nadgradnjo in dopolnitev projekta URBIS v delu, ki se dotika prometne problematike v Ljubljani. Projekt URBIS se je usmeril le na področje Mestnega redarstva MOL in ugotavljanja kritičnih prometnih točk z vidika mestnega redarstva in podal predloge za izboljšanje. V našem prispevku pa smo se na željo redarstva osredotočili tudi na prometno politiko MOL in druge nosilce zagotavljanja varnosti v prometu. Preučili smo tudi vlogo mestnega redarstva, ki ni samo represivna, in njihovo sodelovanje s policijo. Oba prispevka se med sabo dopolnjujeta in dajeta širino problematiki prometne varnosti v MOL, hkrati pa ponujata izhodišča za nadaljnje raziskovanje problematike.

V samem zaključnem delu bi lahko strnili, da na prometno varnost v Mestni občini Ljubljana vpliva veliko organov, ki delujejo predvsem na lokalni ravni. Sklepamo lahko, da je ravno zaradi tega razloga njihovo delovanje učinkovito. Za učinkovito delovanje je pomembno tudi to, da vsi nosilci zagotavljanja prometne varnosti medsebojno sodelujejo. Sodelovanje lahko poteka na več različnih načinov, od sodelovanja v skupnih akcijah, izmenjave informacij do nudenja pomoči ob nesrečah in ostale podpore.

Prometno varnost v Mestni občini Ljubljana bi lahko ocenili kot primer dobre prakse in lahko predstavlja zgled ostalim občinam, saj je s svojo politiko in celotnimi aktivnostmi na pravi poti do izboljšanja varnosti na področju prometa.

## **Uporabljeni viri**

CIVITAS ELAN. (2010). *Informacije o projektu CIVITAS ELAN*. Pridobljeno na <http://www.civitasljubljan.si/>

CIVITAS ELAN. (2012). *Ukrepi CIVITAS ELAN*. Pridobljeno na <http://www.civitasljubljan.si/o-projektu/ukrepi>

Evropski teden mobilnosti. (2015). *Evropski teden mobilnosti*. Pridobljeno na <http://www.tedenmobilnosti.si/2015/>

GisPortal.si. (2013). *Portal vzgoje in izobraževanja*. Pridobljeno na [http://gismol.gisportal.si/javno/profile.aspx?id=MOL\\_Solstvo@Ljubljana](http://gismol.gisportal.si/javno/profile.aspx?id=MOL_Solstvo@Ljubljana)

Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, d. o. o. (2015). *Letno poročilo 2014*. Pridobljeno na <http://www.lpt.si/lpt/uploads/cms/file/LETNO%20POROCILO%202014.pdf>

- JOINT VENTURE, A-PROJEKT. (2014). *Grafične priloge novelirane karte hrupa za mestno občino Ljubljana*. Ljubljana: PNZ d. o. o.
- Kolo.uirs.si. (2012). *CyCity: Ljubljana*. Pridobljeno na [http://kolo.uirs.si/Portals/0/kolo-slike/CyCityLjubljana\\_kratko%20porocilo\\_www\\_2012.pdf](http://kolo.uirs.si/Portals/0/kolo-slike/CyCityLjubljana_kratko%20porocilo_www_2012.pdf)
- Ljubljana.si. (2014). *Statistične publikacije*. Pridobljeno na <http://www.ljubljana.si/si/ljubljana/ljubljana-v-stevilkah/statisticne-publikacije/>
- Ljubljana.si. (2016a). *Programske usmeritve*. Pridobljeno na <http://www.ljubljana.si/si/mol/mestni-svet/drugi-organi-mol/svet-za-varnost-mol/programske-usmeritve/>
- Ljubljana.si. (2016b). *Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu*. Pridobljeno na <http://www.ljubljana.si/si/mol/mestni-svet/drugi-organi-mol/svet-za-preventivo-in-vzgojo-v-prometu-mol/>
- Ljubljana.si. (2016c). *Varnost otroške opreme*. Pridobljeno na <http://www.ljubljana.si/si/mol/mestni-svet/drugi-organi-mol/svet-za-varnost-mol/napotki-obanom/varnost-otroske-opreme/>
- Ljubljanski projekti.si. (2012). *Notranji cestni obroč*. Pridobljeno na <http://ljublanski.projekti.si/notranji-cestni-obroc.aspx>
- Kolesarji.org. (2015). *Slovenska kolesarska mreža*. Pridobljeno na <http://kolesarji.org/slovenska-kolesarska-mreza/>
- Mestna občina Ljubljana. (2012). *Predlog Prometne politike Mestne občine Ljubljana*. Pridobljeno na [https://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwiT8JCSOazKAhUrnIKHX1HAxoQFggrMAI&url=http%3A%2F%2Fwww.ljubljana.si%2Ffile%2F1050259%2Fnavodila\\_1\\_del\\_ppmol\\_final.pdf&usg=AFQjCNEO-grQCgqWY78IMEG5eUzkuHsQ8w&sig2=4AsTHgtZujq6DSjkiCEzw&cad=rja](https://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0ahUKEwiT8JCSOazKAhUrnIKHX1HAxoQFggrMAI&url=http%3A%2F%2Fwww.ljubljana.si%2Ffile%2F1050259%2Fnavodila_1_del_ppmol_final.pdf&usg=AFQjCNEO-grQCgqWY78IMEG5eUzkuHsQ8w&sig2=4AsTHgtZujq6DSjkiCEzw&cad=rja)
- Mestno redarstvo Ljubljana. (2015). *Poročilo o delu Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana v letu 2014*. Pridobljeno na [https://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwimlr3fn7HKAhWrnnIKHUKPCuMQFggIMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.ljubljana.si%2Ffile%2F1618172%2Fletno-poroilo-2014.pdf&usg=AFQjCNFLoi68aHfMg5\\_X6eB-aW7zKBMxbw&sig2=n7UkQzpPxAulZpWn71gACw&cad=rja](https://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwimlr3fn7HKAhWrnnIKHUKPCuMQFggIMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.ljubljana.si%2Ffile%2F1618172%2Fletno-poroilo-2014.pdf&usg=AFQjCNFLoi68aHfMg5_X6eB-aW7zKBMxbw&sig2=n7UkQzpPxAulZpWn71gACw&cad=rja)
- Občina Ljubljana. (2015). *Ljubljana.si*. Pridobljeno na <http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/promet-infrastruktura/evropski-teden-mobilnosti-2015/>
- Občinski program varnosti Mestne občine Ljubljana. (2008). *Uradni list RS*, (117/08).
- Odlok o cestnoprometni ureditvi. (2007). *Uradni list RS*, (122/07).
- Odlok o urejanju prometa v Mestni občini Ljubljana. (2013). *Uradni list RS*, (38/13).

- Pelcl, M., Hafner, T., Petek, J. in Gorjup, A. (2014). Prometna problematika v centru Ljubljane. V G. Meško (ur.), *Zagotavljanje varnosti v lokalni skupnosti, Projekt URBIS – pilotski projekt o zagotavljanju varnosti v Ljubljani* (str. 88–101). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
- Policijska uprava Ljubljana. (2015). *Varnostne razmere na območju Mestne občine Ljubljana v obdobju med leti 2005 in 2014*. Ljubljana: Policija.
- Predlog Strategije v skupnost usmerjenega dela Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana. (2011). *Uradni list RS*, (66/11).
- Slovenske železnice. (2016). *Transportni koridorji*. Pridobljeno na <http://www.slo-zeleznice.si/sl/infrastruktura/transportni-koridorji>
- Strah, R. (2014). *Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa*. Pridobljeno na <http://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/05/Varnost-na-nivojskih-prehodih-preventivna-akcija.pdf>
- Zakon o pravilih cestnega prometa. (2010). *Uradni list RS*, (109/10).
- Zakon o varnosti cestnega prometa. (2008). *Uradni list RS*, (56/08).
- Zelenaljubljana.si. (2015a). *Avtobusi – LPP*. Pridobljeno na <http://www.zelenaljubljana.si/zelena-dejstva/avtobusi-lpp>
- Zelenaljubljana.si. (2015b). *BICIKE(LJ)*. Pridobljeno na <http://www.zelenaljubljana.si/zelena-dejstva/bicikelj>
- Zelenaljubljana.si. (2015c). *P+R*. Pridobljeno na <http://www.zelenaljubljana.si/zelena-dejstva/p-r>

### **O avtorjih:**

**Urška Pirnat** je študentka magistrskega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta. [urska.pirnat@student.um.si](mailto:urska.pirnat@student.um.si)

**Marko Mlaker** je študent visokošolskega programa Informacijska varnost na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: [marko.mlaker@student.um.si](mailto:marko.mlaker@student.um.si)



# PREKRŠKI IN KAZNIVA DEJANJA ZOPER JAVNI RED IN MIR V LJUBLJANI

Klemen Ogrin in Gregor Hočevar

## POVZETEK

### Namen prispevka

Namen študije je predstaviti pooblastila in naloge policije ter občinskega redarstva pri vzdrževanju javnega reda in miru ter prikazati statistiko glede kršitev le-tega. V prispevku bova predstavila geografski informacijski sistem [GIS] ter prikazala število kaznivih dejanj zoper javni red in mir v obdobju 2008–2013 na območju Ljubljane.

### Metode

V raziskavi sva uporabila metodo analiziranja dokumentov, zlasti zakonov. Uporabila sva tudi statistične podatke mestnega redarstva in letne policijske statistike. V veliko pomoč pri sami raziskavi pa nama je bil tudi GIS.

### Ugotovitve

Ugotovitve so pokazale, da je mestno središče Ljubljane najbolj obremenjeno s prekrški in kaznivimi dejanji zoper javni red in mir, saj je pretočnost ljudi skozi ta del največja. Nasilništvo je bilo identificirano kot najpogostejše kaznivo dejanje, nedostojno vedenje do uradne osebe pa kot najpogostejši prekršek.

### Omejitve raziskave

Nedostopnost podatkov o kaznivih dejanjih za leti 2014 in 2015 je predstavljalo največjo omejitev. Analiza porazdelitve kaznivih dejanj na območju občine Ljubljana potrjuje teoretična izhodišča o gostitvi kriminalitete v središču urbanih naselij. Raziskava je uporabna za analiziranje kaznivih dejanj na območju občine Ljubljana, hkrati pa potrjuje dejstvo, da je mestno središče najbolj problematično.

### Izvirnost prispevka

Prispevek pripomore k boljšemu razumevanju nalog in pooblastil, ki jih imajo policisti in predvsem občinski redarji pri vzdrževanju javnega reda in miru. Prispevek je izviren, ker sva s pomočjo GIS izvedla analizo kaznivih dejanj za občino Ljubljana ter tako določila kritična območja.

**Ključne besede:** javni red in mir, geografski informacijski sistem, GIS, mestno redarstvo, Ljubljana

## **1 UVOD**

Kršenje javnega reda in miru je nekaj, kar nas vsakodnevno spremlja skoraj na vsakem koraku. Brez dvoma je že vsak posameznik kdaj izkusil kršenje javnega reda in miru, pa naj je bil pri tem udeležen kot vir kršenja ali pa je bil »žrtev« takšnih kršitev. Večina ljudi si kot kršenje javnega reda in miru predstavlja prekrške, ki so v današnji družbi najpogostejši; sem bi se uvrstili predvsem prekrški, kot so kaljenje nočnega miru oz. splošno povzročanje hrupa, vandalizem, kršenje javnega reda in miru v gostinskih obratih itn. Do določene mere imajo seveda prav, vendar pa je z zakonom opredeljeno, da je kršenje javnega reda in miru veliko več kot samo to. Na našem ozemlju so se s časom spreminjale tudi definicije javnega reda in miru. Zаметke nekaterih prekrškov, kot jih poznamo danes, lahko prepoznamo že zelo zgodaj, in sicer leta 1949 s prvim zakonom, ki je določil pojem prekrška zoper javni red in mir ter 19 tovrstnih dejanj; tako so se že takrat pod prekrške šteli nedostojno vedenje na javnem kraju, mučenje živali, pretepanje na javnem kraju ipd. (Čelik, 2009). Zdaj je v veljavi Zakon o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1] (2006), ki je v veljavo stopil leta 2006. ZJRM-1 (2006) definira javni red in mir kot stanje, v katerem je zagotovljeno neovirano izvrševanje pravic in dolžnosti po ustavi in zakonih, vzdrževanje javnega reda in miru pa je delovanje skupnosti, ki s predpisi in ukrepi državnih in drugih organov zagotavlja, da se preprečijo ravnanja in nevarnosti, ki ogrožajo javnost ter javni red in mir, kadar ta grozi skupnosti ali posamezniku (ZJRM-1, 2006). ZJRM-1 sicer ni edini predpis, ki opredeljuje področje javnega reda in miru; med pomembnejše oz. najpogostejše predpise štejemo tudi Zakon o proizvodnji in prometu s prepovedanimi drogami [ZPPPD] (2000), Zakon o tujcih [ZTuj-2] (2014) ter Zakon o zaščiti živali [ZZZiv] (1999).

V Sloveniji za javni red in mir skrbijo policisti, kar je tudi ena izmed njihovih glavnih nalog. Pomemben delež pri zagotavljanju javnega reda in miru pa pravzaprav prispevajo občinski in medobčinski redarji; v Ljubljani za to skrbi Mestno redarstvo Mestne občine Ljubljana, ki je občinski prekrškovni organ, katerega delovno področje in naloge določa zakon ali na podlagi zakona izdan občinski predpis (Zakon o občinskem redarstvu [ZORed], 2006). Ne smemo pozabiti niti na dejavnost zasebnega varovanja, ki skrbi za varnost na javnih prireditvah, v mnogih lokalih, in s tem pripomorejo k notranji varnosti države (Meško, Sotlar, Eman in Tominc, 2014). V samem prispevku sva preučevala število prekrškov ter porazdeljenost kaznivih dejanj zoper javni red in mir v občini Ljubljana v časovnem obdobju od leta 2008 do 2014. Porazdelitev najbolj pogostih kaznivih dejanj sva naredila s pomočjo GIS.

## **2 PREKRŠKI ZOPER JAVNI RED IN MIR**

Zakon o javnem redu in miru definira skupine 18 prekrškov, in sicer: 1. nasilno in drzno vedenje, 2. nedostojno vedenje, 3. povzročanje hrupa, 4. beračenje na javnem kraju, 5. prenočevanje na javnem kraju, 6. uporaba nevarnih predmetov, 7. vandalizem, 8. izobešanje

tuje zastave, 9. pisanje po objektih, 10. prostovoljni prispevki, 11. uničevanje državnih simbolov, 12. kampioniranje, 13. uporaba živali, 14. vzbujanje nestrpnosti, 15. lažna naznanitev prekrška, 16. neupoštevanje zakonitega ukrepa uradnih oseb, 17. javni red in mir v gostinskih obratih in na prireditvah ter varstvo mladoletnikov, 18. poškodovanje uradnega napisa, oznake ali odločbe (ZJRM-1, 2006). Vsaka skupina je sestavljena iz več različnih prekrškov, na tem mestu pa naj omeniva zgolj prekrške tistih skupin, ki so najpogosteje obravnavani.

Prav tako, kot je v nadaljevanju zapisano, da je nasilništvo najpogostejše kaznivo dejanje, je nasilništvo tudi eno izmed najpogostejših prekrškov. Tako v to skupino spadajo prekrški, kot so izzivanje ali spodbujanje k pretepu, sodelovanje v samem pretepu ter prekršek, kjer storilec koga namensko ali pa nenamensko udari (Čelik, 2009).

Nedostojno vedenje vsebuje tri prekrške: prepiranje, vpitje ali nedostojno vedenje na javnem kraju, spolno občevanje v javnosti in nedostojno vedenje do uradne osebe pri uradnem poslovanju (Čelik, 2009).

Vse pogosteje je opaziti tudi nedostojno vedenje do uradnih oseb in neupoštevanje njihovih zakonitih ukrepov. V skupino neupoštevanje zakonitega ukrepa uradnih oseb uvrščamo tri prekrške. Prvi je neupoštevanje odrejenega zakonitega ukrepa ali odredbe uradne osebe na samem kraju. Drugi je kršenje odredbe državnega organa o prepovedi dostopa, zadrževanja, snemanja ali fotografiranja na določenem kraju. Tretjega pa je zagrešila oseba, ki se je brez razloga ali ko je le-ta potekel, zadrževala v prostorih državnega organa, občine ali nosilca javnih pooblastil ter jih na opozorilo pristojnih oseb ni zapustila (Čelik, 2009).

Prekršek, ki spada v skupino prekrškov, ki se nanašajo na javni red in mir v gostinskih obratih in na prireditvah ter varstvo mladoletnikov, je storila odgovorna oseba v gostinskem obratu, ki ni takoj naznanila policiji nasilnega in drznega vedenja v tem obratu. Prav tako je prekršek tudi omogočanje dostopa in zadrževanje mladoletnika, mlajšega od 16 let, v gostinskem obratu brez spremstva staršev ali skrbnika ali na prireditvi, kjer se točijo alkoholne pijače (Čelik, 2009).

### **3 KAZNIVA DEJANJA ZOPER JAVNI RED IN MIR**

Poleg prekrškov zoper javni red in mir poznamo tudi kazniva dejanja, resnejša kazniva ravnanja, ki so definirana v Kazenskem zakoniku Republike Slovenije. Predstavila bova samo nekaj kaznivih dejanj, ki so bila v obdobju od leta 2008 do 2013 najpogosteje obravnavana na ozemlju Mestne občine Ljubljana.

Nasilništvo je definirano kot dejanje, pri katerem kdo drugega hudo žali, z njim grdo ravna, nad njim izvaja nasilje in s tem v javnosti ali v družini povzroči ogroženost, zgražanje ali prestrašenost, storilca pa se kaznuje z zaporom do dveh let. V primeru, da je pri omenjenem dejanju sodelovalo več oseb, med dejanjem pa je prišlo do hudega ponižanja več oseb ali do lahke telesne poškodbe, v tem primeru se storilca kaznuje z zaporom do treh let (Kazenski

zakonik [KZ-1], 2008). Analiza podatkov iz podatkovnih baz kaznivih dejanj za leto 2008 pa do leta 2013 so pokazale, da je nasilništvo z naskokom najpogosteje obravnavano kaznivo dejanje, ki so ga policisti ali mestni redarji obravnavali v tem obdobju (Kazenski zakonik, 2008).

V 302. členu Kazenskega zakonika RS (KZ-1, 2008) je opredeljena preprečitev uradnega dejanja ali maščevanje uradni osebi, in sicer kot dejanje, pri katerem storilec s silo ali z grožnjo, da bo neposredno uporabil silo, prepreči uradni osebi uradno dejanje, ki ga je nameravala opraviti v okviru svojih pravic, pri tem pa se kaznuje že samo poskus takšnega dejanja. Podobno kaznivo dejanje je opredeljeno v naslednjem, 303. členu, Kazenskega zakonika (KZ-1, 2008), in sicer napad na uradno osebo, ko ta opravlja naloge varnosti; v tem primeru gre za dejanje, pri katerem storilec napade ali resno zagrozi, da bo napadel uradno osebo ali drugo osebo, za katero ve, da pomaga uradni osebi, ko ta opravlja naloge javne ali državne varnosti ali čuva javni red.

310. člen Kazenskega zakonika (KZ-1, 2008) opredeljuje nedovoljeno proizvodnjo in promet orožja ali eksplozivov; z zaporno kaznijo od šestih mesecev do petih let se kaznuje osebo, ki protipravno izdelata, pridobi, ponuja ali proda kakršno koli orožje, npr. strelno, kemično, biološko ali jedrsko orožje, strelivo ali eksploziv ali vojaško orožje in vojaško opremo, katerih promet posameznikom ni dovoljen ali je omejen, ali pri tem posreduje, se kaznuje z zaporom od šestih mesecev do petih let.

Zloraba znamenj za pomoč in za nevarnost je dejanje, pri katerem storilec zlorabi znamenje za pomoč ali znamenje za nevarnost ali neutemeljeno kliče na pomoč in s tem povzroči, da so državni organi ali druge pristojne organizacije ukrepale brez potrebe, se kaznuje z denarno kaznijo ali z zaporom do šestih mesecev (KZ-1, 2008).

#### **4 NALOGE IN POOBLASTILA POLICIJE PRI VZDRŽEVANJU JAVNEGA REDA IN MIRU**

Vzdrževanje javnega reda in miru je ena od temeljnih nalog policije, ki jo mora opravljati po svoji uradni dolžnosti. V postopku zoper kršitelja javnega reda in miru lahko policija uporabi pooblastila zbiranja obvestil od kršitelja, udeležencev ali prič. Policija lahko osebo opozori, da je tako ravnanje kaznivo ter ji ukaže, da naj s takim ravnanjem ali vedenjem takoj preneha. Hkrati sme policija ugotavljati identiteto osebe. Kadar oseba nadaljuje s takim vedenjem ali ravnanjem ter se ne zmeni za ukaze in opozorila policista, lahko v takem primeru policist uporabi prisilna sredstva ter sme osebo tudi privedi in pridržati. Policija sme osebi odvzeti predmete, s katerimi krši javni red in mir ter izvesti varnostni pregled osebe, kadar obstaja verjetnost napada ali samopoškodovanja določene osebe. V primeru, da oseba krši javni red in mir s pomočjo energetskih virov ter kljub opozorilom in ukazom policije ne preneha, lahko policija v takem primeru uporabi posebni ukrep izklopa energetskih virov, pri čemer stroške vklopa in izklopa energetskih virov krije kršitelj sam. Policija ima tudi pooblastila in naloge

uporabe določenih omejitev ob veliki verjetnosti hujših kršitvah javnega reda in miru. V okviru teh omejitev policija z odredbo omeji ali prepove gibanje na določenih krajih, območjih ali javnih mestih ali prepove nastanitev v določenem kraju ali zapustitev določenega kraja (Zakon o nalogah in pooblastilih policije [ZNPoL], 2013).

## **5 NALOGE IN POOBLASTILA OBČINSKIH IN MEDOBČINSKIH REDARJEV PRI VZDRŽEVANJU JAVNEGA REDA IN MIRU**

Kot že omenjeno v uvodu, za zagotavljanje javnega reda in miru ne skrbijo zgolj policisti, temveč levji delež nalog na področju javnega reda in miru opravljajo občinski ter medobčinski redarji. Mestno redarstvo MOL ima pristojnosti na več področjih, ki so določena v občinskem programu varnosti in so naslednje:

- nadzorovati varen in neoviran cestni promet,
- varovati ceste in okolje v naseljih in na občinskih cestah zunaj naselij skrbeti za varnost na občinskih javnih poteh, rekreacijskih in drugih javnih površinah,
- varovati javno premoženje, naravno in kulturno dediščino,
- vzdrževati javni red in mir,
- zagotavljati pripravo programa varnosti MOL,
- voditi prekrškovni postopek v skladu z zakonom,
- voditi predpisane evidence o izrečenih ukrepih in v zvezi s prekrškovnim postopkom in
- opravljati nadzor nad izvajanjem predpisov MOL in drugih aktov, s katerimi MOL ureja zadeve iz svoje pristojnosti (Občinski program varnosti Mestne občine Ljubljana, 2008).

Mestni redarji lahko ukrepajo tudi v okviru pristojnosti po Zakonu o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1] (2006), in sicer v primerih:

- nedostojnega vedenja, s katerim se povzroči vznemirjenje, razburjenje ali ogrožanje posameznika ali skupine ali v primeru žalitve in škodovanja ugledu posameznika, skupine ali uradne osebe pri uradnem poslovanju,
- beračenja na javnem kraju na vsiljiv ali žaljiv način in
- uporabe nevarnih predmetov, kot je acetilen ali druge plinske zmesi za pokaenje in s tem povzročitve vznemirjenja ali občutka ogroženosti.

Mestni redarji pa imajo na voljo tudi določena pooblastila, brez katerih ne bi mogli uspešno opravljati naloge. Vsa pooblastila, ki jih lahko izvajajo mestni redarji, lahko pri svojem delu uporabljajo tudi policisti, pri čemer pa so pooblastila policistov nekoliko bolj obsežna. Mestni redar ima tako pri opravljanju nalog naslednja pooblastila:

- opozorilo,
- ustna odredba,

- ugotavljanje istovetnosti,
- varnostni pregled osebe,
- zaseg predmetov,
- zadržanje storilca prekrška in kaznivega dejanja in
- uporaba fizične sile, sredstev za vklepanje in vezanje ter plinskega razpršilca (v nadaljnjem besedilu: prisilna sredstva) (Zakon o mestnem redarstvu, [ZORed], 2006)

Pooblastila mestnih redarjev so v večji meri podobna policijskim, zato ne bova opisala vsakega posameznega pooblastila, saj so podrobno opisana v Zakonu o nalogah in pooblastilih policije [ZNPo] (2006). Vseeno naj omeniva zadržanje storilca na kraju kaznivega dejanja ali prekrška in uporabo prisilnih sredstev. Pri zadržanju storilca lahko občinski redar na kraju dogodka izvede zadržanje storilca prekrška in osebo, zaloteno pri kaznivem dejanju, katerega storilec se preganja po uradni dolžnosti oziroma na predlog. Pomembno pri tem pooblastilu je, da lahko zadržanje traja do prihoda policistov, vendar najdlje eno uro. Glede uporabe prisilnih sredstev pa sme občinski redar pri svojem delu uporabiti fizično silo in plinski razpršilec, če drugače ne more od sebe ali koga drugega odvrniti istočasnega protipravnega napada, sredstva za vklepanje in vezanje pa sme uporabiti zoper osebo, ki jo sme v skladu s tem zakonom zadržati, če se upira zadržanju ali želi pobegniti (ZORed, 2006).

Redar, ki je pri opravljanju svojega dela osebo zadržal ali zoper njo uporabil katerokoli prisilno sredstvo, mora o tem takoj napisati poročilo in ga predložiti v pregled vodji občinskega redarstva ali pa svojemu nadrejenemu. V poročilu morajo biti navedeni naslednji podatki: čas, kraj in razlog zadržanja osebe in uporabe prisilnega sredstva, vrsta prisilnega sredstva, vsi osebni podatki osebe, zoper katero so uporabili prisilna sredstva ali pa je bila zadržana. Vodja občinskega redarstva ali nadrejeni nato presodi zakonitost in strokovnost uporabe ukrepov. V primeru, da redar ugotovi ali zazna, da se pripravlja določeno kaznivo dejanje ali se že izvršuje, je o tem dolžan takoj obvestiti policijo, pri čemer se mora kaznivo dejanje preganjati po uradni dolžnosti (ZORed, 2006).

**Tabela 1: Izvedena pooblastila mestnih redarjev na podlagi ZORed (2006)** (vir: Mestno redarstvo, 2015)

	2010	2011	2012	2013	2014
Zadržanje na kraju	23	89	69	71	73
Uporaba fizične sile	0	1	1	4	8
Uporaba sredstev za vezanje in vklepanje	0	1	0	3	1
Uporaba plinskega razpršilca	1	1	0	0	2

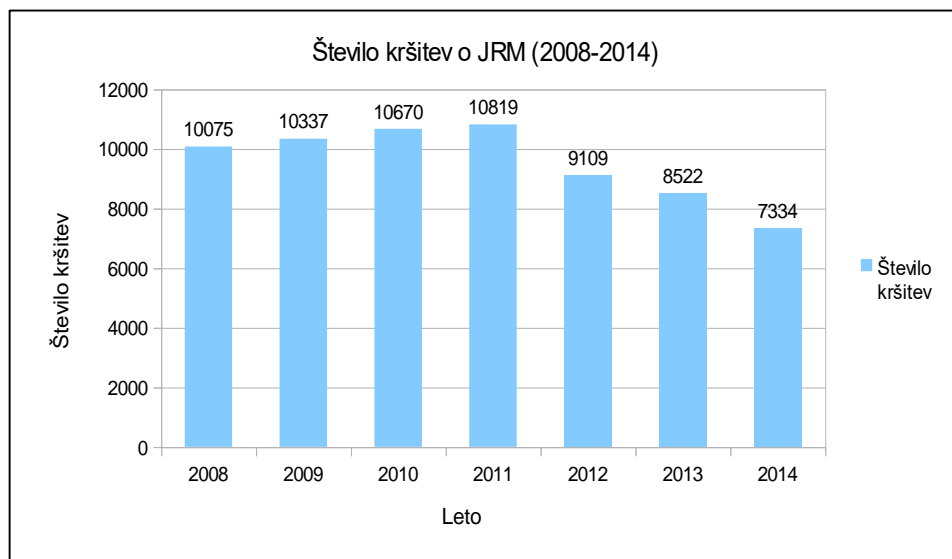
V tabeli 1 so prikazana izvedena pooblastila mestnih redarjev na podlagi Zakona o občinskem redarstvu (ZORed, 2006) v času od 2010 do 2014. V tem času je bila potrebna zgolj ena ocena uporabe prisilnih sredstev. Primerno uporabo pooblastil obravnava posebna Komisije za oceno strokovnosti in zakonitosti uporabe prisilnih sredstev. V vseh preostalih primerih so bila prisilna sredstva uporabljena skladno s pooblastili, ki jih imajo mestni redarji (Mestno redarstvo Ljubljana, 2015)

**Tabela 2: Najpogostejši prekrški, ki jih je obravnavalo mestnega redarstva v času od 2010 do 2014** (vir: Mestno redarstvo, 2015)

	2010	2011	2012	2013	2014
Beračenje	3	2	6	9	7
Nedovoljeno grafitiranje	0	3	1	0	0
Nedovoljeno kampiranje	5	5	1	0	2
Nedostojno vedenje do uradne osebe	47	65	59	63	47
Nedostojno vedenje na javnem kraju	7	13	12	19	20
Neupoštevanje odredbe	19	19	7	8	6
Nepriumno razkazovanje spolnih organov	0	2	0	0	0
<b>Skupaj ZJRM-1</b>	81	109	86	99	82
<b>Skupaj ZZZiv-1</b>	0	0	0	15	44

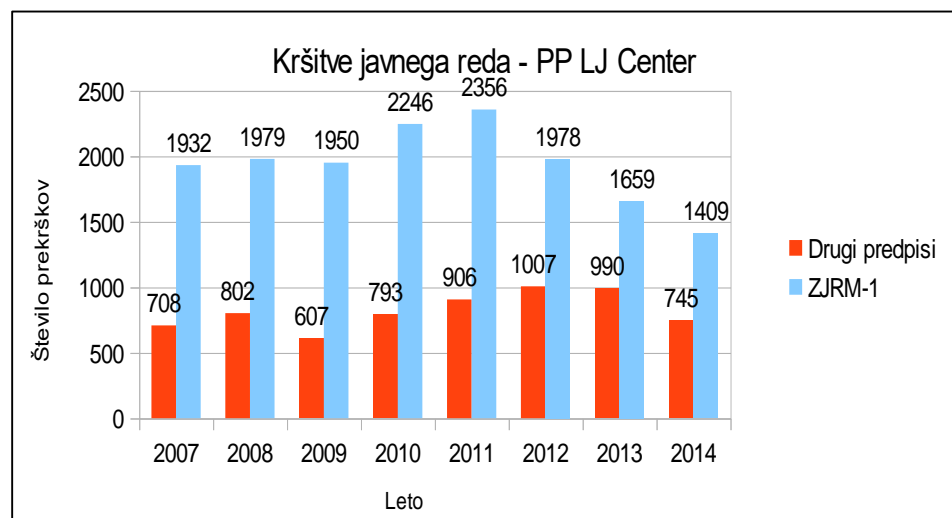
Iz tabele 2 je razvidno, da je bilo največ kršitev glede nedostojnega vedenja zoper uradno osebo ter vedenja na javnem kraju. Mestno redarstvo sicer beleži upad teh prekrškov, kar nakazuje na to, da so mestni redarji v manjši meri podvrženi nedostojnemu vedenju med postopki. Glede na pretekle kršitve in na podlagi izkušenj daje mestno redarstvo poudarek predvsem na področje vsiljivega beračenja, nedostojnega vedenja na javnem kraju, nedovoljenega grafitiranja ter uničevanja mestne infrastrukture (Mestno redarstvo Ljubljana, 2015).

**Graf 1: Število kršitev predpisov o javnem redu in miru od leta 2008 do 2014** (vir: Policija, 2009–2015)



Zgornji graf prikazuje kršitve vseh predpisov zoper javni red in mir, tako ZJRM-1 (2006) kot tudi vseh ostalih predpisov, ki urejajo to področje. Vidimo lahko, da se je do leta 2011, kjer je bilo tudi največ kršitev, število kršitev vseskozi gibalo nekje okoli 10.000. Po tem letu pa opazimo strmo padanje v kršitvah, ki se vsako leto zmanjšujejo.

**Graf 2: Kršitve Zakona o varstvu javnega reda in miru in ostalih predpisov na območju Policijske postaje Ljubljana Center (2007–2014)** (vir: Policija, 2009–2015)



Graf 2 prikazuje kršitve zoper javni red in mir na območju Policijske postaje Ljubljana Center. Mestno središče Ljubljane je brez dvoma najbolj izpostavljeno raznovrstnim prekrškom in kaznivim dejanjem, saj je vsakodnevna pretočnost ljudi skozi ta del veliko večja kot v drugih predelih Ljubljane. Poleg tega se v centru Ljubljane odvija tudi precejšnje število javnih



prireditve, ki so marsikdaj izhodišča za nadaljnja kršenja javnega reda in miru, kot so npr. pijančevanje, vandalizem, uriniranje na javnem kraju in beračenje (Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede, 2014). Iz grafa 2 lahko razberemo, da je, kar se tiče kršitev ZJRM-1 (2006), stanje na območju PP LJ - Center razmeroma podobno tistemu glede skupnega števila kršitev, ki ga prikazuje graf 1. Vidimo lahko tudi, da se kršitve drugih predpisov s področja javnega reda in miru nekoliko razlikujejo od kršitev ZJRM-1 (2006), vendar pa so te prav tako v upadu.

## **6 KARTIRANJE KRIMINALITETE**

Kartiranje kriminalitete je definirano kot proces uporabe GIS za namene prostorske analize kaznivih dejanj in ostalih problemov, s katerimi se ukvarja policija. Začetki kartiranja kriminalitete segajo v leto 1800, kjer so se s tem začeli ukvarjati evropski kriminologi, ki so obiskovali kriminološko šolo kartiranja, saj so želeli določiti in porazdeliti kazniva dejanja po različnih območjih in jih povezati s socialno-ekonomskim statusom. Prva, ki sta naredila analizo kaznivih dejanj za časovno obdobje od leta 1825 do 1827 s pomočjo kartiranja, sta bila etnograf in geograf Adriano Balbi in odvetnik Andre-Michel Guerry. Preučevala sta premoženjska kazniva dejanja in kazniva dejanja napadov na osebe. Preučevala sta tudi stopnjo izobrazbe v Franciji in ugotovila, da v predelih, kjer je več premoženjske kriminalitete, ni toliko napadov na osebe ter da v predelih, kjer se dogaja premoženjska kriminaliteta, živi večje število bogatega prebivalstva. V tem času je kartiranje kriminalitete uporabil tudi Quetelet, ki je bil astronom in statistik belgijskega rodu. Kartiranje je uporabil za namene ugotavljanja povezave med kaznivimi dejanji in javnim transportom, etične in kulturne razlike ter stopnjo izobrazbe (Hacin in Eman, 2014).

V Združenih državah Amerike se je kartiranje razvilo nekoliko kasneje, saj so bile Združene države dokaj nova država. Prvo raziskavo s kartiranjem so naredili sociologi v Chicagu v letih 1920 in 1930. Osredotočili so se na povezavo kaznivih dejanj z revščino in socialno dezorganizacijo. Naredili so porazdelitev mladoletniške kriminalitete in socialnega stanja, ki je tudi najpomembnejša raziskava dvajsetega stoletja. Prve karte v Združenih državah Amerike so bile ročno narejene in napisane, kar potrjujejo tudi dokazi. Od leta 1950 do leta 1970 so ameriški sociologi naredili še nekaj raziskav o vplivih socioloških dejavnikov na kriminaliteto. Leta 1960 se je kartiranje preneslo tudi v šole, kjer so kartirali s pomočjo računalniške tehnologije. Od leta 1970 dalje so bile v Združenih državah narejene še nekatere večje raziskave s področja sledenja razvoju drog in preučevanja trga z drogami, in sicer v San Diegu, Missouriju, Pensilvaniji, Connecticutu in New Jerseyju (Hacin in Eman, 2014).

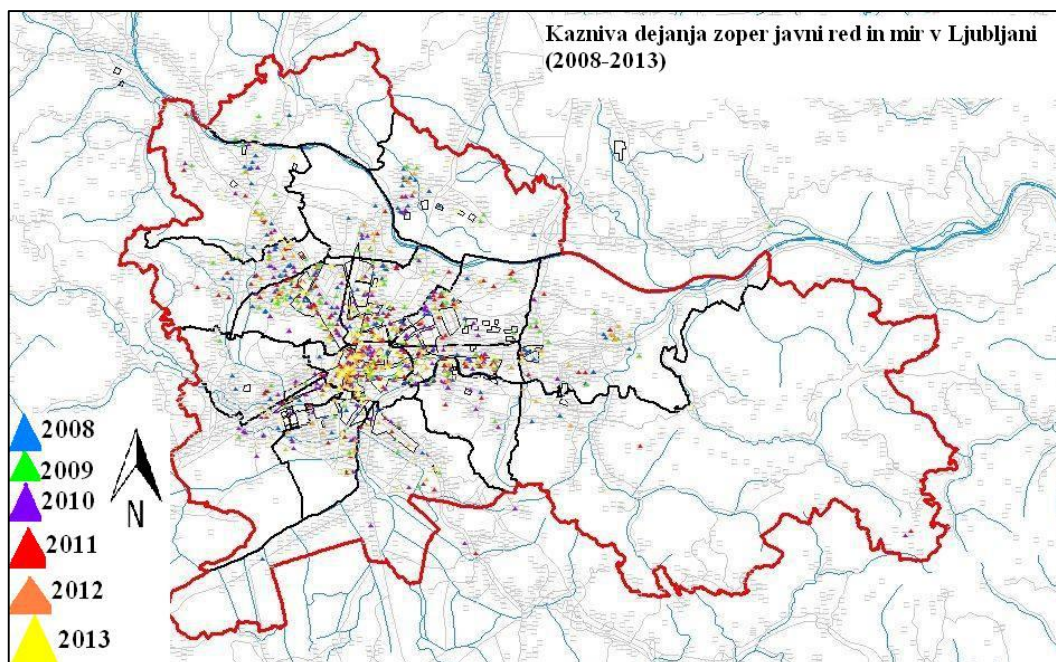
## 7 GEOGRAFSKI INFORMACIJSKI SISTEM

Geografski informacijski sistem, v nadaljevanju GIS, je programsko orodje, ki nam omogoča porazdelitev kaznivih dejanj v prostoru in času. GIS je uporaben način reševanja prostorskih problemov, saj lahko z njim merimo, analiziramo in v kontekst postavljamo elemente iz vsakdanjega okolja. Poleg tega GIS zagotavlja boljšo kakovost informacij in podatkov, ki so pomembne za učinkovito operativno policijsko delo (Meško, Maver in Klinkon, 2007). Prvi poskus kartiranja v Sloveniji sega vse nazaj do leta 1951, ko je Bajt geografsko prikazal porazdelitev kriminalitete v tedanji Socialistični republiki Sloveniji (Bajt, 1951). Eno pomembnejših raziskav tistega časa je izvedel Pečar, ki je preučeval porast deviantnih pojavov v Ljubljani, pri tem pa je želel ugotoviti, zakaj se posamezna dejanja pojavljajo zgolj na specifičnih področjih Ljubljane. Ugotovil je, da je Ljubljana zelo neenakomerno obremenjena s kaznivimi dejanji, pri tem pa je več raziskav pokazalo, da so najbolj obremenjeni mestno središče in nakupovalna središča (Pečar, 1975).

Prva predstavitev GIS v Sloveniji je bila leta 1992 na Ministrstvu za notranje zadeve. 11 let kasneje, leta 2003, pa je bila narejena analiza razpršenosti deviantnosti v Ljubljani, pri čemer je bil prvič uporabljen GIS. Ugotovitve so pokazale, da imajo največ prijavljenih kaznivih dejanj policijske postaje Center, Moste in Šiška. Iz slike 1 lahko vidimo, da se situacija glede ugotovljene porazdelitve dejansko ni veliko spremenila, spremenilo se je samo število kaznivih dejanj. Kot enega glavnih vzrokov kaznivih dejanj avtorji navajajo povečano število barov, nočnih klubov, zraven pa bi lahko prišteli tudi razne javne prireditve (Meško, Dobovšek in Bohinc, 2003).

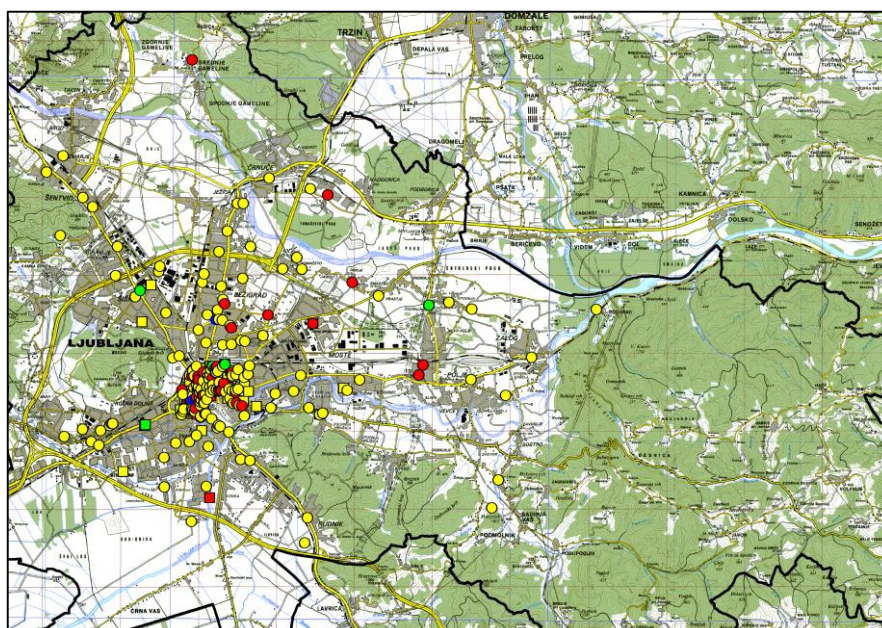
Od leta 1992 pa vse do danes je bilo s pomočjo GIS narejenih pet večjih raziskav, vse raziskave pa so bile izvedene v Ljubljani. Omeniva naj zadnje tri, ki so najpomembnejše na področju analiziranja kriminalitete s pomočjo kartiranja in GIS; najprej je tu že zgoraj omenjena raziskava iz leta 2003, ki je ugotovila visoko koncentracijo kriminalitete na področjih Centra, Most in Šiške (Meško, Dobovšek in Bohinc, 2003). Leto kasneje raziskujejo vpliv socio-demografskih dejavnikov na razrast kriminalitete, pri čemer ugotovijo, da omenjeni dejavniki res vplivajo na kriminaliteto in obratno (Eman, Györkös, Lukman in Meško, 2013). Zadnja raziskava je bila izvedena leta 2010, predmet analiziranja pa so bili premoženjski delikti na območju Ljubljane v letih 2003 in 2004, ugotovitve pa kažejo na visoko koncentracijo deliktov v centru Ljubljane ter na območju nakupovalnih središč (Eman et al., 2013). Narejeni sta bili še dve raziskavi, in sicer Hacin je leta 2014 izvedel raziskavo za Občino Trbovlje v svoji magistrski nalogi. Hacin in Eman (2015) sta s pomočjo kartiranja kriminalitete izvedla analizo kriminalitete za Občino Puconci.

Z uporabo GIS smo v sklopu raziskave ponazorili geografsko porazdelitev najbolj pogostih kaznivih dejanj zoper javni red in mir za Mestno občino Ljubljana, in sicer od leta 2008 do 2013.



**Slika 1: Grafični prikaz razpršenosti kaznivih dejanj v Ljubljani od leta 2008 do 2013**

Zgornja slika 1 je bila izdelana z GIS za potrebe projekta Varnost v lokalni skupnosti in prikazuje geografsko razpršenost najbolj pogostih kaznivih dejanj zoper javni red in mir v Mestni občini Ljubljana za časovno obdobje šestih let, in sicer od leta 2008 do 2013.



**Slika 2: Grafični prikaz kaznivih dejanj na območju Mestne občine Ljubljana leta 2001 (vir: Klinkon, Meško in Rebernik, 2004)**

Slika 2 prikazuje porazdelitev kaznivih dejanj zoper javni red in mir na območju Ljubljane iz leta 2001 in je namenjena primerjavi s sliko 1. Kot vidimo, se stanje v mestnem centru v tem času ni bistveno spremenilo, saj je tam še vedno največja zgoščitev kaznivih dejanj, lahko pa

opazimo, da so, poleg centra, s kaznivimi dejanji zdaj veliko bolj obremenjeni tudi drugi predeli Ljubljane.

## **8 ZAKLJUČEK**

Raziskava, ki je potekala leta 2013 v okviru projekta URBIS, je preučevala podobno področje kot najin prispevek, in sicer zagotavljanje varnosti na javnih prireditvah v Ljubljani. Kljub temu, da je raziskava v projektu URBIS opravljena s študijo primera in modelom SARA, najina pa temelji predvsem na kartiranju in analiziranju že zbranih podatkov, lahko vseeno potegnemo vzporednico pri nekaterih ugotovitvah. Ena od teh je, da avtorji poudarijo, da so v okolici javnih prireditev najbolj problematični prekrški beračenje, uriniranje, pijančevanje ter vandalizem. Nekaj podobnega glede takšnih prekrškov sva ugotovila tudi midva, pri čemer meniva, da je prav alkohol oz. pijančevanje tisto, ki največkrat vodi v druge prekrške, kot so npr. nedostojno vedenje do uradne osebe, nedostojno vedenje na javnem mestu in se velikokrat končajo s posredovanjem mestnih redarjev ali policistov. Sicer pa lahko rečemo, da je takšnih prekrškov vse manj, za kar so zaslužni predvsem mestni redarji, ki si prizadevajo za zmanjšanja prekrškov tudi nasploh. Kot mnogi pred tem tudi avtorji raziskave v URBIS poudarijo, da je največja zgostitev prekrškov in kaznivih dejanj v centru mesta, v tem primeru zaradi javnih prireditev, ki največkrat potekajo tam, ter zaradi prisotnosti barov in diskotek v okolici. Nič drugače niso pokazale najine ugotovitve, središče deviantnosti je še vedno v centru Ljubljane, kjer se takšna porazdelitev najbrž še kar precej časa ne bo spremenila. Kljub ugotovitvi, da je center Ljubljane še najbolj obremenjen, je Ljubljana varno mesto, vendar se kljub temu lahko naredi veliko stvari za še bolj varno Ljubljano. Kot prvo bi omenila, da se predvsem v centru Ljubljane prepove pijančevanje na javnem mestu ob koncih tedna, saj to veliko pripomore h kršitvam javnega reda in miru. Poostri bi bilo treba tudi nadzor v okolici nočnih klubov ter tudi v samih nočnih klubih, saj lahko zelo hitro pride do nasilništva. Predvsem pa meniva, da je glavni problem kršitev javnega reda in miru vsaj v centru mesta alkohol, zato bi bilo treba dostop do alkohola omejiti ter spremeniti zakonodajo s tega področja, tako kot je to urejeno v nekaterih drugih državah po svetu. Zelo priporočljiva bi bila tudi izmenjava ali skupno vodenje statistik policije in mestnega redarstva. V nadaljnjih raziskavah s tega področja bi bilo treba raziskati glavne vzroke kršitev javnega reda in miru. Raziskave bi lahko izvedli tudi za ostala večja mesta po Sloveniji, da bi imela policija in mestno redarstvo lažjo predstavbo, na katerih območjih mest se to najbolj pogosto dogaja, ter da posledično vedo, kje povečati prisotnost policijskih patrulj in patrulj mestnega redarstva.

## **Uporabljeni viri**

Bajt, F. (1951). Geografski prikaz kriminalitete v Sloveniji. *Kriminalistična služba*, 2(8-9), 287–304.

- Čelik, P. (2009). Prekrški zoper javni red in mir v Sloveniji 1949–2010. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 60(4), 344–352.
- Eman, K., Györkös, J., Lukman, K. in Meško, G. (2013). Crime Mapping for the Purpose of Policing in Slovenia – Recent Developments. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 64(3), 287–308.
- Hacin, R. in Eman, K. (2014). Study of the fear of crime in the municipality of Trbovlje using crime mapping tools. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 65(4), 299–315.
- Kazenski zakonik [KZ-1]. (2008). *Uradni list RS*, (55/08).
- Klinkon, I., Meško, G. in Rebernik, D. (2004). Vpliv socialnodemografskih dejavnikov na razvoj kriminalitete v Ljubljani. V B. Lobnikar (ur.), *5. slovenski dnevi varstvoslovja* (str. 836–847). Ljubljana: Fakulteta za policijsko-varnostne vede.
- Mestno redarstvo. (2015). *Poročilo o delu mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana v letu 2014*. Ljubljana: Mestna občina Ljubljana. Pridobljeno na <http://www.policija.si/index.php/policijske-uprave/pu-ljubljana/statistika>
- Meško, G., Dobovšek, B. in Bohinc, U. (2003). Izhodišča za preučevanje prostorskih dejavnikov kriminalitete. V G. Meško (ur.), *Analiza porazdelitve nekaterih odklonskih pojavov v Ljubljani* (str. 12–63). Ljubljana: Fakulteta za policijsko-varnostne vede.
- Meško, G., Maver, D. in Klinkon, I. (2007). Applied criminological aspects of crime control in the capital of Slovenia: Good old statistics, police caseload and new challenges, *Nauka, policija, bezbednost*, 12(1), 25–44.
- Meško, G., Sotlar, A., Eman, K. in Tominc, B. (2014). *Zagotavljanje varnosti v lokalni skupnosti. Projekt URBIS – pilotski projekt o zagotavljanju varnosti v Ljubljani*. Pridobljeno na <http://www.fvv.um.si/knjigarna/eknjige/raziskave/projekt-urbis.pdf>
- Občinski program varnosti Mestne občine Ljubljana. (2008). *Uradni list RS*, (117/08).
- Pečar, J. (1975). *Gostitve nekaterih deviantnih pojavov v Ljubljani*. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti.
- Policija. (2009). *Poročilo o delu Policijske uprave Ljubljana za leto 2008*. Pridobljeno na [http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ\\_LetnoPorocilo2018.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_LetnoPorocilo2018.pdf)
- Policija. (2010). *Poročilo o delu Policijske uprave Ljubljana za leto 2009*. Pridobljeno na [http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ\\_LetnoPorocilo2009.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_LetnoPorocilo2009.pdf)
- Policija. (2011). *Poročilo o delu Policijske uprave Ljubljana za leto 2010*. Pridobljeno na [http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ\\_LetnoPorocilo2010.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_LetnoPorocilo2010.pdf)

- Policija. (2012). *Poročilo o delu Policijske uprave Ljubljana za leto 2011*. Pridobljeno na [http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ\\_LetnoPorocilo2011.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_LetnoPorocilo2011.pdf)
- Policija. (2013). *Poročilo o delu Policijske uprave Ljubljana za leto 2012*. Pridobljeno na [http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ\\_LetnoPorocilo2012.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_LetnoPorocilo2012.pdf)
- Policija. (2014). *Poročilo o delu Policijske uprave Ljubljana za leto 2013*. Pridobljeno na [http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ\\_LetnoPorocilo2013.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_LetnoPorocilo2013.pdf)
- Policija. (2015). *Poročilo o delu Policijske uprave Ljubljana za leto 2014*. Pridobljeno na [http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ\\_LetnoPorocilo2014.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_LetnoPorocilo2014.pdf)
- Santos Boba, R. (2005). *Introduction to Crime mapping*. Pridobljeno na [http://www.sagepub.com/sites/default/files/upm-binaries/6244\\_Chapter\\_4\\_\\_Boba\\_Final\\_PDF\\_3.pdf](http://www.sagepub.com/sites/default/files/upm-binaries/6244_Chapter_4__Boba_Final_PDF_3.pdf)
- Zakon o nalogah in pooblastilih policije [ZNPo]. (2013). *Uradni list RS*, (15/13).
- Zakon o občinskem redarstvu [ZORed]. (2006). *Uradni list RS*, (139/06)
- Zakon o proizvodnji in prometu s prepovedanimi drogami [ZPPPD]. (1999). *Uradni list RS*, (108/99).
- Zakon o tujcih [ZTuj-2]. (2011). *Uradni list RS*, (55/11).
- Zakon o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1]. (2006). *Uradni list RS*, (70/06).
- Zakon o zaščiti živali [ZZZiv]. (1999). *Uradni list RS*, (98/99).

### **O avtorjih:**

**Klemen Ogrin** je študent magistrskega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: [klemen.ogrin@student.um.si](mailto:klemen.ogrin@student.um.si)

**Gregor Hočevnar** je študent magistrskega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: [gregor.hocevar@student.um.si](mailto:gregor.hocevar@student.um.si)

# GRAFITI V LJUBLJANI

Tamara Pahor in Karmen Zupančič

## POVZETEK

### Namen prispevka

Pojav grafitov v Ljubljani postaja vse resnejši problem, posebej v mestnem središču. Cilj prispevka je preučiti problematiko grafitiranja v Mestni občini Ljubljana [MOL] z namenom identificiranja kazalnikov preprečevanja razvoja deviantnega vedenja v prihodnosti.

### Metode

Uporabili smo model SARA. V fazi analize smo tako najprej pregledali obstoječo literaturo slovenskih in tujih avtorjev ter raziskav, ki so že bile opravljene, sledil je ogled dejanskega stanja na terenu. V fazi odzivanja so sledili predlogi in rešitve za dani problem.

### Ugotovitve

V Sloveniji je veliko političnih in »na hitro« narejenih grafitov, ki so najbolj moteči. Najslabše stanje je po naših ocenah na Trubarjevi ulici v samem središču mesta, kjer nas grafiti spremljajo na vsakem koraku. Kljub aplikaciji Pobude in kampanji Človek čuvaj svoje mesto opazamo, da se število grafitov ni zmanjšalo. Povečalo se je le opozarjanje nanje. Mestna občina vsako leto nameni sredstva za čiščenje grafitov, kar pa ni obrodilo zelenih sadov. Opazamo, da se grafitarji vračajo na ista mesta. Eden boljših ukrepov je tako bila dodelitev 13 zidov umetniškim grafitarjem, na katerih je grafitiranje dovoljeno. Predlagamo tudi boljši nadzor na najbolj kritičnih točkah po mestu, npr. kakovosten videonadzor, s katerim bo lažje identificirati vandale.

### Omejitve raziskave

Raziskava je bila omejena na Mestno občino Ljubljana. Grafiti prikazujejo stanje zadovoljstva posameznikov ali skupin na območju MOL, iz katerega lahko pristojne službe sklepajo na problematiko, ki jo je treba razrešiti v tem okolju.

### Praktična uporabnost

Ugotovili smo, da grafiti kazijo podobo mesta. Predvsem zaradi večjega obiska turistov bi morali biti grafiti odstranjeni ter pri tem večjo pozornost posvetiti opozarjanju občanov o dani problematiki (ne samo z aplikacijo Človek čuvaj svoje mesto, ampak tudi z raznimi čistilnimi akcijami, družbeno koristnim delom ipd.). Raziskava je dobra podlaga tako za vpeljavo novih rešitev v praksi v boju zoper grafitiranje, kot so npr. preventivne delavnice za otroke in mladostnike ter poslikave starih propadajočih zgradb, kot tudi za nadaljnje raziskovanje na dano tematiko.

### Izvirnost prispevka

Pilotska študija predstavlja model za prihodnje raziskave v slovenskih občinah in hkrati predstavlja temelj za prihodnje raziskovanje stanja po občinah ter za medsebojno primerjavo.

**Ključne besede:** grafiti, vandalizem, mestno redarstvo, Ljubljana

## 1 UVOD

Grafiti so na začetku služili za krepitev vezi med člani različnih skupin, v zadnjem obdobju pa prevladuje želja posameznika, da se izrazi na ustvarjalen in predvsem anonimen način. Samo ime za grafite izhaja iz grške besede *graphein* in pomeni pisati. Nadalje se je izoblikovala italijanska beseda *graffito* in je pomenila praskati/strgati. Na koncu pa je obveljal univerzalen angleški izraz *graffiti* in tako jih pojmujejo še danes. Po mnenju mnogih raziskovalcev naj bi bili grafiti oblika človeške aktivnosti, ki omogoča izražanje sporočila na slikovit način, za druge pa naj bi bili le oblika vandalizma in uničevanja okolja izpod rok mladine (Orel, 2008).

Po našem mnenju jih večina nastane ravno zaradi tega, ker politiki in drugi akterji države ne slišijo ljudi. Z njihovo pomočjo pa želijo biti opaženi in slišani. Število grafitov se v Ljubljani povečuje. V porastu so predvsem v času volitev, ko je nestrinjanje ljudi s politiko še večje. Različno število grafitov lahko srečamo na vsakem koraku. Nekatere z mimoidočemu prijaznejšo vsebino in sliko, druge pa kot zelo neprimerno obliko izražanja lastne jeze, nestrinjanja nad sistemom in odnosi z ljudmi ter vandalizma. Po navadi so porisane stene raznih hiš in blokov, ograje, spomeniki, muzeji in zgradbe, ki so pod spomeniškim varstvom. Čeprav bi lahko dejali, da so nekateri grafiti na zidovih že desetletja, lahko opazimo, da še vedno vsebujejo isto tematiko kot današnji »sveži« grafiti. To bi lahko bil eden izmed razlogov, zakaj jih ljudje ne odstranijo oziroma jih ne odstranijo takoj. Med drugim pa so lahko ljudem tudi navdih za lastno ustvarjalnost in nove ideje. Ob njih se lahko ustavimo za trenutek in pomislimo, kaj se skriva za vsem tem, kakšno je bistvo grafita in kaj nam je avtor želel sporočiti.

Grafiti kot oblika vandalizma so zelo moteči predvsem v mestih in mestnih naseljih. Poškodovane so mestne stavbe in druga infrastruktura, kot so javni in potniški promet (avtobusi in vlaki), športni objekti, muzeji itd. Grafiti tako povzročajo slabo podobo mesta, veliko stroškov lastnikom objektov, frustracije, nezadovoljstva med občani in možno gojišče nadaljnjih kriminalnih dejanj. Kmalu po odstranitvi grafitov se hitro zopet pojavijo novi, ki z odstranitvijo povzročajo veliko škodo na pročeljih stavb (Anti graffiti solutions, 2015).

Pojavno obliko bi lahko definirali kot protizakonito ravnanje posameznika, ki z uporabe sprejev za pisanje, slikanje, risanje in označevanje, z namenom poškodovanja tuje lastnine (hiše, zgradbe, ceste, drevesa, vozila ipd.) deluje v nasprotju z zakoni in strinjanji lastnikov stavb in zemljišč (Ministry of justice, 2015).

S takšnimi problemi se srečuje tudi Mestna občina Ljubljana, saj je glavno in največje mesto v Sloveniji in v kateri lahko srečamo veliko število spomenikov, športnih objektov, parkov in hiš pod spomeniškim varstvom. Vsakodnevno se skozi Ljubljano pripelje in odpelje velika množica ljudi na delo in v šolo. Prav zaradi tega je tudi bolj mamljiva za grafitarje, saj jih je težje ujeti. Mesto se deli tudi na mestne četrti, v katerih zaradi oddaljenosti od samega središča mesta prihaja do še večjega števila poslikav.



Raziskave smo se lotili s pomočjo modela SARA, ki je kratica za scanning (opazovanje), analysis (faza analize), response (faza odzivanja) in assessment (ocena). Osredotočili smo se na prve tri faze, torej opazovanje, analiza in odzivanje. Na terenu smo si ogledali kritične točke mesta, kjer je število grafitov največje. V fazi analize smo pridobili vse potrebne podatke za nadaljnje raziskovanje, kot so stroški odstranjevanja za grafite, število ulovljenih grafitarjev, kaj je že znanega o danem problemu itd. V fazi odzivanja pa smo predlagali rešitve za zmanjšanje problema, pregledali dobre prakse po svetu in podali predloge za nadaljnje raziskovanje (Pop center, 2016).

V raziskavi smo posvetili pozornost prav slednjemu, in sicer vandalizmu in grafitiranju kot obliki kriminalitete. Poizkušali smo poiskati načine za njihovo preprečevanje in izboljšave, ki jih še ni preizkusila Mestna občina Ljubljana. Ključno pri raziskavi je bilo raziskovanje terena, pri čemer smo ocenili, kakšne vrste grafitov prevladujejo v mestu, ter jih tudi fotografirali.

## **2 OPREDELITEV PROBLEMA**

V fazi opazovanja smo si podrobneje ogledali kritične točke v mestu, kjer se množično pojavljajo grafiti. To so predvsem železniška postaja, okolica šol, semaforji in hiše v centru, Trubarjeva cesta in podhod v Tivoliju. Preučili smo tudi obravnavano tematiko in definirali problem.

V zadnjih desetletjih se je iz ZDA razširila nova oblika grafitiranja v obliki napisov. Znani grafiti so nastali med koncem 20. stoletja na Berlinskem zidu, v Sovjetski zvezi, Londonu (feministke, borci za pravice živali ipd.), Severni Irski (predvsem so jih uporabljali katoliki), ki so imeli predvsem družbenopolitično noto. V sedemdesetih letih se je v manjšinskih četrtih v ameriških mestih razvila kultura »hip hop« grafitov, ki so propagirali nov glasbeni in plesni slog. Avtorji so radi zapisovali tudi svoje vzdevke. Delujejo večinoma v zavetju noči in se izogibajo območjem, ki so manj nadzorovana. Motenje posesti jim ni tuje, ključna pa jim je tudi mobilnost. Najraje imajo javne površine, ki jih »polepšajo«, da niso videti tako dolgočasno. To pa ni edini motiv; navajajo tudi željo po adrenalinu, ki ga sproži tveganje kršenja zakonov ter boj proti oblastem. Pisanje grafitov je po nekaterih ugotovitvah pomembna tudi kot alternativna izbira oblikovanja osebne identitete manjšin in gradnje alternativne skupnosti. Grafitarji, ki pripadajo isti skupini, so medsebojno tesno povezani in pogosto prihajajo iz različnih etničnih skupin (npr. Afroameričani in otroci priseljencev iz Latinske Amerike). V zadnjem času so v ZDA zaznali povečano previdnost grafitarjev, saj naj bi ti dodatno oteževali delo organom pregona z nošenjem rokavic (Vanderveen in Van Eijk, 2015).

Problem nastajanja nezaželenih grafitov v Ljubljani lahko opazimo predvsem zaradi njihovega števila, odstranitev grafitov pa ni tako množična, kot je njihovo hitro nastajanje. Tudi v Ljubljani grafitarji delujejo predvsem ponoči, na manj obljudenih in osvetljenih mestih, in z nošenjem zaščitnih rokavic otežujejo delo policiji. Najraje porišejo sive (zapuščene) stene in

tudi pročelja hiš ter drugih zgradb v mestu. Pomanjkljiv je predvsem nadzor kritičnih točk v mestu, kjer je nastajanje grafitov največje, saj za njihovo preprečevanje ne najdemo nadzornih kamer oziroma drugih sredstev za preprečevanje nastajanja novih poslikav.

Ena najbolj znanih grafitarskih ekip v Ljubljani prihaja iz Šiške in je svoje ime prevzela po poštni številki te četrti (1107). So izjemno aktivni že nekaj let predvsem v centru (posebej na Metelkovi) ter seveda na svojem domačem območju v Šiški, kjer neprestano ustvarjajo nove grafito v podhodu pod Celovško cesto, ki je legalizirano območje za nastajanje novih grafitov (Ferell, 1995).

Predstavljeni znajo velik problem za policijo in za mestno redarstvo, kar se tiče vandalizma. Vprašanje je, kako preprečiti novo nastajanje grafitov in kako skupini dopovedati, da s spreji in barvami kazijo podobo mesta.

Zavedamo se, da umetniški grafiti, ki so nastali na za to primernih mestih (v Ljubljani jih je 13 in bodo predstavljeni v nadaljevanju) ne predstavljajo nikakršnega problema za mesto in meščane. Pozornost je treba nameniti nelegalno nastalim grafitom, nezaželenim, z žaljivo in neprimerno vsebino, ki s svojim nastajanjem povzročajo materialno škodo in jezo ljudi. Zakon o varstvu javnega reda in miru v 13. členu določa, da lahko policija in mestno redarstvo, ki zalotita osebo pri dejanju poškodovanja tuje lastnine s pisanjem ali risanjem po njej, oglobita za 208,65 evra (Zakon o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1], 2006). Kar se je glede na policijsko statistiko (glej spodaj) v zadnjih letih zgodilo zelo malokrat oziroma nikoli. Potrebna bi bila povezava med bazami podatkov tudi z drugimi organi pregona ali izgradnja drugačnega sistema za lovljenje nepridipravov.

Največji problem, ki ga opazimo, pa je ta, da ni jasne razmejitve v zakonih, kdaj gre za prekršek in kdaj so grafiti kaznivo dejanje. Kakšni so kriteriji, da postane grafitiranje kaznivo dejanje? Je to višina premoženjske škode, tip grafita, vsebina grafita, lokacija grafita, kjer se ta pojavlja? Za lažje preprečevanje grafitov v prihodnosti menimo, da bi bilo treba najprej urediti zakonodajo in zakone spisati jasno in natančno, kajti samo s tem bomo lahko mesto očistili neprimernih grafitov. S tem pozivamo k spremembi zakonov.

### **3 FAZA ANALIZE**

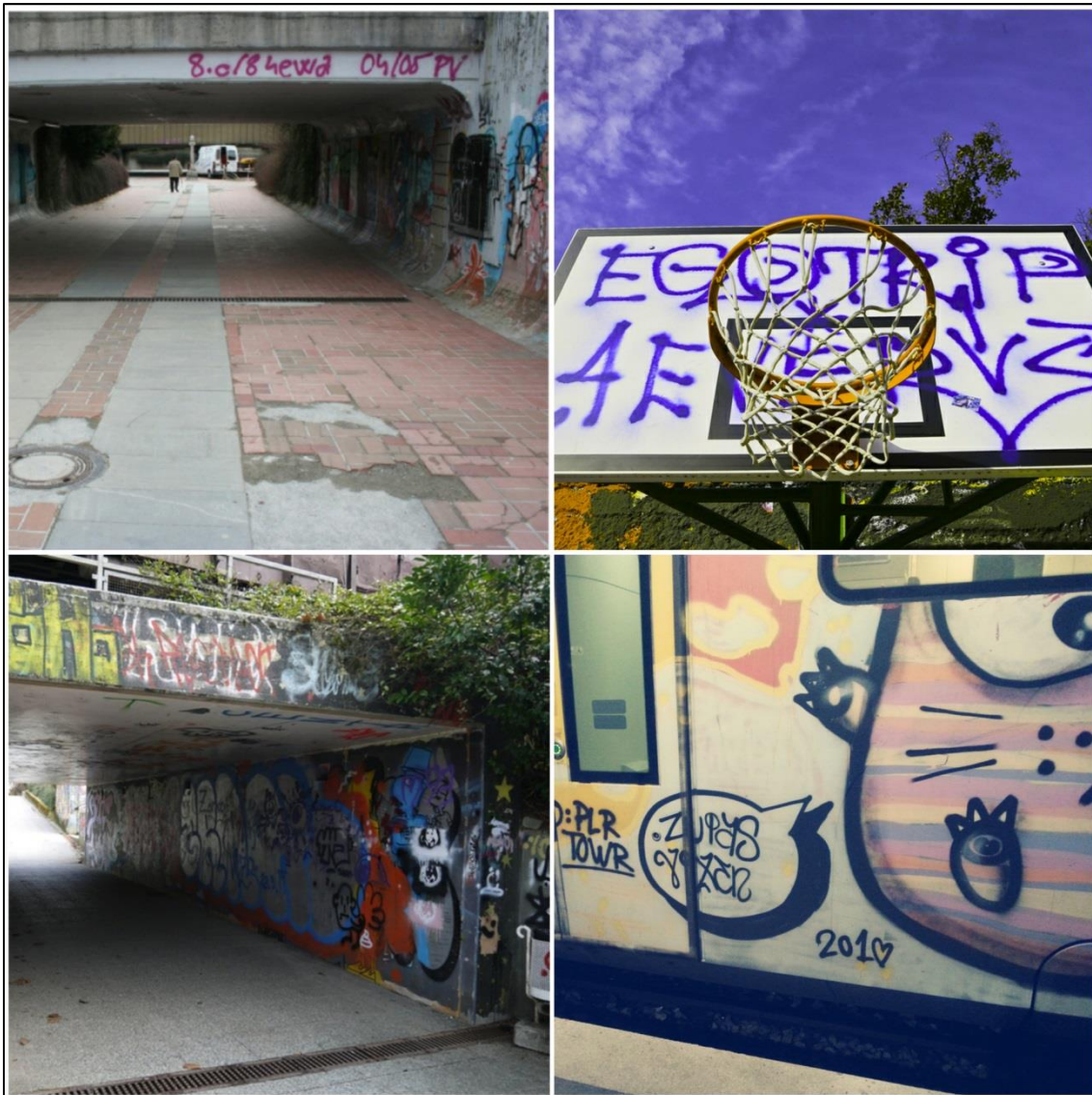
V fazi analize smo se podrobneje posvetili problematiki grafitiranja na področju Ljubljane. O sami tematiki je v slovenskem prostoru malo napisanega, zato smo poiskali literaturo iz Slovenije in tujine, ter pridobljena znanja primerjali in poiskali odgovore ter rešitve na zastavljena vprašanja. Kje in zakaj se grafiti pojavljajo? Zakaj je vse več nedovoljenih grafitov? Kateri so vzroki zanje? Kdo so njihovi stvaritelji?

Začetki te subkulture segajo v leti 1960 in 1970, ko se je v New Yorku z rojstvom hip hop kulture začelo grafitiranje. Sprva se je pojavljalo samo med mladimi iz nižjih slojev, ki so bili zaradi boljšega življenja primorani delati v tovarnah, kjer so z njimi ravnali kot s stroji. Tako

so v znak protestov in slišnosti začeli nastajati grafiti. Kmalu pa so se zaradi dolgočasnosti nad grafiti navdušili tudi mladi iz višjih slojev predvsem iz predmestij. Val grafitiranja se je hitro razširil po celem svetu, saj so se mladi poistovetili s subkulturo revnih Newyorčanov, ki je gibanje začela. Grafiti so se na območju nekdanje Jugoslavije pojavili kmalu, in sicer v osemdesetih letih prejšnjega stoletja. Velik pomen so imeli predvsem pri odporiškem gibanju, podobno kot v New Yorku. Z grafiti so želeli doseči, da bi bilo sporočilo vidno vsem, avtor pa bi ostal anonimen. S prihodom punka na naše ozemlje pa so postali del uporniške subkulture, katerim glavni cilj je bil sporočilnost in ne toliko estetski pomen, kot ga imajo danes. Iz tega se je v zadnjih dvajsetih letih razvila grafitarska subkultura. Sami se imajo za ulične umetnike, ki z izdelkom popestrijo mesto, v očeh javnosti pa so še vedno videti kot prestopniki in vandali. Ulična umetnost v zadnjem času pridobiva umetniško in zgodovinsko vrednost, saj jo lahko opazimo tudi v galerijah in muzejih, kjer včasih ni bila zaželeno in so jo imeli za ničvredno. Grafiti najdemo predvsem na Metelkovi, v Tivolskih podhodih, v Šiški in na železniški postaji ter v okolici šol v centru mesta (glej Slika 1 in Slika 2) (Modic, Hotujec, Klančnik in Tišlarič, 2011).



**Slika 1: Najbolj vandalizirana mesta v Ljubljani (Zgoraj – vandaliziran vlak, spodaj desno – pografitirana prometna signalizacija; spodaj levo – poslikana stara stavba na Trubarjevi ulici)**



**Slika 2: Grafirana območja v Ljubljani (levo zgoraj in spodaj levo – podhod v parku Tivoli, zgoraj desno – vandalizirano košarkarsko igrišče, desno spodaj – poslikan vlak)**

### **3.1 Delitev grafitarjev**

Tudi sami grafitarji se znotraj subkulture medsebojno razlikujejo. Delijo se namreč na dve veji. V prvo sodijo »hardcore« grafitarji, ki zavračajo plačilo za svoje delo, zato večinoma rišejo »throw-ups« na javnih zgradbah in s tem uničujejo nepremičnine zasebnikov kot tudi mesta samega. V drugo skupino pa sodijo grafitarji, ki kažejo spoštovanje do zasebne nepremičnine in rišejo grafite predvsem zaradi svojega notranjega umetniškega izražanja in ne zato, da bi s tem delom poslali sporočilo javnosti, kot je to značilno za tuge in grafite s politično vsebino. Srečamo pa lahko tudi grafitarje, ki z objavami svojih del v galeriji gledajo kot na priložnost za uspeh oziroma, da bi dosegli pozitiven odnos ljudi do grafitov. S tem bi tudi ostali umetniki dobili spoštovanje med drugimi splošno uveljavljenimi umetniki. Ti umetniki ne poudarjajo sporočilnosti izdelka, ampak raje ustvarjajo izdelke z estetskim videzom (Werwath, 2006).

Risanje grafitov po stenah bi lahko primerjali s postavitvijo jumbo plakatov oglaševalskih združb, ki zakupijo prostor na lastniških posestvih. Ljudje so po navadi nad takšnimi dejanji ogorčeni, saj s postavitvijo velikih oglaševalskih panojev uničujejo pokrajino in naravo okoli njih. Vendar pa kaj veliko proti temu ne morejo storiti, saj so oglaševalske združbe kupile prostor za oglaševanje, ki je potemtakem sedaj njihovo in lahko na tem prostoru delajo, kar želijo. Če je temu tako, potem bi lahko tudi grafitarji zakupili prostor in delali svoje grafite po mili volji. Četudi podjetja zakupijo oglaševalske prostore, ne morejo početi, kar se jim zahoče, saj ta prostor še vedno pripada skupnosti, ki mora vsak dan, želeli ali ne, gledati ta oglas. Grafitarji trdijo, da imajo toliko pravice ustvarjati grafite in z njimi sporočati svoja občutenja, kot jih imajo velika oglaševalska podjetja. Razlika je le ta, da je oglaševanje na velikih panojih postalo družbeno sprejemljivo, grafiti pa ne. Zaradi tega prihaja tudi do maščevanja grafitarjev, ki velike pano oglase prerišejo z grafiti. To storijo na dva načina. Pri prvem zakupijo oglasno mesto, pod pretvezo, da so oglaševalsko podjetje in nato porišejo cel oglas z grafitom, ki na satiričen način kritizira oglaševanje podjetij in družbe. Pri drugem načinu pa čez oglas napišejo drug slogan, ki spremeni pomen oglasa. Zaradi tega so oglaševalska podjetja ubrala drugačno taktiko in začela grafitarjem plačevati, da zanje ustvarijo grafite oglase ali kar celotne kampanje, z namenom promocije svojih produktov. Med takšna podjetja sodijo Coca cola, Nike, McDonalds, AM General cor., IBM in TIME magazine (Werwath, 2006).

### **3.1.1 Vrste grafitov glede na sporočilnost**

Glede na sporočilnost poznamo več vrst grafitov, vsak pa mimoidočemu sporoča nekaj svojega in edinstvenega. Med sovražne grafite sodijo simboli, ki na kakršen koli način žalijo človeka glede na njegovo pripadnost, barvo kože, veroizpoved, kulturo, raso, spolno usmerjenost, ponižujoči slogani in druge neprimerne besede. Grafiti tolpa pripadajo raznim tolпам, ki živijo v nekem mestu, z njimi označujejo svoje ozemlje, pošiljajo opozorila in grožnje. Vključujejo razne črke, znake, simbole in številke, ki so poznane drugim tolпам in policiji. Satanistični grafiti se lahko pojavljajo na več koncih mesta in ilustrirajo satanistične obrede, simbole. Mednje sodijo pentagrami, križi, kelihi, satanistične besede, podobe okostnjakov in smrtnih glav. Sledijo umetniški grafiti, angl. »tagger graffiti«, ki variirajo od preprostih do zelo kompliciranih oblik, ter konvencionalni grafiti, ki običajno nastanejo spontano in so najmanj estetski ter najbolj moteči. Ulični grafiti so sestavljeni iz tagov in podob. Tagi predstavljajo hiter nanos grafita, po navadi podpis osebe ali le kratko besedo. Ravno ti uničujejo zgradbe, hiše, drugo infrastrukturo v naseljih in mestih. Throw-up je že boljše dodelan tag z odebeljenimi črkami, okraski itd. Med podobe pa spadajo grafiti, ki so videti kot risbe in imajo neko vsebino. K splošnim grafitom pa spadajo naključna znamenja na vratih, zidovih, vklesane črke v les in začetnice imen (glej Sliko 3) (Kelly, 2015).



**Slika 3: Primeri tagov in throw upov v Ljubljani (levo in desno zgoraj – throw up (grafit z odebeljenimi črkami) in tag (na hitro narejeni grafiti), levo in desno spodaj – konvencionalni grafiti)**

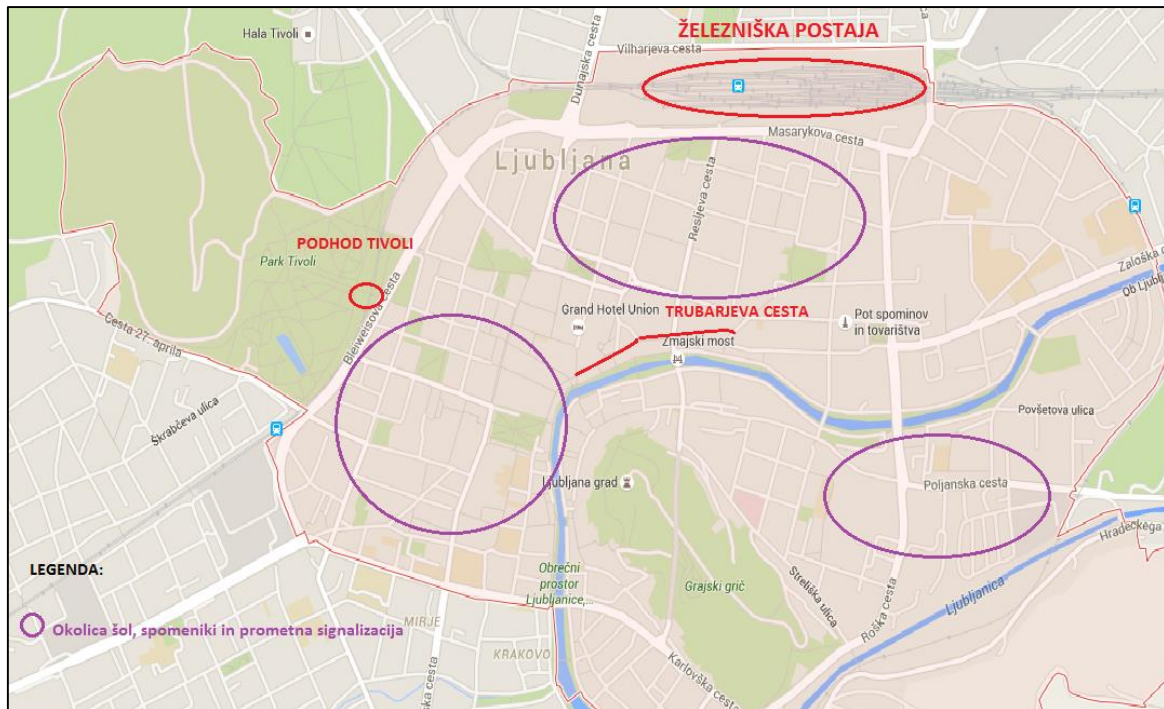
Omeniti moramo tudi t. i. »rite of passage« za mladostnike, ki je pogost razlog za spontane konvencionalne grafite in jih je javnost v večini tolerirala. Sovražni grafiti, uperjeni proti družbi, so pogosto posledica z dolgočasnosti, obupa, upora, neuspeha in/ali frustracije. Družba takih običajno ne odobrava. Razlogi za umetniške grafite pa je pogosto vid(e)nost njihovih grafitov in pridobitev statusa. Weisel (2002) navaja, da so grafitarji običajno moškega spola, starost variira glede na državo, vendar so večinoma mlajši od 23 let (spodnja meja naj bi bila 13 let), vodijo pa jih že navedeni motivi. Najpogosteje uporabljajo barvo v spreju ali večje markerje. Vleče jih tudi občutek anonimnosti, ki jih varuje pred kaznovanjem. Delajo hitro in v času, ko ni veliko ljudi v bližini (ponoči). Grafitarje povezujejo tudi z drugimi, resnejšimi kaznivimi ravnanji, pogosto pa tudi z uživanjem opojnih substanc (Weisel, 2002).

### 3.2 Vandalizem grafitov

Kot že rečeno, so ilegalno narejeni grafiti najbolj moteči za mesto ter prebivalce in so tudi najmanj zaželeni. V nadaljevanju bo vandalizem grafitov predstavljen podrobneje, to pa je tudi naša glavna tema, ki nas zanima, predvsem njihovo pojavljanje in vzroki zanje.

Pod pojem »grafiti« štejemo vse oznake, jedkanice ter poslikave, ki uničujejo javno ali zasebno površino. V zadnjih letih je grafitiranje postalo problem tudi manjših krajev in ne samo večjih mest, kot je bilo to v preteklosti. Ravno tako ni povezano zgolj s tolpmi, saj grafitiranje uporabljajo tudi posamezniki, ki z njimi nimajo nobenega opravka. Pri tem pa jih zelo malo ujamejo, saj hitro menjujejo svojo tehniko dela in lokacijo prav v namen izogibanja kazni. Opazimo lahko tudi neprijavljanje grafitov policiji, saj so ljudje prepričani, da ti ne morejo kaj veliko storiti, prav tako pa jih povprečni državljani nimajo za kaznive. Na ta pogled je vplivala predvsem filmska industrija ob pomoči množičnih medijev, ki neprestano promovirajo grafito kot sprejemljivo obliko umetnosti – »urban street art«. Pri grafitih lahko vidimo domino učinek – ko se na enem mestu pojavi grafit, se hitro začnejo pojavljati tudi drugi. To pa prinese predvsem številne stroške za državo; samo v ZDA letno porabijo za odstranjevanje grafitov približno 12 milijard dolarjev. Z njimi pa pridejo tudi druge težave: (upravičen) strah pred tolpmi, padec cen nepremičnin in njihovo uničevanje ter občutek državljanov, da jih država ni sposobna varovati, več kršenja javnega reda in miru ipd. (Weisel, 2002).

Najpogostejše tarče grafitov so javne površine ter javni transport, lahko pa tudi zasebna lastnina, ki je na javni površini (zunanost ali notranost avtobusov, vlakov, na podzemni železnici ter na postajališčih, na zidovih, ki so obrnjeni proti cesti, reklamnih panojih in prometnih znakih, na drevesih, pločnikih ipd.). Površine, ki so jih prebarvali predstavniki oblasti, pa so najverjetnejše ponovne tarče, saj predstavljajo neposredno bitko z vodilnimi za neko območje in nestrinjanje z njimi. Značilno za vse naštete tarče grafitarjev je to, da ni za njih nihče neposredno odgovoren (javna mesta, šole, prazne stavbe ter stavbe, kjer je lastnik odsoten, območja s slabo osvetljavo in tista, kjer je znano, da policija redko patroljira). Kot najbolj idealno površino za grafitiranje, Weisel (2002) navaja velike, čiste ter svetlo pobarvane površine. Na takšnih površinah je po navadi grafit takoj opažen, kar je seveda glavni cilj ustvarjalcev.



**Slika 4: Zemljevid najbolj vandaliziranih (grafitiranih) mest v Ljubljani**

Vedno več držav po svetu razlikuje med grafitiranjem kot dejanjem vandalizma, prekrškom ter grafitiranjem kot zvrstjo poulične umetnosti, ki je lahko privlačna tudi za turiste. Grafitiranje kot prekršek lahko prinese številne težave (teorija razbitih oken), saj ga imamo za znak socialnih problemov in posledično povečanega števila kaznivih dejanj in prekrškov v okolici, saj bodo grafiti motivirali kršilce zakonov (Vanderveen in Van Eijk, 2015).

Wilson in Kelling (1982) sta v članku z naslovom Broken windows opisala povezavo med neredom in kriminaliteto oziroma začetkom fizičnega propada in dojemanja območja kot nevarnega, neprijetnega in ogrožajočega za človeka. Nered ni neposredno povezan s kriminaliteto, vendar ta vodi v povečanje strahu in umikanja ter zaklepanja prebivalcev v hiše. S tem se zmanjša neformalni družbeni nadzor na ulicah, resnejša kriminaliteta pa se tako pojavi v vsej svoji obliki in moči.

Izpeljemo lahko, da bo neodstranjevanje grafitov v Ljubljani povzročilo nastajanje vedno novih – neprimernih grafitov na za to nedovoljenih mestih, saj predhodni niso bili odstranjeni, kar za ustvarjalce pomeni le eno, da so tam zaželeni in da jih lahko naredijo še več (glej Slika 4 in Slika 5).





**Slika 5: Primeri političnih, žaljivih in neprimernih grafitov**

Zakaj se pravzaprav pojavlja vandalizem kot oblika grafitiranja (predhodno so bile že zapisane vrste grafitov glede na sporočilnost, tu pa navajamo tiste, ki vodijo v uničevanje tuje lastnine):

Kot prva zvrst, ki jo je treba omeniti, je izražanje individualnosti posameznika. To opazimo kot odziv na oglaševanja in reklame, politični in socialni komentarji, podpisi, izražanje ljubezni na deblih dreves z vrezovanjem imen itd.

Druga zvrst so grafiti tolp. Ti uporabljajo grafite za označitev svojega ozemlja, podpisovanje imena tolp, začetnic imen ali vzdevkov, po katerih so prepoznavni (Ministry of Justice, 2006).

Vandalizem grafitov je kaznivo dejanje, ki se kaznuje z zaporno in/ali denarno kaznijo oziroma z družbeno koristnim delom (Kelly, 2015).

### 3.3 Mediji in grafiti

Vidimo, da veliko vlogo pri preprečevanju nastajanja novih »brezzveznih« grafitov igrajo tudi mediji. Ti lahko namreč s svojim sporočanjem naredijo veliko koristi, nasprotno pa tudi veliko škode. S tem, ko poročajo o pojavljanju nedovoljenih grafitov, grafitarjem dajejo še večje veselje risanja in pisanja po stenah, saj so s tem opaženi in postajajo »slavni«. Ravno zaradi tega še raje posežejo po nedovoljenem grafitiranju na javnih mestih in uničujejo tujo lastnino, spomenike in zgradbe. S tem pridobivajo tudi ugled v krogu grafitarjev, lahko pa postane zelo napeto, saj si vsi grafiti umetniki želijo, da bi bili opaženi. Lahko pa mediji poročajo tudi o umetniškem grafitiranju, ki ne škodi javnim zgradbam, in s tem med prebivalci širijo pozitivno miselnost o grafutih. Z omenjanjem dovoljenih mest za grafitiranje se število nedovoljenih grafitov znižuje, povečuje pa se število umetniških grafitov. Tudi s tem pripomorejo k zmanjšanju nedovoljenega grafitiranja (Lešničar, 2014). V Mestni občini Ljubljana so tako odredili 13 mest, ki so dovoljena za grafitiranje. Na določenih mestih po Ljubljani so namreč lokacije za grafitiranje, kjer se lahko grafitarji umetniško izražajo brez strahu, da bi bili oglobljeni zaradi uničevanja tuje lastnine. Na MOL so se za ta korak odločili predvsem zaradi dolgoletne prenove mestnega jedra ter stroškov, ki so povezani z odstranjevanjem grafitov. Grafitiranje je omogočeno med drugim v Šiški (podhod po Celovško cesti, pri Kinu Šiška), za Bežigradom (podvoz pod železniško progo na Drenikovi) ter na treh lokacijah v centru mesta (betonski zid ob pločniku – Trnovski pristan, zid ob parkirišču in transformatorska postaja pri OŠ Trnovo), na strelišču na Dolenjski cesti pa so zunanje betonske stene, ki gledajo na parkirišče, posebej namenjene navijaškemu grafitiranju (glej Slika 6) (Kranjec, 2014).

O pozitivnem poročanju o grafutih pa smo zasledili na spletni strani časnika Delo, kjer so zapisali naslednje: »Včasih so bili grafiti bolj vsebinski, danes so bolj dekorativni.« (Lešničar, 2014) Strinjamo se s to trditvijo, saj vse več grafitarjev stremi k umetnosti kot k vandalizmu. Prav vandalizem je dajal v preteklosti grafite z vsebino. Te pa še danes najdemo predvsem med političnimi kampanjami, referendumi, spremembami na gospodarskem področju in socialnimi reformami.



**Slika 6: Legalizirane lokacije za dovoljeno grafitiranje (Zgoraj levo – Metelkova, zgoraj desno – Podhod pod celovško cesto in spodaj – Obzidje tovarne Rog) (vir: Lešničar, 2016)**

Ulična umetnost je v zadnjih nekaj letih doživela veliko sprememb. V preteklosti so grafitarje preganjali predvsem zaradi vandalizma, ki so ga z risanjem povzročali. Danes pa jih ravno nasprotno naročajo, da bi porisali nekatere stavbe, ki so potrebne preнове, vlake, ograje in podhode. A vlaki še vedno veljajo za najboljše porisano mesto, saj prinašajo dodatno veljavo grafitarju. S porisanjem vlaka grafit vidi celotna Slovenija in tako pridobi veljavo. Ljubljanska železniška postaja pa je zelo privlačna tudi za tuje grafitarje. Predvsem so tujci presenečeni nad količino grafitov, ki se pojavljajo na železniški postaji (tudi vlaki) in se sprašujejo, zakaj jih nihče ne odstranjuje. Morda je njihovo presenečenje veliko ravno zato, ker v drugih evropskih državah nimajo takšnega posluha za umetnost kot pri nas. Na primer, na Švedskem imajo ničelno toleranco do grafitov in zanje nimajo odrejenih niti dovoljenih površin za risanje. Je pa zaradi tega veliko več nelegalno narisanih grafitov in drugih oblik vandalizma. V letu 2004 so

Ijubljanski grafitarji porisali zidove Mednarodnega grafičnega in likovnega centra (MGLC) in s tem postali institucionalni umetniki. Pri tem pa so tudi oglaševalske agencije in podjetja videla zase korist. Začeli so naročati grafite na oglaševalskih panojih, katerim ciljna publika so mladi. Tako so se grafiti z obrobja mesta preselili tudi na elitne lokacije v centru. Kot je bilo tudi že večkrat omenjeno, je župan Zoran Janković omogočil legalizirana mesta za grafitiranje in s tem pripomogel k zmanjšanju nedovoljenih grafitov. Ta mesta so poimenovali »Halls of fame« in so vadišča na prostem (Lešničar, 2014).

#### **4 FAZA ODZIVANJA**

Grafitiranje ni samo problem policije; ta je lahko v pomoč. Če želimo učinkovit odziv, moramo kombinirati vodstvene prakse, oblikovanje ter vzdrževanje, vključiti moramo lokalno prebivalstvo, žrtve, tožilstvo. Odziv mora biti obsežen in koordiniran, stroški in viri, ki so na voljo, pa morajo biti skrbno ocenjeni. Grafitarji so hitro prilagodljivi na spremembe in se znajdejo v vseh okoliščinah, zato moramo tudi sami biti dosledni pri poročanju o novo nastalih grafitih, da bi tako zmanjšali število le teh (Weisel, 2002).

Proti grafitom se je skozi čas izoblikovalo kar nekaj ukrepov. Z njimi se predvsem širše srečujejo v ZDA (predvsem New York in ostala velemesta), pa tudi na Novi Zelandiji, kjer so izdali brošuro ukrepov proti grafitiranju. Ukrepi proti grafitom so naslednji (preventiva):

1. izobraževanje prebivalcev,
2. hitra telefonska številka za poročanje o grafitih,
3. omejitev problematike z zakoni,
4. posvojitve zidu,
5. opraviti oceno stanja in količino grafitov v mestu,
6. beleženje podatkov v bazi,
7. izobraževanje mladih in njihovo udejstvovanje,
8. zagotoviti sredstva za odstranjevanje grafitov,
9. pomoč oškodovancem grafitov,
10. sodelovanje občanov s policijo (v našem primeru tudi z mestnim redarstvom),
11. prakticanje preventive grafitov skozi načrtovanje okolja (prestrukturiranje okolja),
12. STOP vandalizmu grafitov,
13. organizacija grafiti srečanj,
14. osredotočanje na vroče točke in
15. sodelovanje s sodnim sistemom (Graffiti hurts, 2015).

V nadaljevanju bomo podrobneje opisali 15 ukrepov proti grafitom. Nekatere izmed njih bi lahko uporabili tudi v Sloveniji.

Na prvem mestu je ukrep lepo urejene soseške, ki pravi, da naj bo ta očiščena smeti in urejena, kar pomeni popravljene ograje, obrezana živa meja, celi koši za smeti itd. V okolici

šol in stavb je treba zasaditi naravne in umetne ovire/pregrade za grafitarje, kot so bodeče in pikasto grmovje ter ograje za omejitev dostopa. Prav tako pa je pomembno, da so ulice osvetljene in po potrebi tudi pod video nadzorom, saj grafitarji radi delujejo prav na neosvetljenih krajih in ponoči. Med drugim je tudi pomembno, da grafite odstranimo v roku 24–48 ur, saj na takšen način dosežemo zmanjšanje njihove pojavnosti. Naslednji preventivni ukrep bi bil določitev vročih točk v mestu, kjer je koncentracija nedovoljenih grafitov največja. Določitev je lahko vizualna ali izvedena z raziskavo o grafutih. Večina organov kazenskega pregona uporablja kartiranje kot orodje za določitev področij, na katerih je koncentracija kaznivih dejanj največja (v Sloveniji GIS). S tem lahko določimo dejavnike za posamezna kazniva dejanja, kar bi privedlo do beleženja podatkov v skupno bazo in do povezave med organi pregona. Beleženje podatkov v bazi predstavlja številne prednosti za natančen in sproten pregled števila grafitov. Vodenje evidence lokacij grafitov pomaga identificirati vroče točke grafitov. Poleg se beležijo tudi stroški odstranjevanja, ki ulovljenemu vandalu predpišejo točen znesek za plačilo poškodovanega objekta oziroma kazen. Visoke kazni in vedenje, da bodo ob ujetju kaznovani, ljudi odvrta od pisanja nedovoljenih grafitov. Prednost baze je tudi, kot že omenjeno, ta, da pomaga izboljšati komunikacijo med številnimi organi pregona in drugimi udeleženci (policija, redarstvo, čistilne službe in sodišča) in je dosegljiva vsem naštetim. Da bi do takšnega uresničenja prišlo, bi bilo treba opogumiti ljudi o večjem, sprotnem in vestnem poročanju o novo nastalih grafutih. Odprla bi se lahko posebna telefonska linija za hitro poročanje. Na tem mestu je treba omeniti, da imajo v nekaterih delih Amerike za preprečevanje grafitov ustanovljene nočne straže, ki ponoči stražijo mesto pred nepridipravi. Izkazalo se je, da je ljudi manj strah, da se je zmanjšalo število grafitov, vlomov v stanovanja in avtomobile, kraj avtomobilov in vandalizma na splošno. Prišlo pa je tudi do večjega nadzora nad nasiljem med tolpmi. Prebivalci nekega mesta bi lahko na zapuščenem predelu mesta skupaj z grafitarji polepšali zunanost zgradb. Na takšen način bi se zmanjšalo število grafitov, saj se le redko kdaj zgodi, da že čez obstoječi grafit naredijo novega. Tako bi lahko skupnosti same poskrbele za lepo, urejeno in čisto okolico. To bi lahko storile na način posvojitve zidov, kjer prebivalci neke soseske ali mestne četrti posvojijo zid in zanj skrbijo, kar pomeni, da mesto vzdržujejo čisto in brez grafitov. Ta program dviga zavedanje med prebivalci o čistosti njihove lastne soseske in jih medsebojno povezuje v boju proti ilegalnim grafitom. Pri tem je treba omeniti, da je lahko učinek ravno nasproten. Zaradi odstranitve grafitov lahko avtorji še z večjim veseljem znova in znova rišejo sveže, večje, opaznejše grafite. Vandalizem pa se lahko iz mesta posvojitve zidu preseli na okoliške stavbe in druga mesta, ki se jim ob tem času ne posveča dosti pozornosti. Kar nas pripelje do naslednjega ukrepa, ki je izobraževanje mladih. Mlade bi bilo treba že v osnovnih šolah podučiti o risanju grafitov na za to dovoljena mesta. Pomembno je spodbujanje k ustvarjalnosti, k lastnemu umetniškemu izražanju in oblikovanju grafitov, vendar morajo mladi vedeti, kje je meja. Tako bi lahko v okviru mladinskih centrov

organizirali razne delavnice, srečanja, okrogle mize na temo grafitov, kjer bi se mladi učili povezanosti, dela v skupnosti, izražanja samega sebe, krepitev ustvarjalnosti in učenja nedelikventnega vedenja. Organizirala bi se razna grafiti srečanja, kjer bi se zbrali že uveljavljeni grafitarji in mladi ter bi delili svoja znanja in izkušnje. Prav tako bi lahko oblikovali program krepitev odgovornosti v soseskah med mladimi, kjer bi mlade spodbujali, da prevzemajo odgovornost za svoja dejanja in dobre odločitve v življenju. S pomočjo mladih posameznikov in šol pa bi organizirali dogodke, kot so očiščenje soseske, posvojitve zidu, skupne poslikave soseske itd., ter jih tako spodbudili k preventivi proti grafitom. Med drugim pa bi lahko mesta organizirala grafiti srečanja za vse grafitarje, ki bi lahko bila mednarodna kot npr. nekakšni dogodki ali festivali. Skupaj bi se lahko odzvali na problematiko grafitiranja-vandalizem. Hkrati pa bi tudi ustvarjali in se družili. Kot zadnje rešitev pa arhitekti ponujajo prestrukturiranje okolja. Gre za sodelovanje med arhitekti, krajinskimi arhitekti, notranjimi oblikovalci in policijo, ki naj bi s tem zagotovili varnejšo skupnost skozi fizično okolje. Sestavljena je iz 4 strategij:

1. Ozemlje: Uporaba ograj, znakov, zasaditev dreves, grmičevja, da bi s tem izrazili lastništvo nad območjem.
2. Naraven nadzor: Postavitev fizičnih ovir, dejavnosti in ljudi, kjer lahko vidiš, da se nekaj dogaja in da kraj ni mrtev.
3. Podpora aktivnosti: Spodbujanje legitimnih aktivnosti na javnih mestih, da bi se zmanjšalo število kriminalitete.
4. Kontrola dostopa: Nadzor vstopa in izstopa iz objektov, ograje in vrtnarjenje. Predvsem pa dobro osvetljeni kraji, zopet pripomorejo k zmanjšanju kriminalitete (Graffiti hurts, 2015).

V nadaljevanju bo predstavljen še eden izmed ukrepov za boljše in uspešnejše reševanje omenjene problematike. To je tako imenovana *Ustanovitev delovne skupine*. Glavni namen delovne skupine je seveda rešitev problema, v tem primeru grafitiranja. Ustanovitev take skupine lahko prinese veliko pozitivnih posledic: državljani vestneje prijavljajo grafitarje, mestne oblasti so prisiljene v koordinacijo, rezultate, ki jih povzročijo aktivnosti, pa lahko merimo. Prvi korak je *organizacija ekipe*. Za isto mizo je treba posesti predstavnike policije, (mestne in državne) oblasti, organizacij, šol in četrtnih skupnosti. Predstavniki si morajo biti enakovredni. Določiti morajo pogostnost in lokacijo sestankov ter način komunikacije. Drugi korak je *evalvacija problema grafitiranja*. Na tem mestu je treba nujno izvesti raziskavo, s katero določimo lokacije, ki so najbolj ranljive. To je tudi dobra podlaga za kasnejše merjenje rezultatov. Za tem obiščemo eno ali več lokacij ter grafito poslikamo. Informacije delimo med ostale člane delovne skupine (št. in vsebina prijav grafitiranja, število aretacij, št. odstranjenih grafitov na mesec, slikovno gradivo ipd.). Tretji korak je *izdelava akcijskega načrta*. Člani

delovne skupine med seboj razpravljajo o možnih strategijah. Te so: hitra odstranitev grafitov, izdelava skupne podatkovne baze za lažje sledenje grafitarjem, pa tudi v izobraževalne namene, predlog za umetniške projekte v skupnosti, izobraževanje mladostnikov, organizacija sestanka na temo grafitiranja, uveljavitev že obstoječih zakonov proti grafitiranju, povezava s sodstvom ipd. Vsakemu članu delovne skupine se določijo naloge, za katere je odgovoren. V naslednjem koraku je nujna *vklučitev državljanov*. Treba jih je poučiti, kako prijaviti grafitiranje ter kako slednje vpliva na skupnost, jim dati možnosti, da se vključujejo v čistilne akcije, organizirati sestanke četrtnih skupnosti. Na koncu moramo evalvirati rezultate ter poskrbeti za čim večjo publiciteto projekta. Vsako leto je treba tudi preveriti, v kakšnem stanju je soseska, se je stanje izboljšalo, poslabšalo ali ostalo isto, so se cilji izpolnili in podobno (Ljubljana.si, 2011).

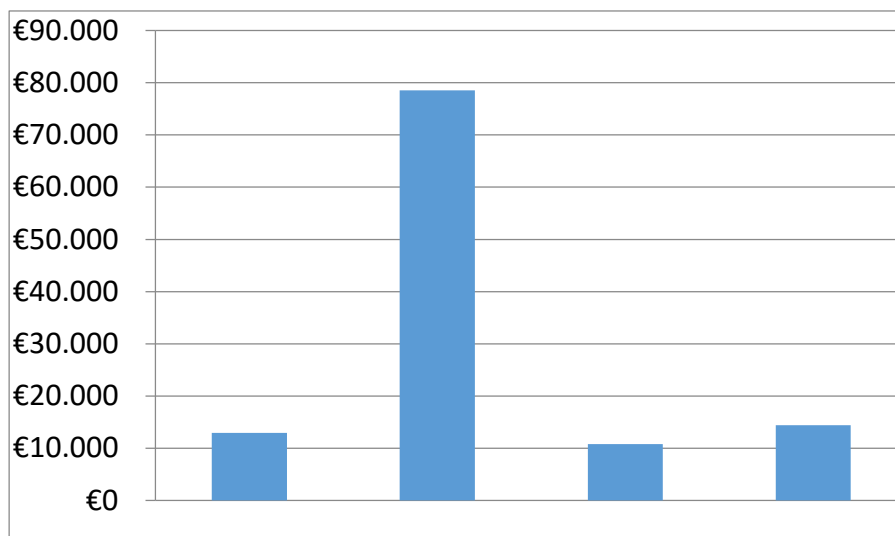
Primeri dobre prakse preprečevanja vandalizma prihajata iz Hong Konga ter Washingtona. V prvem so na podzemni železnici uvedli nekakšen rok trajanja vozovnice, da se ljudje ne bi preveč zadrževali na postajah. V prestolnici ZDA pa so začeli podzemno železnico zapirati ob polnoči med tednom in malce kasneje med konci tedna, kar je močno zreduciralo čas vandalom za prestopke (Graffiti Hurts, 2015).

#### **4.1 Rešitve Mestnega redarstva**

Mestno redarstvo Ljubljana se je v zadnjih letih močno moderniziralo. Z vsemi predlaganimi rešitvami iz raziskave URBIS, v kateri so Goršič, Horvat, Repec, Štruc, Vončina in Zaletel (2014) preučevali pomen upravljanja varnosti v mestih, vlogo organov in organizacij pri zagotavljanju varnosti ter pomen usposabljanja in izobraževanja. Mestno redarstvo je predlagane rešitve uporabilo tudi v praksi. Preučili so problematiko grafitiranja in identificirali metode za preprečevanje nadaljnjega risanja po zgradbah. Izvedli so tudi intervju z Maticem Sopotnikom, vodjo četrtnega okoliša Ljubljana. Mestno redarstvo je na podlagi projekta oblikovalo spletno aplikacijo POBUDE MEŠČANOV v okviru projekta ČLOVEK ČUVAJ SVOJE MESTO. Statistični podatki pa kažejo na širjenje grafitiranja na območju MOL.

V letu 2011 so organizirali čistilno akcijo, s katero so odstranili grafite s 1.034 m<sup>2</sup>, za kar so porabili 12.956 €. Že naslednje leto so ponovno odstranjevali grafite, tokrat z veliko večje površine, in sicer 9.326 m<sup>2</sup>, za kar so odšteli 78.558 €. V letu 2013 so se posebej osredotočili na center mesta (nabrežja ob Ljubljanici, mostovi, trgi, Gosposka, Čopova in Gregorčičeva ulica, podhodi, Križanke); očiščene površine je bilo za 1.928 m<sup>2</sup>, cena čiščenja pa je znašala 10.780 €. Predlani je bil obseg akcije manjši, saj so odstranili grafite s 762 m<sup>2</sup>, so pa za to odšteli 14.414 €. Očiščene površine so bile med drugim Prešernov trg, Fabianijev most, podhod Župančičeva jama, pasaža Mestnega gledališča Ljubljanskega, Zmajski most, ponovno Križanke, nabrežja, podvoz Tivoli. Za lansko leto (2015) nam oddelek še ni mogel postreči s podatki. Stroški odstranjevanja so prikazani v spodnjem grafu.

**Graf 1: Stroški odstranjevanja grafitov v Ljubljani od 2011 do 2014** (Barbič, 2014).



Vandali naj bi na objektih v Ljubljani v letih od 2011 do 2015 povzročili za 357.000 € škode in zabeležili kar 150 primerov novo nastalih grafitov letno. Pri tem ukradejo od 300 do 400 zabojnikov letno in porišejo več kot 5.000 m<sup>2</sup> površin (Gruber, 2015).

Sodeč po tabeli 1, ki smo jo pridobili z intervijem na Mestni občini Ljubljana, lani (2015) v prvih štirih mesecih niso obravnavali nobenih kršitev javnega reda in miru s področja grafitiranja, ki je urejeno v 13. členu Zakona o varstvu javnega reda in miru (2006) in pripisuje globo 208,65 €. Več kršitev je bilo zaznanih v letih 2010 in 2011, ko sta Mestno redarstvo in PU Ljubljana skupaj obravnavala 10 oziroma 16 kršitev. V letu 2012 je sledil spust na le 3 kršitve v celotnem obdobju, rahel dvig pa je opažen v letu 2013, krivdo pa lahko pripisujemo protivladnim protestom ob koncu leta, ki so trajali tudi deloma v letu 2014 (T. Capek, osebni intervju, 15. 1. 2016).<sup>3</sup>

**Tabela 1: Število obravnavanih grafitov v MOL v letih od 2010 do 30. 4. 2015** (vir: T. Capek (osebni intervju, 15. 1. 2016))

Leto	2010	2011	2012	2013	2014	do 30. aprila 2015
Vandalizem grafitov	10	16	3	9	7	0

<sup>3</sup> G. Capek je zaposlena na Mestni upravi na oddelku za gospodarske dejavnosti in promet. Z njo smo govorili o številu obravnavanih grafitov na letni ravni preko aplikacije Pobude in o stroških čiščenja za MOL.



## 5 REZULTATI

V Mestni občini Ljubljana so posvojili že kar nekaj načinov boja proti grafitom po vzoru tujih držav. Še vedno pa je problematika grafitov prevelika, saj meščani dnevno dajejo pobude za odstranjevanje novo nastalih grafitov, grafitov z neprimernimi vsebinami in na neprimernih mestih, kot so to šole, vrtci, nogometna igrišča, kjer se zadržujejo predvsem mladoletne osebe. Ravno zaradi slednjega smo predlagali nekaj rešitev, s katerimi bi poskušali rešiti problem grafitiranja (glej Slika 7). Zavedamo se, da problematike s tem ne bomo rešili v celoti, vseeno pa bo to še eden izmed uspešnih korakov v boju proti grafitom.



Slika 7: Primera grafita na za to dovoljenem mestu na Trubarjevi ulici v Ljubljani pri tovarni Rog (zgoraj: podpis znane ljubljanske grafitarske skupine 1107)

## 5.1 Preventivne delavnice za otroke

Predvsem se zavedamo, da so otroci naša prihodnost, zato jih je treba usmerjati že od majhnega, jih učiti navad lepega vedenja, jim pokazati, kaj je prav in kaj ne, da bodo tudi kot odrasli znali paziti na svoje mesto in ga vzdrževati čistega.

Delavnice bi potekale po vzoru ameriške neprofitne organizacije Keep America beautiful, ki imajo pripravljene programe za osnovne in srednje šole. Sestavljene bi bile iz teoretičnega ter praktičnega dela. V prvem bi učenci odgovarjali na vprašanja o grafitih, njihovih avtorjih, pogostih lokacijah, vplivih na družbo, razlikah med vandalizmom in grafiti ipd. (Goršič et al., 2014).

Temu bi sledila razprava o danih vprašanjih. V praktičnem delu pa bi učenci na za to določen zid nekaj po želji narisali ter potem tudi počistili za sabo. S tem bi jim pokazali, da je čiščenje zamudno in ni preprosto ter se razlikuje glede na tip podlage (Keep America Beautiful, 1999).

Pri tem smo naleteli na težavo. Skrbi nas, da bi lahko predavanja o grafitih na eni strani pomagala omejiti problematiko grafitiranja. Na drugi strani pa bi lahko ravno delavnice bile promocija za grafitiranje in bi slednjega začelo uporabljati še več najstnikov.

S pomočjo pogovora z g. Fortun<sup>4</sup> smo prišli do sklepa, da bi lahko šole že same poskušale z izobraževanjem o grafitih. Pri predmetu etika bi lahko nekaj ur v letu posvetili nedovoljenemu grafitiranju in k sodelovanju povabili razne strokovnjake iz omenjenega področja, mestno redarstvo, Snago, samo občino Ljubljana in druge šole po Sloveniji. Poleg tega bi tudi mestna občina zagotovila sredstva za očiščenje grafitov. To opremo bi si šole medsebojno izposojale in skupaj pripomogle k lepšemu mestu. Lahko bi kakšen »eko« dan namenile čiščenju okolice, prav tako pa bi poskušali odstraniti nekaj grafitov (R. Fortuna, osebni intervju, 11. 1. 2016).

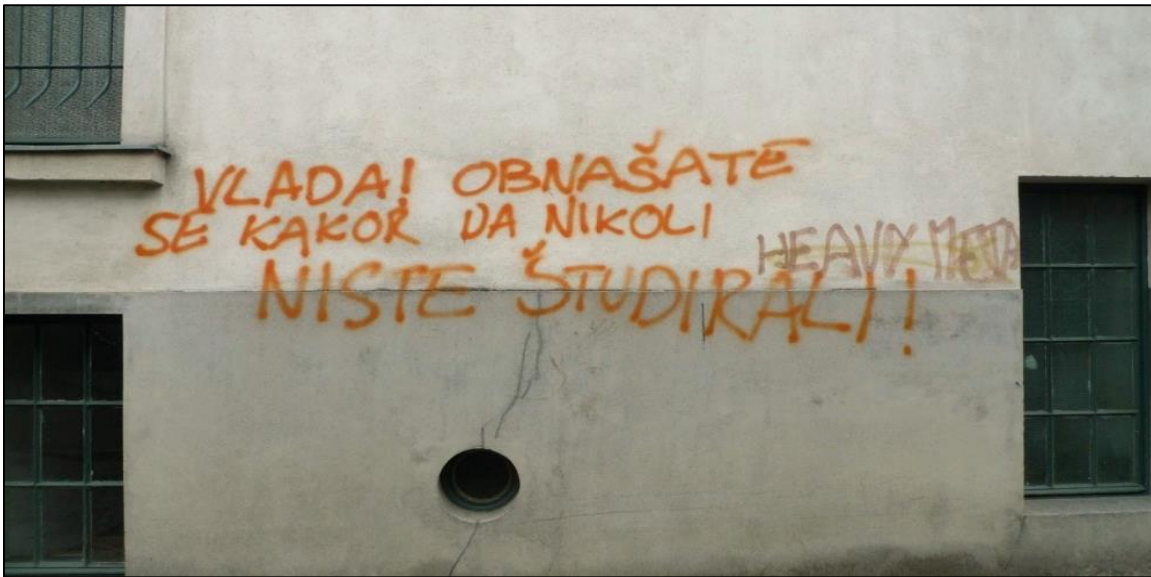
## 5.2 Očistimo Slovenijo grafitov

Tu bi se zgledovali po projektu Očistimo Slovenijo, kjer so v enem dnevu prostovoljci poskušali očistiti Slovenijo smeti. V tej akciji pa bi poskušali Slovenijo očistiti grafitov. Pobudniki bi lahko bili umetniški grafitarji, ki ne podpirajo grafitarskega vandalizma. Sodelovali pa bi z ministrstvom za kulturo RS in MOL oz. drugimi občinami po Sloveniji. Očistili bi sovražne, neprimerne, politične in rasistične grafite, kar bi bilo že vnaprej določeno, katere grafite je treba odstraniti (glej Slika 8). Tu bi poleg že prej omenjenih sodelovale še šole, prostovoljci in pa osebe, ki podpirajo takšne zgodbe. Lahko bi bili to vrhunski športniki, igralci, politiki, predsednik države idr. S svojo prisotnostjo bi na primer predsednik države pokazal, da mu je mar za

---

<sup>4</sup> G. Fortuna je vodja mestnega redarstva v MOL. Z njim smo govorili o problematiki grafitiranja v MOL, rešitvah in pomembnosti mestnega redarstva.

Slovenijo, prav tako pa bi to imelo učinek tudi na druge ljudi, ki bi se še v večji meri odzvali akciji.



**Slika 8: Primer družbeno kritičnega grafita (vir: Šušifoto, 2010)**

### **5.3 Umetniško grafitiranje starih propadajočih zgradb in blokov**

Umetniško poslikane stavbe imajo lahko veliko estetsko vrednost. Prijetne so na pogled, ne spodbujajo kriminalitete, ampak čisto in varno okolje. V tujini je takšen način slikanja postala redna praksa. Mestna občina Ljubljana bi določila vnaprejšnje teme za poslikavo (primer: Ljubljana zelena prestolnica Evrope). S tem bi v betonska mesta vnesli tudi več zelene barve. Poleg tega pa bi lahko poslikane stavbe uporabili kot turistične točke mesta. Kot primer navajamo poslikavo Stožic (tistega dela, ki propada), ki je sivi beton in prepuščen razpadu. Z vnosom barve bi lahko Stožice postale bolj žive in zopet privlačne za turiste. Organizirala bi se lahko tudi tekmovanja v grafitiranju in splošna izobraževanja. Kot drugo rešitev pa navajamo postavitev velikih pano tabel, ki se jih lahko umetniško porišo. Po nekem določenem času bi jih zamenjali in znova porisali na drugo temo.

## **6 RAZPRAVA**

Z grafitiranjem kot obliko vandalizma se Ljubljana srečuje na vsakem koraku, saj posamezniki uničujejo mestno in zasebno lastnino, kot so to šole in vrtci, spomeniki, podhodi, cestna razsvetljava in prometna infrastruktura, železniška postaja in vlaki ter razne druge zgradbe. Ljubljana podpira umetniško grafitiranje ali ulično umetnost, zato je ustvarjalcem namenila tudi 13 mest ali zidov za ustvarjanje. Tako lahko vidimo, da ima Ljubljana posluš za ulične umetnike.

Prav tako se je v mesecu maju 2016 začela odvijati razstava Banksyevih del v kranjski Layerjevi hiši, enega največjih grafitarjev na svetu, katerega identiteta še danes ni znana.

Nekateri ga primerjajo tudi z novodobnim Piccasom, saj ustvarja grafite s kritično vsebino na vidnih predelih mest, da so ti opazni širni množici. Še vedno pa ustvarja na za to nedovoljenih mestih, zato ga večina ljudi uvršča med vandale. O tem, kam ga uvrstiti, mora vsak presoditi sam, dejstvo pa je, da ustvarja črnohumorne, politične in družbeno kritične grafite, s katerimi bi se lahko poistovetil vsakdo. Mednje sodijo vojne, religija, potrošništvo, pohlep, revščina itd. Njegovi grafiti niso podpisi, zmazki in tagi, so grafiti z vsebino, dušo in so prava umetnost. Opozarjajo na problematiko sodobnega časa, največkrat na stvari, pred katerimi smo zaslepljeni ali pa se jih lažno predstavlja javnosti. Prav zaradi tega se njegova dela prodajajo za več kot 50 tisočakov po vsem svetu. Tako ga večina grafitarjev kritizira, saj pravi grafitar nikoli ne prodaja svojih del in je še vedno vandal, saj je čar grafitiranja ta, da narediš grafit na za to nedovoljenem mestu in hitro, da te ne zasačijo (24ur.com, 2016). Z razstavo želijo prikazati grafitiranje kot obliko umetnosti in ne vandalizma ter ob tem pokazati (nežaljive) družbeno kritične grafite na zanimiv način.

Pri pisanju smo uporabili model SARA, kjer smo s pomočjo posameznih faz prišli do naslednjih rešitev. Zelo zaželene bi bile preventivne delavnice v okviru osnovnih in srednjih šol, kjer bi se izvedla predavanja in tudi praktični del, pri katerem bi morali udeleženci poslikati določeno steno in potem tudi odstraniti poslikave, samo da bi videli koliko truda je potrebnega in kakšni stroški nastanejo pri odstranjevanju grafitov. S tem bi spodbudili mlade k preventivni dejavnosti. Izvedeli bi, kje so dovoljena mesta za grafitiranje in jih na takšen način poskušali odvrniti od kaznivih dejanj. Prav tako bi poskušali v okviru mladinskih centrov po Sloveniji organizirati grafitarske delavnice, izobraževanja z izmenjavo znanj in tehnik na dano problematiko. Naslednja rešitev je čistilna akcija Očistimo Slovenijo grafitov, pri kateri bi sodelovale tako osnovne kot srednje šole, univerze, športniki, politiki in ostali prostovoljci. V enem dnevu bi poskušali odstraniti čim več grafitov.

Za nadaljnje raziskovanje predlagamo opravljanje raziskave v Ljubljani in drugih večjih slovenskih mestih po vzoru nizozemskih kriminologinj Gabry Vanderveen in Gwen van Eijke (2015). V nekaterih mestih so se politiki odločili, da naročijo grafite, saj so s tem polepšali mesto (dobrih in lepih grafitov z umetniško vrednostjo) ter povečali število turistov. Različne študije so pokazale, da vrste grafitov precej vplivajo na mnenja ljudi in njihove občutke (Vanderveen in Eijke, 2015). Tako bi lahko tudi v Ljubljani po vzoru teh mest poslikali zapuščene stavbe in stene z umetniškimi grafiti. Mesto bi polepšali, pri tem pa pritegnili tudi več turistov, ki se ne bi zgražali nad količino grafitov (predvsem tistih, ki onesnažujejo mesto), ampak nad njihovo lepoto in sovpadanjem z okoljem. Priporočamo tudi ponovno opravljanje intervjujev z mestnim redarstvom, policijo, samimi grafitarji in imetniki trgovin z različni pripomočki in barvami za grafitarje, saj bi nam lahko dali potrebne informacije in predloge za izboljšanje situacije (vloga občanov, zakonodajne spremembe ipd.).

Med drugim bi bilo treba povečati nadzor na manj osvetljenih predelih v mestu, kjer je stopnja vandalizma največja, kjer prihaja do vročih točk grafitiranja. To so predvsem center mesta, železniška postaja, okolica šol, spomeniki in podhodi ter druga »temna območja«. Prav tako pa je treba poenotiti in povezati bazo podatkov med policijo, mestnim redarstvom, organizacijami, sodišči in drugimi akterji v državi. S tem bi bilo lovljenje vandalov hitrejše. Statistični podatki pa verodostojnejši in natančni. Potrebna bi bila postavitve kamer na slabo vidnih mestih in tudi nadzor teh mest ponoči, saj je ravno takrat aktivnost grafitarjev največja. S tem bi lahko v naslednjih raziskavah pridobili bolj verodostojne podatke o kaznovanju grafitarjev in o njihovem prijetju, saj so bili v našem primeru nerealni z opaženim povečanjem števila grafitov na vsakodnevni ravni, lažje pa bi tudi identificirali storilce. Kljub temu, da je Mestna občina Ljubljana velikodušno odstopila 13 mest, kjer je dovoljeno grafitiranje, opazamo, da ti še vedno v veliki meri nastajajo na nedovoljenih mestih.

Za nadaljnje raziskovanje priporočamo sledenje zgoraj omenjenim postavkam in tako opraviti tudi obširnejšo raziskavo o mnenju občanov glede grafitov tako v Ljubljani kot tudi drugih večjih slovenskih mestih. Zgoraj omenjena raziskava je dobra iztočnica za nadaljnja raziskovanja o dani problematiki.

## Uporabljeni viri

- 24ur. com (1. 6. 2016). Banksy: kralj urbane umetnosti ali šarlatanski vandal? Pridobljeno na <http://www.24ur.com/ekskluziv/zanimivosti/banksy-kralj-urbane-umetnosti-ali-sarlatanski-vandal.html>
- Anti graffiti solutios (2015). *Superior paint & powder coating*. Pridobljeno na <http://www.sppcltd.co.uk/anti-graffiti-solutions/>
- Barbič, B. (14. 10. 2014). MOL v sedmih letih ob 341 tisočakov zaradi grafitov. *Žurnal24*. Pridobljeno na <http://www.zurnal24.si/mol-v-sedmih-letih-ob-341-tisocakov-zaradi-grafitov-clanek-238076>
- Ferrell, J. (1995). Urban graffiti: Crime, control, and resistance. *Youth and Society*, 27, 73–92.
- Goršič, N., Horvat, L., Repec, D., Štruc, T., Vončina, K. in Zaletel, A. (2014). *Projekt URBIS*. Ljubljana: Fakulteta za Varnostne vede.
- Graffiti hurts. (2015). *Keep America beautiful*. Pridobljeno na <http://www.graffitihurts.org/prevention/tipsprevetion.jsp>
- Gruber, G. (20. 5. 2015). Vandali v zadnjih štirih letih na objektih v Ljubljani povzročili za okoli 357.000 evrov škode. *Svet24*. Pridobljeno na <http://svet24.si/clanek/novice/slovenija/555c8566e34fc/vandali-v-zadnjih-stirih-letih-na-objektih-v-ljubljani-povzrocili-za-okoli-357000-evrov-skode>
- Keep America Beautiful. (1999). *Keep America Beautiful Teacher Guide*. Pridobljeno na [https://www.kab.org/sites/default/files/Graffiti\\_Prevention\\_Teacher\\_Guide\\_0.pdf](https://www.kab.org/sites/default/files/Graffiti_Prevention_Teacher_Guide_0.pdf)

- Kelly, R. W. (2015). *Reclaiming the Public Spaces of New York*. Pridobljeno na [http://www.nyc.gov/html/nypd/downloads/pdf/anti\\_graffiti/Combating\\_Graffiti.pdf](http://www.nyc.gov/html/nypd/downloads/pdf/anti_graffiti/Combating_Graffiti.pdf)
- Kranjec, M. (2014). *1107 Klan – Graffiti crew*. Pridobljeno na <http://www.spottedbylocals.com/ljubljana/1107-klan/>
- Lešničar, T. (24. 10. 2014). Grafiti v simbiozi z mestom. *Delo.si* Pridobljeno na <http://www.delo.si/novice/ljubljana/grafiti-v-simbiozi-z-mestom.html>
- Ljubljana.si. (2011). *Novo urejanje grafitiranja v MOL*. Pridobljeno na: <http://www.ljubljana.si/si/mol/novice/75237/detail.html>
- Ministry of Justice. (2015). *How to STOP graffiti guide*. Pridobljeno na <http://www.justice.govt.nz/policy/crime-prevention/documents/vandalism/STOP-Graffiti-Guide-LR.pdf>
- Modic, Ž., Hotujec, A., Klančnik, K. in Tišlarič, P. (2011). *Graffiti. Projekt. gimvic.org*. Pridobljeno na [http://projekti.gimvic.org/2011/2b/grafiti/grafiti\\_v\\_slo.html](http://projekti.gimvic.org/2011/2b/grafiti/grafiti_v_slo.html)
- Orel, M. (2008). *E-neo.si*. Pridobljeno na <http://www.e-neo.si/si/dejavno/arhiv/grafiti>
- Pop center. (2016). *The SARA model*. Pridobljeno na <http://www.popcenter.org/about/?p=sara>.
- Šušifoto. (2010). *Ljubljanski grafit 4*. Pridobljeno na <http://susifoto.blogspot.si/2010/07/ljubljanski-grafiti-4.html>
- Vanderveen, G. in Van Eijk, G. (2015). Criminal but Beautiful: A Study on Graffiti and the Role of Value Judgments and Context in Perceiving Disorder. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 22(1), 107–125. Pridobljeno na <http://link.springer.com/article/10.1007/s10610-015-9288-4>.
- Weisel, D. L. (2002). *Graffiti*. Pridobljeno na <http://www.popcenter.org/problems/graffiti/>
- Werwath, T. (2006) *The Culture and Politics of Graffiti Art*. Pridobljeno na <http://www.graffiti.org/faq/werwath/werwath.html>.
- Wilson, Q. J. in Kelling L. G. (1982). Broken windows. *Atlantic monthly*, 249(3), 29–38.
- Zakon o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1]. (2006). *Uradni list RS*, (70/06).

### O avtorjih:

**Tamara Pahor** je absolventka univerzitetnega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: tamara.pahor@student.um.si

**Karmen Zupančič** je absolventka univerzitetnega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: karmen.zupancic1@student.um.si

# BERAČENJE V LJUBLJANI

Jure Puppis in David Sluga

## POVZETEK

### Namen prispevka

Namen študije je prikazati problematiko beračenja v Mestni občini Ljubljana ter ponuditi dolgoročne rešitve na ravni Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju MOL) ter Policijske uprave Ljubljana (v nadaljevanju PU LJ) za spopadanje z beraštvom.

### Metode

Za izvedbo raziskave je bila uporabljena analiza sekundarnih pisnih virov, primerjalna metoda omenjenih pisnih virov ter metoda intervjuja s strokovnjaki z dotičnih področij.

### Ugotovitve

Dejanska pojavnost beračenja je v mestu Ljubljana velika ter predstavlja zajeten del vsakodnevnih nalog policije in mestnega redarstva. Zakonodaja sama ne daje primernih rešitev za storilce prekrškov, povezanih z beračenjem in zahteva posodobitve. Najtežja oblika beračenja je problematika organiziranega, še posebej prisilnega beračenja, katerega kazenskoppravna obravnava je težavna ter reševanje njegovih žrtev težko. Razviti je treba ustreznejše institucionalne psihosocialne rešitve na občinski ravni ter zakonodajne rešitve na državni ravni. Zaznan je padec števila prekrškov v zvezi z beračenjem na območju PU LJ, pri občinskem redarstvu MOL pa je opaziti rast v izvedenih ukrepih. Opažen je bistveno večji delež vsiljivega beračenja nasproti nedovoljenega zbiranja prispevkov, pri obeh pa kot storilci prevladujejo romunski državljani.

### Omejitve raziskave

Raziskava je uporabna pri uporabi strategij za reševanje omenjene problematike na ravni MOL, PU LJ ter pri ostalih organizacijah in posameznikih, delujočih na področju brezdomcev in beračev. Omejitve raziskave obstajajo zaradi premajhnega raziskovalnega vzorca, ki ne daje podlage za podrobnejše zaključke brez dodatnih raziskav.

### Praktična uporabnost

Projekt daje izhodišča za oblikovanje prostorskih, psihosocialnih ter pravnih rešitev za omilitev tveganih preživetvenih vedenj brezdomcev, njihovo resocializacijo ter za lažje opravljanje lokalnovarnostnih nalog pristojnih organov.

### Izvirnost prispevka

Prispevek predlaga praktične rešitve za prostorsko, družbeno-nadzorsko, pravosodno ter psihosocialno reševanje problematike beračenja.

**Ključne besede:** beračenje, brezdomstvo, lokalna varnost, kriminaliteta, varnostne službe, lokalna skupnost, preprečevanje

## 1 UVOD

Brezdomstvo ter z njim povezano beračenje predstavlja tako hud humanitaren problem kot tudi problem lokalne varnosti. Brezdomci s svojimi tveganimi preživetvenimi vedenji (Bender, Ferguson, Pollio, Thompson in Xie, 2011) v prvi vrsti škodujejo sami sebi, vendar ker ta vedenja potekajo v okviru večje skupnosti, ima njihov življenjski slog neizbežno posledice tudi zanje.

Pojav brezdomstva in z njim povezanega beračenja med drugim vpliva tudi na občutek varnosti občanov, saj nekateri brezdomci uporabljajo vsiljive ali celo napadalne oblike beračenja, kar ljudje seveda prej opazijo in si jih zapomnijo kot pa »mirnega« berača, ki sedi ob robu ceste. Najhujšo obliko beračenja predstavlja t. i. prisilno beračenje, kjer gre za obliko novodobnega suženjstva oz. za hujšo kaznivo obliko beračenja – organizirano beračenje, v katerem pa ljudje navadno ne sodelujejo svobodno in so nemalokrat vanj naklepno zavedeni (Strehar, 2015).

Tudi sama tvegana preživetvena vedenja so lahko kazniva, saj obsegajo vse od vsiljivih oblik beračenja – ki so obravnavana kot prekršek – pa do kaznivih dejanj trgovine z belim blagom ali preprodaje drog. V različnih raziskavah se pojavljajo tudi prodaja lastne krvi in plazme, prodaja telesnih organov, prodaja spolnih uslug za denar, klasične prostitucije (Bender et al., 2011).

Problematika brezdomstva ter z njim povezanih preživetvenih vedenj je trdovratna ter bega mnoge sisteme lokalnih skupnosti. Po zadnji oceni Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti (2015) je v celotni Sloveniji okoli 2.100 brezdomcev, med katerimi pa narašča število mladih. Po besedah Nuše Zavašnik (Pernat, 2013), prostovoljke iz Vincencijeve zveze dobrote v Ljubljani, pa je v sami prestolnici okoli 1.000 brezdomcev. V omenjenem centru jih letno sprejmejo okoli 600 (Pernat, 2013).

O varnostni problematiki vedenja brezdomcev je zgovorna tudi policijska statistika, ki za prvo polletje 2015 beleži 200 kršitev Zakona o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1] (2006) iz naslova vsiljivega ali žaljivega nadlegovanja z beračenjem na javnem mestu, kar v primerjavi s 161 kršitvami v prvem polletju 2014 pomeni porast kršitev za 24,2 % (Policija, 2015, 2015b). S problematiko ostalih oblik beračenja in tvegane preživetvenega vedenja lahko povežemo tudi številne druge prekrške in kazniva dejanja, ki pa jih bomo podrobneje navedli kasneje. »Kazen ljudi ne poboljša ...« (Bavcon, 2002: 36) Naj s tem citatom iz znanega filozofsko-pravnega dela *O zločinih in kaznih* ponazorimo, da represija in kaznovanje ne dajeta dolgoročnih učinkov – le trenutne.

Cilj študije je bil pridobiti čim popolnejšo sliko delovanja represivnih organov na območju MOL oz. PU LJ, njune uspešnosti, tako z vidika zakonodaje kot tudi z vidika operativne dejavnosti, v kombinaciji z uspešnostjo dela nevladnih organizacij in vpliva delovanja enih in drugih na samo življenje brezdomcev v mestu Ljubljana.



Med raziskavo smo uporabili metodo analize sekundarnih pisnih virov (literature, evidenc itd.), primerjalno metodo teh pisnih virov ter metodo intervjuja, ki smo ga opravili z vsakim posameznikom-strokovnjakom posebej.

Namen študije je bil ponuditi vsaj srednjeročne rešitve na ravni MOL in PU LJ za spopadanje s problematiko brezdomstva in z njim povezanega beračenja ter ostalih tveganih preživetvenih vedenj.

## **2 BERAČENJE**

»Človek brez [zadovoljenih] osnovnih potreb (in pravic) po hrani, nastanitvi, obleki ter higienskih standardov postane revež, berač, brezdomec.« (Mandič, 1999) S to povedjo lahko orišemo problematiko beračenja; torej preživetvenega vedenja, ki ga izbere človek kot prilagoditev na svoje trenutne življenjske razmere.

### **2.1 Opredelitev pojma beračenja**

Človek – berač je v današnjih »stigmatiziranih družbah ... celo nezaželen in moteč« (Mandič, 1999). S takšnim vedenje berača je namreč občanova pravica do osebne svobode, ki je močno povezana z mobilnostjo in avtonomijo (Houseman, 1979; Meilaender, 1999), prekršena – zmotena.

Ljudje dnevno proizvajamo bogastvo, hodimo v službe, po opravkih; hodimo tudi le potrošit svoj denar, uživati v plodovih svojega bogastva (za katerega nas je večina tudi vložila čas in delo). Nočemo, da nas v tej naši dejavnosti nekdo zmoti, nam preusmeri misli na probleme nekoga drugega, ki niso naši lastni. Ne želimo se ukvarjati s tujim življenjem. Še najmanj, če ta drugi ni prehodil poštene, trnove poti do svojega zaslužka, tako kot smo to storili mi, in želi le »poceni« pot do blagostanja (vsaj tako nas veliko presoja).

Nekatere bolj liberalne teorije opredeljujejo javni prostor kot priložnost za srečevanja, politiko in med osebnost, ki narekuje večjo odprtost in srečevanje drugačnosti. Iz tega naj bi izvirala potreba po kompromitiranju svoje »lupine«. Kot pravi Berman (1986), javni prostor prisili ljudi in jim s tem omogoči, da drug drugega srečujejo »iz obraza v obraz«.

Po drugi strani pa zagovorniki bolj konservativnega pogleda vidijo javni prostor kot območje, kjer naj bi vladalo »pravo vzdušje«, kar pa še posebej velja za mestno jedro. Magnusson (1996) izpostavlja primer mesta Victoria v Kanadi, ki kot *zabavišni spektakel* spodbuja ljudi k prihodnji upokojitvi v tem mestu. Trgovci vabijo ljudi s prodajo širokega nabora dobrin in nudenja uslug, obiskovalci pa tam sredi ulice niso nadlegovani.

## 2.2 Pojavne oblike beračenja

»Marginalni posamezniki so *outsiderji*, izločeni iz polnega članstva v družbi.« (Lee in Schreck, 2005: 1056) Obrobnost ali marginalnost je glavni spremljevalec vseh brezdomcev. Berači, ki so praviloma tudi brezdomci<sup>5</sup>, so zaradi te lastnosti še pod dodatnim pritiskom glede lastnega preživetja, saj jih družba zaradi njihovega načina življenja postavlja na svoje obrobje.

Berači uberejo različne sloge svojega ravnanja. Stroka beračenje na grobo deli v dve skupini: nevsiljivo – neškodljivo ter vsiljivo – škodljivo. Kot nevsiljivo beračenje lahko opredelimo vse tiste oblike beračenja, ki ne vplivajo napadalno na mimoidoče (npr. sedenje ob steni z nastavljenim klobukom ipd.). Vsiljivo beračenje pa je tista oblika beračenja, ki občutno moti, žali ali napada mimoidoče. Strehar (2015) med načine vsiljivega beračenja šteje naslednje:

- vsiljivo ogovarjanje;
- neprimerne opazke;
- hoja za morebitnim darovalcem;
- nadlegovanje starejših oseb;
- nedovoljeno anketiranje s hkratnim zbiranjem donacij brez dovoljenja;
- lažna predstavitev invalidnosti;
- zavajanje ljudi z lažnimi dokumenti.

Pojav beračenja se po drugi strani razlikuje tudi glede na (ne)organiziranost. Lahko ga razdelimo na posamezno ali neorganizirano beračenje ter na organizirano beračenje, ki poteka množično. Neorganizirano beračenje je lahko nevsiljivo ali pa vsiljivo, medtem ko je organizirano beračenje praviloma vedno vsiljivo, predvsem zaradi odzadnje dinamike in naklepnosti. Organizirana oblika beračenja je tudi vedno kazniva, saj je kot takšna opredeljena v pravnih redih<sup>6</sup>, velikokrat pa je povezana s trgovino z ljudmi ter spada v območje organizirane kriminalitete (Strehar, 2015).

### 2.2.1 Prisilno beračenje

Kriminaliteta obstaja na obeh skrajnostih ekonomske (ne)blaginje. Kadar tista na njenem vrhu obstaja zaradi prevelike moči, potem tista na dnu obstaja zaradi nemoči (Šelih, 2015).

---

<sup>5</sup> »Storilec tega prekrška [vsiljivega beračenja] je lahko vsakdo in ni nujno, da gre za osebo, ki je brez sredstev za preživljanje in bivališča.« (Jarc in Nunič, 2007: 53)

<sup>6</sup> Nemčija vsiljivo beračenje opredeljuje kot prekršek nadlegovanja ali neprimerne, nedostojnega vedenja v javnosti. V Avstriji prav tako velja za prekršek »*kdor na javnem kraju na vsiljiv ali nasilen način ali kot član organizirane skupine berači za denar ali vrednostne predmete*« ter predvideva denarno kazen oz. zaporno kazen do enega tedna za neplačnike. Francija pozna zelo strog pristop do beračenja, saj tiste, ki beračenje zlorablajo, lahko doleti zaporna kazen do treh let zopora ter denarna kazen v višini 45.000 €. Zanimive so tudi Benetke s svojim pristopom do beračenja, kjer se le-to smatra kot prekršek, ki je oglobljen s 500 €. Slovenski pravni red za vsiljivo beračenje, ki ga opredeljuje kot prekršek, po 9. členu ZJRM-1 (2006) predvideva globo 41,73 €, in sicer za tisto osebo, ki »na vsiljiv ali žaljiv način koga nadleguje z beračenjem za denar ali materialne dobrine«. tujcev pa po 3-kratni kršitvi omogoča tudi izrek varnostnega ukrepa izгона iz države (Strehar, 2015).

Prisilno beračenje ali t. i. *novodobno suženjstvo* se odvija v razmerju med ustrahovanim in tistim, ki ustrahuje (Strehar, 2015). Ustava Republike Slovenije [URS] (1991) v 34. in 35. členu II. poglavja prepoznava, da ima *vsakdo pravico do osebne varnosti in dostojanstva* ter da je *zagotovljena nedotakljivost človekove telesne in duševne celovitosti, njegove zasebnosti ter osebnostnih pravic*. Narava prisilnega beračenja pa neizbežno posega v obe ti ustavno zagotovljeni človekovi pravici in svoboščini. Kot opaza Strehar (2015) je v prisilno beračenje mogoče šteti elemente trgovine z ljudmi, ki pa je prav tako samostojno kaznivo dejanje, opredeljeno v 113. členu Kazenskega zakonika [KZ-1] (2008): *»Kdor zaradi izkoriščanja prostitucije ali drugih oblik spolnih zlorab, prisilnega dela, suženjstva, služabništva ali trgovine z organi, človeškimi tkivi ali krvjo drugo osebo kupi, prevzame, nastani, prepelje, proda, izroči oziroma z njo kako drugače razpolaga ali pri teh ravnanjih posreduje, se kaznuje z zaporem od enega do desetih let.«*

Bučar Ručman in Frangež (2014) v svoji analizi navajata elemente večjih pojavov, iz med katerih smo izluščili tiste, prisotne tudi pri prisilnem beračenju – novačenje, prevoz, premestitev, dajanje zatočišča ali sprejemanje oseb zaradi izkoriščanja z grožnjo, uporabo sile ali drugih oblik prisile, ugrabitvijo ali prevaro s prejemanjem plačil ali koristi, da se doseže soglasje osebe, ki ima nadzor nad drugo osebo. Ob naštetih elementih kaznivega dejanja trgovine z ljudmi je pri prisilnem beračenju opaženo povezovanje tudi s kaznivim dejanjem spravljanja v suženjsko razmerje (KZ-1, 2008)<sup>7</sup> v povezavi s kaznivim dejanjem hudodelskega združevanja (KZ-1, 2008), kot opaza Strehar (2015).

Beračenje torej lahko delimo tudi na prisilno in prostovoljno. Bistvena razlika med njima je v končnem cilju zaslužka, ki ga berač nabere. Pri prisilnem beračenju gre namreč za nadzorovano, organizirano obliko beračenja, pri kateri obstaja *vodja*, ki pobere ves zaslužek od tistih, ki zanj beračijo. Prostovoljni berač pa zaslužek zbira izključno za svoje potrebe po preživetju, zato tak zaslužek vselej ostane v njegovi lasti (Strehar, 2015).

Do točke prisile najprej vodi pot od obljube organizatorja prisilnega beračenja po boljšem življenju, pa vse do odvzema osebnih dokumentov in drugega premoženja (Strehar, 2015). Takšni ljudje se nato znajdejo v na videz brezizhodnem položaju, ko zaradi mešanice tako psiholoških kot bivanjsko-ekonomskih dejavnikov ne zmorejo tvegati osvoboditve ali poiskati pomoči. Policijska praksa kaže, kot pravi Strehar (2015), da tudi ob zbiranju informacij od samih žrtev prisilnega beračenja ne pride do sodelovanja ali do priznanja svoje stiske – saj se mnogi izmed njih dejansko ne dojemajo kot žrtve.

---

<sup>7</sup> *»Kdor s kršitvijo pravil mednarodnega prava spravi drugega v suženjsko ali njemu podobno razmerje ali ga ima v takem razmerju, kupi, proda, izroči drugi osebi ali posreduje pri nakupu, prodaji ali izročitvi take osebe ali ščuva drugega, naj proda svojo svobodo ali svobodo osebe, ki jo preživlja ali zanjo skrbi, se kaznuje z zaporem od enega do desetih let.«* (KZ-1, 2008).

Bistvo organiziranega, prisilnega beračenja je torej dobiček tretje osebe, ki točno s tem namenom in naklepom zvabi ali »prepriča« določeno ciljno skupino obrobnih ljudi, da v brezmočnem, podrejenem položaju, pod grožnjo sankcije, sodelujejo v tem podvigu.

### **3 VARNOSTNI ORGANI, NEVLADNE ORGANIZACIJE IN ODZIV NA BERAČENJE**

V mestu Ljubljana pojav beračenja obravnavajo številne organizacije. Velik delež svojega dela mu namenjajo mestni redarji Mestne občine Ljubljana ter policisti Policijske uprave Ljubljana s področnih policijskih postaj. Za bolj humanitarno plat beračenja skrbijo nevladne organizacije, kot sta organizacija Ključ, ki pomaga žrtvam trgovine z ljudmi, ter Vincencijeva zveza dobrote, ki deluje pod okriljem katoliške cerkve. Omembe vredna je tudi organizacija Kralji ulice, ki brezdomcem omogoča zaslužek s prodajo lastnega časopisa.

Območje mestnega jedra, kjer je beračenje najbolj zgoščeno, pokriva Policijska postaja Center, ki spada pod PU LJ. Preostale dele mesta pokrivajo še druge policijske postaje (Bežigrad, Šiška, Vič in Moste) ter Sektor kriminalistične policije (v nadaljevanju SKP), ki opravlja svoje naloge na območju celotnega mesta. Omenjene policijske enote se dnevno srečujejo s problematiko beračenja, prav tako pa dnevno sodelujejo z mestnim redarstvom. Občinski varnostni organ mestno redarstvo (v nadaljevanju MR) organizacijsko leži v strukturi Mestne občine Ljubljana. Redarji tako posamezno kot v sodelovanju s policijo dnevno obravnavajo primere beračenja. Berače lahko obravnavajo le v okviru lastnih pooblastil, ki pa so nemalokrat premajhna za zadovoljivo samostojno opravljanje nalog. Policija tako nastopa kot neke vrste pravno, pooblastilno dopolnilo dosegu pooblastil mestnega redarstva ter tako omogoča bolj celovito obravnavo, tako beraške kot celotne problematike lokalne varnosti.

V predelu mestnega središča delujejo številne dobrodelne organizacije. Med njimi sta društvo Ključ, ki pomaga žrtvam trgovine z ljudmi, in Vincencijeva zveza dobrote, ki nudi dnevne prostore za druženje in higieno ter tople obroke. Društvo Kralji ulice nudi brezdomcem možnost zaslužka s prodajo časopisa Kralji ulice, ki ga dnevno prodajajo brezdomci v mestu. Na voljo je tudi restavracija zavoda Pod strehco, ki omogoča nakup obroka po občutno znižani ceni, namenjeni prav ljudem v stiski.

Na območju MOL tako obstajajo številni subjekti, ki se aktivno ukvarjajo s problematiko beračenja. V nadaljevanju bomo spoznali, kako je videti stanje na terenu.

## **4 EMPIRIČNI DEL – OBSTOJEČE STANJE V MESTU LJUBLJANA**

### **4.1 Lokacijska zgoščenost beračenja**

Pojav beračenja je v vseh svojih oblikah mogoče zaznati predvsem v mestnem središču, kjer je tudi najbolj zgoščeno. Mestno središče, kot je zapisano v odloku, obsega območje znotraj

cestnega obroča Masarykove ceste, Trga OF, Tivolske, Bleiweisove, Aškerčeve, Zoisove, Karlovške, Roške in Njogoševe ceste ter Trga Mladinskih delovnih brigad (Odlok o posebni rabi javnih površin v lasti Mestne občine Ljubljana, 2015). Nekaj primerov predvsem vsiljivega beračenja pa je mogoče zaznati tudi v nakupovalnem središču BTC, ki leži za Bežigradom. Berači uporabljajo tudi druge priročne lokacije, kot so parkirne hiše, bližine zdravstvenih domov in bolnišnic, druge trgovine in nakupovalni centri ter mesta, kjer je frekvenca ljudi večja. Kot poročajo Mestno redarstvo MOL ter službe PU LJ, se pojavnost beračenja poveča ob vseh večjih dogodkih in prireditvah, posebej izpostavljeni pa so prazniki ter poletni meseci, ko je obisk mesta povečan. Podatke o zapisanem so podali R. Fortuna<sup>8</sup> (osebni intervju, 14. 1. 2016), M. Bavec<sup>9</sup> (osebni intervju, 14. 1. 2016), S. Belšak<sup>10</sup> (osebni intervju, 15. 1. 2016) in M. Puhek<sup>11</sup> (osebni intervju, 15. 1. 2016).

#### 4.2 Dejavnost varnostnih organov

Varnostni organizaciji MR MOL ter PU LJ izvajata na dnevni ravni številne ukrepe zoper oblike vedenja beračev, ki kršijo določila Zakona o varstvu javnega reda in miru, Zakona o tujcih, Zakona o prijavi bivališča, Zakona o osebni izkaznici, Kazenskega zakonika in drugih (Strehar, 2015).

Iz Tabele 1 o izvedenih ukrepih mestnega redarstva (2016) je razviden trend naraščanja za ukrepe, izvedene v zvezi z beračenjem. V podatkih so upoštevani le primeri, ko je bila kršitelju izrečena globa in izdana položnica, ne zajema pa tudi postopkov, ki se niso končali z globo.

**Tabela 1: Izvedeni ukrepi v povezavi z beračenjem** (vir: Mestno redarstvo, 2016)

Leto	2011	2012	2013	2014	2015
Beračenje	2	6	9	7	12

Zanimivo pa PU LJ prikazuje trend upadanja obravnavanih kršitev vsiljivega beračenja iz 9. člena ZJRM-1 (2006), in sicer za predel mesta Ljubljane v letu 2014 beleži skupaj 193 kršitev, za leto 2015 pa 136, kot pravi M. Bavec (osebni intervju, 14. 1. 2016). Morda velja izpostaviti trend celotne PU LJ (tudi izven mesta) za obdobje 2011–2014, ki prav tako kaže upad, in sicer

<sup>8</sup> Roman Fortuna, vodja Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana. Izveden je bil intervju na temo problematike beračenja v mestnem središču ter kako se s tem problemom spopadajo Mestni redarji.

<sup>9</sup> Marjan Bavec, policijski inšpektor, Sektor za mejo in tujce pri Policijski upravi Ljubljana. Izveden je bil intervju na temo gibanja in sestave beračev v Ljubljani s poudarkom na prekrških.

<sup>10</sup> Stojan Belšak, kriminalistični inšpektor, Oddelek za organizirano kriminaliteto pri Policijski upravi Ljubljana. Izveden je bil intervju z vsebino o kaznivih dejanjih v povezavi z oblikami beračenja v mestu Ljubljana.

<sup>11</sup> Martin Puhek, kriminalist, Oddelek za organizirano kriminaliteto pri Policijski upravi Ljubljana. Izveden je bil intervju z vsebino o kaznivih dejanjih v povezavi z oblikami beračenja v mestu Ljubljana.

s 366 kršitev leta 2012, kar predstavlja višek, prek leta 2013 z 278 kršitvami, do leta 2014 z 219 kršitvami. Na podlagi števila kršitev sklepamo, da število kršitev vsiljivega beračenja upada (glej Tabela 2) (Policija, 2009, 2015b).

**Tabela 2: Podatki za celotno območje PU LJ za obdobje 2011–2014** (vir: Policija, 2012, 2013, 2014, 2015a)

Leto	2011	2012	2013	2014
9/ZJRM-1 <sup>12</sup>	351	366	278	219

V domeno oblik vsiljivega beračenja lahko štejemo tudi kršitev po 17. členu ZJRM-1 (2006), ki govori o nedovoljenem zbiranju prostovoljnih prispevkov. Za ta prekršek PU LJ na območju mesta Ljubljane beleži v letu 2014 74 kršitev, v letu 2015 pa 109 kršitev, kar prikazuje porast. Podatkov za starejše evidence nam ni uspelo pridobiti, zato ne moremo sklepati na trend.

Za oba navedena prekrška sta zanimivi tudi spremenljivki državljanstva in starosti kršiteljev. Kršitelji 17. člena ZJRM-1 (2006) so po evidencah PU LJ v veliki meri romunskega državljanstva, ki predstavljajo več kot tri četrtine vzorca, sledijo jim slovenski državljani v petkrat manjšem številu. Preostali kršitelji so imetniki hrvaškega, bolgarskega, češkega, italijanskega ter slovaškega državljanstva. Starost kršiteljev je najbolj zastopana v razponu od 24 do 44 let (glej tabelo 4). Državljanstvo kršiteljev 9. člena ZJRM-1 (2006) se giblje v podobnih razmerjih. Malo več kot polovica kršiteljev je romunskih državljanov, sledijo jim slovenski državljani, ki predstavljajo malo več kot četrtino vzorca, takoj za njimi pa nastopijo slovaški državljani s pol manjšo vrednostjo. Rahlo izstopajo še poljski, nato pa se zvrstijo šrilanški, hrvaški, bosanski, madžarski ter češki državljani. Območje starosti kršiteljev je najbolj zastopano med 18. in 34. letom. Podatke je podal M. Bavec (osebni intervju, 14. 1. 2016)<sup>13</sup> (glej Tabela 3).

Iz podatkov je razvidno tudi precejšnje nihanje kršitev po državljanstvih. Sprememba je najbolj vidna pri romunskih državljanih, kjer gre pri 9. členu za 15,5 % porast, pri 17. členu pa za kar 71,7 % padeč kršitev. Zanimivi so še državljani Slovenije in Slovaške, katerih kršitve po 9. členu upadejo za dobro polovico, po 17. členu pri slovenskih državljanih prav tako. Pri slovaških zaznamo upad kar v celoti<sup>14</sup> (glej Tabela 4).

Glede na podatke lahko zaključimo, da je kršitev v zvezi z vsiljivim beračenjem bistveno več kot kršitev v zvezi z nedovoljenim zbiranjem prostovoljnih prispevkov. Razlog takšnega

<sup>12</sup> 9. člen ZJRM-1 (2006), ki govori o vsiljivem beračenju na javnem kraju.

<sup>13</sup> Marjan Bavec, policijski inšpektor, Sektor za mejo in tujce pri Policijski upravi Ljubljana. Izveden je bil intervju na temo gibanja in sestave beračev v Ljubljani s poudarkom na prekrških.

<sup>14</sup> Ker gre za spremembo v obdobju le dveh let, ne moremo govoriti o daljšem trendu, lahko pa sklepamo na veliko nihanje geografskega pretoka tujih kršiteljev.

razmerja mogoče leži v dejstvu, da je za izvedbo vsiljivega beračenja potrebno bistveno manj truda, saj se kršitelji 17. člena ZJRM-1 (2006) pogosto opremijo še z imitacijami nabiralnih pol<sup>15</sup> (Erjavec, 2016; Slana, 2013).

**Tabela 3: Kršitelji 9. in 17. člena Zakona o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1] (2006) po državljanstvu\*** (vir: M. Bavec, 2016)

Državljanstvo	9/ZJRM-1		Σ	17/ZJRM-1		Σ	Σ Σ
	2014	2015		2014	2015		
<b>Romunsko</b>	103	87	<b>190</b>	53	91	<b>144</b>	<b>334</b>
<b>Slovensko</b>	54	27	<b>81</b>	12	6	<b>18</b>	<b>99</b>
<b>Slovaško</b>	27	14	<b>41</b>	2	0	<b>2</b>	<b>43</b>
<b>Bolgarsko</b>	5	8	<b>13</b>	1	4	<b>5</b>	<b>18</b>
<b>Hrvaško</b>	2	0	<b>2</b>	3	4	<b>7</b>	<b>9</b>
<b>Šrilanško</b>	0	8	<b>8</b>	/	/	<b>/</b>	<b>8</b>
<b>Češko</b>	0	1	<b>1</b>	1	3	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Italijansko</b>	/	/	<b>/</b>	2	1	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Bosansko</b>	1	0	<b>1</b>	/	/	<b>/</b>	<b>1</b>
<b>Madžarsko</b>	1	0	<b>1</b>	/	/	<b>/</b>	<b>1</b>

\* Tabela ne vključuje podatkov o številu opozorjenih kršiteljev.

**Tabela 4: Kršitelji 9. in 17. člena Zakona o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1] (2006) po starosti** (vir: M. Bavec, 2016)

Starost	9/ZJRM-1		Σ	17/ZJRM-1		Σ	Σ Σ
	2014	2015		2014	2015		
<b>16–18 let</b>	0	0	<b>0</b>	1	0	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>18–24 let</b>	23	23	<b>46</b>	9	42	<b>51</b>	<b>97</b>
<b>24–34 let</b>	52	58	<b>110</b>	38	43	<b>81</b>	<b>191</b>
<b>34–44 let</b>	66	27	<b>93</b>	21	12	<b>33</b>	<b>126</b>
<b>44–54 let</b>	22	22	<b>44</b>	2	9	<b>11</b>	<b>55</b>
<b>54–64 let</b>	22	5	<b>27</b>	0	1	<b>1</b>	<b>28</b>
<b>nad 64 let</b>	3	1	<b>4</b>	3	2	<b>5</b>	<b>9</b>

Dejavnost kriminalistične policije prav tako razkriva zanimive podatke. Berače obravnava večinoma kot žrtve morebitnih kaznivih dejanj trgovine z ljudmi in pa spravljanja v suženjsko razmerje, ki se odvijajo v okviru organizirane kriminalitete. SKP pri PU LJ iz svojih izkušenj na terenu meni, da večina tujih beračev prihaja v državo prostovoljno oz. z namenom zaslužka za izboljšanje svojih ekonomskih razmer. Pridružuje se ugotovitvam PU LJ glede strukture državljanstev, saj med organiziranimi skupinami beračev najpogosteje odkrivajo romunske,

<sup>15</sup> Vloga za izdajo dovoljenja za zbiranje prostovoljnih prispevkov, zahtevanega v 5. členu ZJRM-1 (2006), vsebuje tudi namensko nabiralno polo, kamor darovalec vpiše ime, znesek in podpis (E-uprava, 2016).

bolgarske in slovaške državljanke ter državljanke iz republik nekdanje Jugoslavije, kot pravita S. Belšak in M. Puhek (osebni intervju, 15. 1. 2016).<sup>16</sup>

Takšno organizirano beračenje vodi »glava družine« oz. skrbnik, ki od beračev pobira denar, za katerega pa ni čisto jasno, ali si ga potem razdelijo oz. ali gre denar tudi za stroške hrane in bivanja. SKP PU LJ navaja, da je včasih možno zaznati indice izkoriščanja, vendar se ob razgovorih z berači oni sami ne vidijo v vlogi izkoriščenega, zato nadaljnji postopki navadno ne stečejo. Kriminalisti navajajo tudi, da še niso zasledili primera, ko bi kak brezdomec zagrešil kaznivo dejanje z motivom, da pride »pod streho« v zapor, kot krožijo govorice. Podatke sta posredovala S. Belšak in M. Puhek (osebni intervju, 15. 1. 2016).

Organizirano beračenje, kjer vozniki pripeljejo berače na ulice Ljubljane ter jih od tam tudi poberejo, opravljajo lahko tudi le karierni kriminalci, ki to počno za dodaten zaslužek, kot pravijo na SKP PU. Zaradi pomanjkanja zadostnih dokazov in indicev tako ni mogoče pridobiti dovoljenja za izvajanje prikritih preiskovalnih ukrepov, ki bi omogočili nadaljnje preiskovanje in pregon morebitnih »sužnjelastnikov«. Kriminalisti omenjajo le en uspešno zaključen primer glede prisilnega beračenja, in sicer iz območja Policijske uprave Maribor, v katerega so bili vpleteni slovenski državljani. SKP PU LJ poudarja tudi učinkovitost sodelovanja z uniformirano policijo, izvajanje poostrenih nadzorov ob večjih praznikih (kot je 1. november) ter številnih varnostnih akcij zoper beračenje. Vsa aktivnost je po njihovih besedah pripomogla k temu, da beračenja ni toliko, kot bi ga lahko bilo sicer. Podatke sta posredovala S. Belšak in M. Puhek, (osebni intervju, 15. 1. 2016).

V tabeli 5, kjer so prikazana kazniva dejanja po 112. in 113. členu KZ-1, je razviden trend upadanja. Podatki podpirajo akcije policije iz preteklih let, usmerjenih v razbijanje organizirane kriminalitete, po drugi strani pa tudi podpirajo trditve kriminalistov o težavnosti njenega preiskovanja, čeprav je mogoče sklepati, da bi v določenih primerih lahko šlo za elemente enega ali drugega kaznivega dejanja.

**Tabela 5: Kazniva dejanja na območju celotne PU LJ po 112.<sup>17</sup> in 113.<sup>18</sup> členu KZ-1 (2008) (vir: Policija, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015a)**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*	Σ
112/KZ-1	1	1	/	/	1	/	1	/	4
113/KZ-1	2	8	6	1	1	/	/	/	18

\* Preiskave so še trajale v istem letu.

<sup>16</sup> Stojan Belšak in Martin Puhek, Oddelek za organizirano kriminaliteto pri Policijski upravi Ljubljana. Intervju o značilnostih beračev v povezavi s kaznivimi dejanji.

<sup>17</sup> Kaznivo dejanje spravljanja v suženjsko razmerje (KZ-1 2008).

<sup>18</sup> Kaznivo dejanje trgovine z ljudmi (KZ-1, 2008).



Omembe vredno pa je tudi sodelovanje, ki že vrsto let uspešno poteka med Mestnim redarstvom MOL in Policijsko upravo Ljubljana. Ti dve organizaciji imata namreč sklenjen protokol o sodelovanju, na podlagi katerega skupno izvajata naloge na območju MOL, sodelujeta pri izmenjavi informacij ter pri raznih preventivnih in drugih operativnih dejavnostih na področju lokalne varnostne problematike. Protokol omogoča tudi vključevanje drugih organov, pristojnih za posamezna področja. Redarji in policisti tako lahko skupno nastopajo zoper problematiko beračenja, kjer predvsem slednji dopolnjujejo prve v prepotrebni pooblastili, uporabni v postopkih z berači.<sup>19</sup> Podatke je prispeval R. Fortuna (osebni intervju, 14. 1. 2016), skupaj s Protokolom o sodelovanju Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana in Policijske uprave Ljubljana (Ljubljana.si, 2009).

### **4.3 Dejavnosti nevladnih organizacij**

V društvu Ključ niso še nikoli delali z osebo, ki bi bila žrtev trgovine z ljudmi z namenom prisilnega beračenja, pogosto pa opazijo znake le-tega in zato posvetijo veliko dela opozarjanju in osveščanju ljudi. Poleg tega tudi izobražujejo ljudi, ki prihajajo v stik s potencialnimi žrtvami. Neposredno preventivno delo s samimi berači, ki so v to prisiljeni, pa je za društvo skoraj nemogoče, ker aktivno ne iščejo takih ljudi, poleg tega pa je v njihovih vrstah visoka fluktuacija. Takih neposrednih preventivnih ukrepov bi se morale posluževati države izvora teh ljudi. Društvo kakovostno sodeluje s številnimi nevladnimi organizacijami ter tudi s policijo. Podatke je prispevala P. Kovač (osebni intervju, 25. 2. 2016).<sup>20</sup>

Društvo prostovoljcev Vincencijeve zveze dobrote dela v Ljubljani že od leta 1994, od takrat naprej pa so vzpostavili že veliko programov za pomoč brezdomcem. Danes jih na dan povprečno obiše 60 ljudi, v letu 2015 pa jih je obiskalo 668 različnih uporabnikov centra. Uporabnikom delijo hrano, jim nudijo zavetišče ter tudi trajnostno nastanitveno podporo, prostor, kjer lahko poskrbijo za higienske potrebe ter psihosocialno rehabilitacijo. Društvo sodeluje s številnimi drugimi organizacijami, ki se ukvarjajo s to problematiko. Med drugimi s Kralji ulice, Centrom za socialno delo Center, drugimi zavetišči, prav tako pa tudi z MOL, policijo, upravno enoto in sodišči, če je to potrebno. Tako pri sodelovanju s policijo kot tudi z mestnim redarstvom si želijo več posluha za problematiko brezdomstva ter tudi več

---

<sup>19</sup> III. poglavje Zakona o varstvu javnega reda in miru (ZJRM-1, 2006) ureja zaseg predmetov iz prekrškov. Pooblastila se delijo na policijska ter na tista od mestnih redarjev. Policijski zaseg zajema kar 4 člene, medtem ko redarski le 1 (ZJRM-1, 2006).

<sup>20</sup> Polona Kovač, vodja projektov pri Društvu Ključ. Izveden je bil intervju na temo sestave iskalcev pomoči, ki bi lahko bile žrtve prisilnega beračenja, trgovine z ljudmi ali spolnega izkoriščanja in na temo sodelovanja z drugimi službami.

medsebojnega sodelovanja ter fleksibilnosti glede samega dela. Podatke je posredovala S. Stegne (osebni intervju, 27. 2. 2016).<sup>21</sup>

Zadnje čase pogosto opažajo mlajše berače (v okviru od 20 do 30 let), pogosto opazijo tudi znake, ki bi lahko kazali na prisilno beračenje, ugotavljajo tudi, da je kriminaliteta (kot je prostitucija – predvsem med mlajšimi in ženskami, preprodaja drog, tatvine, vlomi ter ropi) med brezdomci zelo razširjen črni trg, prav tako predstavlja velik problem odvisnost od različnih substanc – od alkohola in zdravil do trdih drog. Podatke je podala S. Stegne (osebni intervju, 27. 2. 2016).

Opozarjajo, da je za reševanje problematike potreben celostni pristop, saj se vse prepogosto rešuje le posamezne probleme brezdomcev, ki pa se brez psihosocialne podpore in zaradi drugih elementov njihovega življenja spet vrnejo na ulice. Vir podatkov je bila S. Stegne (osebni intervju, 27. 2. 2016).

## **5 PREDLAGANI UKREPI NA RAVNI MESTNE OBČINE LJUBLJANA**

Kot smo omenili na začetku, ima kaznovanje le določen, omejen vpliv. »Bolje je zločine preprečevati, kakor kaznovati,« pravi Beccaria (2002: 123).

Brezdomstvo in beračenje je problem, ki presega meje ene občine in ima sistemske vzroke. Te bo treba reševati na najvišji ravni. Kar lahko stori občina in lokalna skupnost pa je ustvarjanje ugodnega psihosocialnega okolja z ustrezno dostopnimi oblikami pomoči. Primer takšne oblike pomoči je nedavno nazaj nastali Zavod Pod strehco, ki je oblika subvencionirane ljudske kuhinje. V prostorih, ki jih občina oddaja zavodu brezplačno, se tako odvija primer dobre prakse nujenja prehrane za socialno ogrožene. Tisti z družbenega roba morajo za polnovreden topel obrok odšteti le 50 centov, preostala 2 evra in pol (polna cena obroka znaša 3 €) pa subvencionirajo dobrodelnice organizacije, kot so Lions klub, Rotary klub ter Karitas. Restavracija po zadnjih podatkih lahko pripravi 300 subvencioniranih obrokov na dan (Janovsky, 2016).

Življenje beračev in brezdomcev ves čas spremlja tudi določena mera malodušnosti in nemotiviranosti za spremembo življenjskega sloga. Kot predlagajo Bender in sodelavci (2011), bi rešitev lahko bila kombinacija strategij za omilitev škode preživetvenega vedenja brezdomcev – kar se deloma dosega že z zgoraj omenjenim tipom programa – geografske stabilizacije brezdomcev (da ne potujejo ves čas naokoli, kar jih spodbuja k dodatnim preživetvenim vedenjem) ter omogočanje pridobivanja veščin za formalno zaposlitev:

- nudenje informacij za zmanjševanje zdravstvenih tveganj ter izobraževanj (npr. DrogArt ali društvo Stigma);

---

<sup>21</sup> Simona Stegne, Društvo prostovoljcev Vincencijeve zveze dobrote. Izveden je bil intervju na temo sestave obiska v dnevnem centru Društva, njihovega dela z brezdomci in sodelovanja z drugimi službami.

- nudenje možnosti učenja sposobnosti »samoupravljanja« lastnega življenja;
- kognitivna vedenjska terapija in motivacijsko intervjuvanje za zmanjšanje visoko tveganih preživetvenih vedenj, kot je npr. zloraba drog.

Najbolj učinkovita bi tako bila možnost brezdomca za delo, v kombinaciji s psihološko in zdravstveno podporo. Občina bi lahko z javnimi sredstvi in donacijami odprla občinski center, ki bi združeval tako možnosti učenja delavnih veščin kot tudi oblike psihološke in zdravstvene oskrbe, nato pa bi brezdomcem nudila možnosti opravljanja javnih del, ki bi koristila tako skupnosti kot tudi njim samim.

Brezdomci in berači niso vsi enako moteči. Bolj kot od življenja shiran starec, ki sedi na robu pločnika in ne moti nikogar, razen najbolj občutljivih, so problematični »poklicni«, agresivni berači. Prekrškovni predpisi imajo veliko pomanjkljivost, saj za vsiljivo beračenje zahtevajo plačilo globe, za kar pa se storilec ponovno zateče k prvotnemu prekršku. Tako kot za tujce, ki so po trikratni storitvi prekrška lahko kandidati za izrek varnostnega ukrepa izгона iz države, bi lahko za »domače« vsiljive berače uvedli varnostni ukrep prisilne resocializacije iz naslova ponavljajočega in trajnega škodljivega vedenja, ki bi bil splet odvzema prostosti, rehabilitacijskega psiho-zdravstvenega programa ter v končni fazi javnih del s ciljem povrnitve »škode« skupnosti in pridobitve novih življenjskih navad za uspešno vključitev v družbo.

Reševanje obravnavane problematike sodi v kategorijo javnega dobrega, saj bi njena rešitev ali omilitev imela ugodne posledice za celotno skupnost. Po tej logiki bi lahko Mestna občina Ljubljana pridobila oz. namenila tovrstna sredstva za izvedbo zgoraj omenjenih rešitev ter s tem povečala kakovost bivanja za vse svoje prebivalce – tudi za brezdomce in berače same. Ob zadostni politični volji in morebitni pomoči investitorjev bi takšen projekt lahko kaj kmalu zaživel. Za rešitve, predlagane v zvezi z vsiljivim beračenjem, pa bi bilo seveda nujno potrebno tudi sodelovanje in podpora zakonodajne ter upravne veje oblasti.

Varnostni organi, nevladne organizacije ter zainteresirani posamezniki lahko storijo le toliko na tem zares kompleksnem področju. Ob obstoju skupnega programa in dolgoročne strategije za implementacijo omenjenih rešitev bi tudi ti akterji lažje delovali in dosegali svoje cilje. Skupnost je navsezadnje celota, skupek. In kot takšna bi morala nastopiti tudi v primeru problematike beračenja oz. brezdomstva.

## **6 RAZPRAVA**

Pregled in analiza problematike beračenja, kar je bil že sam namen raziskave v sklopu projekta URBIS (Bizjan et al., 2014), je skozi to raziskavo dopolnjen oz. presežen; predvsem v sklopu analize dela policije in v pridobljenih statističnih podatkih o samih beračih.

S spoznanjem o povečani aktivnosti MR glede izvajanja ukrepov na področju beračenja (Mestno redarstvo, 2016) je viden napredek v njihovih aktivnostih. Kljub temu avtorji še vedno beležimo premajhen nabor ukrepov na voljo MR, na kar je bilo opozorjeno že v projektu URBIS

(Bizjan et al., 2014), na to pa opozoril tudi vodja Mestnega redarstva MOL R. Fortuna (osebni intervju, 14. 1. 2016).

Starost in državljanstvo tistih, obravnavanih v okviru vsiljivega beračenja ter nedovoljenega zbiranja prispevkov, kot je povedal M. Bavec (osebni intervju, 14. 1. 2016), tako podaja podrobnejšo sliko o populaciji ljubljanskih beračev in nudi dodatne koristne podatke pri oblikovanju rešitev in za nadaljnje raziskave.

Stanje na terenu se od leta 2013 ni bistveno spremenilo. Točke intenzivnega beračenja ostajajo iste, število mladih beračev, ki je bilo takrat opaženo kot povečano (Bizjan et al., 2014), še vedno velja kot takšno, kot poroča R. Fortuna (osebni intervju, 14. 1. 2016). Prav tako so še vedno prisotni berači iz tujih držav, pri čemer med njimi prevladujejo romunski državljani, kot je povedal M. Bavec (osebni intervju, 14. 1. 2016). Poudariti pa vseeno velja, da je prekrškov v zvezi z beračenjem na območju PU LJ vsako leto manj, kar lahko pripišemo uspešnosti varnostnih akcij in poostrenih nadzorov policije, po mnenju S. Belšak in M. Puhek (osebni intervju, 15. 1. 2016), ter povečani aktivnosti mestnih redarjev (Mestno redarstvo, 2016).

Nevladni organizaciji Društvo Ključ ter Vincencijeva zveza dobrote prav tako ugotavljata podobne razmere. Največje odstopanje je opaziti pri zaznavi Vincencijeve zveze dobrote glede prisilnega beračenja, ki le-to odkriva v veliko več primerih kot pred leti, kar pa pri Društvu Ključ ni primer – v dotičnem društvu gre bolj za osebe, ki so žrtve spolnega izkoriščanja ter drugih oblik trgovine z ljudmi, kot navajata P. Kovač (osebni intervju, 25. 2. 2016) in S. Stegne (osebni intervju, 27. 2. 2016).

Dejavnost vladnih in nevladnih organizacij je še zmeraj nepogrešljiva v spopadanju s problematiko beračenja. Prav tako pa je pomembno usklajeno sodelovanje med vsemi subjekti.

Izsledki študije so uporabni pri ustvarjanju dolgoročnih strategij mestne občine za spopadanje s problematiko beračenja in brezdomstva. Prikazani podatki lahko služijo kot smernice, ne omogočajo pa popolnega vpogleda v problematiko, saj bi bile za to potrebne dodatne raziskave. Priporočamo tudi uporabo na državnem nivoju, in sicer pri zadevah zakonodajne narave ter prav tako na nivoju mednarodnih politik.

Kot naslednji korak predlagamo raziskavo možnosti za uvedbo bolj praktične zakonodaje s področja beračenja. Po besedah M. Bavca s PU LJ obstaja za kršitelje ZJRM-1 (2006), ki niso slovenski državljani, možnost izreka varnostnega ukrepa izгона iz države po treh storjenih prekrških, medtem ko domači kršitelji lahko enak prekršek storijo štiri- ali večkrat, pa za njihovo ponavljanje ne bo takšne »zgornje meje« (osebni intervju, 14. 1. 2016). Predlagamo uvedbo bodisi novega varnostnega ukrepa za domače ponavljajoče kršitelje bodisi novega pravnega pravila, da s tretjo ponovitvijo takšnega prekrška zoper javni red in mir le-to preraste v kaznivo dejanje neprenehanja kršitev javnega reda in miru ali kombinacijo obeh

takšnih sprememb. Varnostni ukrep »prisilne resocializacije« bi vodil v odvzem prostosti iz naslova neprenehanja s kršitvami javnega reda in miru (trajno ogrožanje javnega reda in miru), na podlagi katerega bi storilec lahko izbral med klasično zaporno kaznijo in pa posebnim prevzgojnim programom, ki bi trajal od treh do petih let, njegov namen pa bi bil predvsem rehabilitacija, torej premagovanje škodljivih vedenjskih vzorcev in ponovna vključitev v družbo. Sredstva za izvedbo takšnega programa bi bilo mogoče najti tako v proračunu Republike Slovenije kot tudi v proračunu MOL, proračunu Evropske unije in pa morebitnih zasebno-javnih donacijah oz. investicijah.

Beračenje, tako kot brezdomstvo, bo še nekaj časa del našega lokalnega okolja. Na neki način nam ta pojav služi kot zrcalo skupnosti, v kateri živimo, kot vsiljenje problemov, s katerimi se spopadajo tisti »z roba«. Morda leži rešitev v tem, da jih uslišimo.

Ali imamo pravico biti zmoteni, ko se zjutraj odpravljamo v službo? Seveda, vendar ravno toliko, kot ima berač pravico prositi, kajti: »Vsi imamo pravice in te si moramo medsebojno priznati.« (Legislative Assembly of British Columbia, 2004). Več, ko bo na eni strani tistih, ki živijo normalno življenje, na drugi pa tistih obrobnih, večji bo konflikt med obema poloma. Naloga lokalne skupnosti bi zato morala biti, da čim bolj omili to razpoko, jo skuša zakrpati in čim bolje premostiti. »Delo osvobaja«, pravijo in morda bo ravno zagotovitev delovnih veščin in ustrezne motivacije tisto, kar bo beračem dalo možnost, da (ponovno) postanejo polnopravni člani družbe. Če si izposodimo Benthamov rek o pravu in ga prenesemo v lokalno skupnost: »Prizadevanje za največjo srečo, največjega števila ljudi.« (Filipčič in Šelih, 2015: 54).

## Uporabljeni viri

- Bavcon, L. (2002). O kazni. V L. Bavcon, C. Beccaria in J. F. Ksaver (ur.), *O zločinih in kaznih* (str. 36-41). Pravna fakulteta Ljubljana: Cankarjeva založba, 2002
- Bender, K., Ferguson, M. K., Pollio, D., Thompson, S. in Xie, B. (2011). Correlates of Street-Survival Behaviors in Homeless Young Adults in Four U. S. Cities. *American Journal of Orthopsychiatry*, 81(3), 401–409.
- Berman, M. (1986). Take It to the Streets: Conflict and Community in Public Spaces. *Dissent*, 33(4): 470–94.
- Bizjan, L. et al. (2014). Reševanje problematike beračenja v centru Ljubljane. V K. Eman, A. Sotlar, B. Tominc in G. Meško (ur.), *Zagotavljanje varnosti v lokalni skupnosti, projekt URBIS – pilotski projekt o zagotavljanju varnosti v Ljubljani: raziskovalno poročilo* (str. 13–26). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
- Bučar Ručman, A in Frangež, D. (2014). *Zaključno poročilo raziskave: analiza trgovine z ljudmi z namenom izkoriščanja delovne sile, trgovine z otroki, prisilnega beračenja in izvrševanja kaznivih dejanj*. Ljubljana: Urad vlade RS za komuniciranje.

- E-uprava. (2003–2015). *Vloga za izdajo dovoljenja za zbiranje prostovoljnih prispevkov*. Pridobljeno na <https://e-uprava.gov.si/podrocja/vloge/vloga.html?id=125>
- Erjavec, R. (13. 1. 2016). V Novem mestu spet goljufi? *Dolenjskanews*. Pridobljeno na <http://www.dolenjskanews.com/lazno-zbiranje-prispevkov-za-gluhe/>
- Houseman, G. L. (1979). *The right of mobility*. New York: Kennikat Press
- Janovsky, A. (6. 7. 2015). V Ljudski kuhinji v Mostah za 150 evrov skuhamo kar 300 kosil. *Delo.si*. Pridobljeno na <http://www.delo.si/novice/ljubljana/v-ljudski-kuhinji-v-mostah-za-150-evrov-skuhamo-kar-300-kosil.html>
- Jarc, S. in Nunič M. (2007). *Zakon o varstvu javnega reda in miru s komentarjem*. Ljubljana: GV založba, 2007
- Kazenski zakonik [KZ-1]. (2008). *Uradni list RS*, (55/08).
- Lee, A. B. in Schrek, J. C. (2005). Danger on the Streets: Marginality and Victimization Among Homeless People. *American behavioral scientist*, 48(4). Pridobljeno na <http://abs.sagepub.com/content/48/8/1055.full.pdf+html>
- Legislative Assembly of British Columbia. (2004). *Official report of debates of the legislative assembly*. Pridobljeno na: <https://www.leg.bc.ca/documents-data/debate-transcripts/37th-parliament/5th-session/h41018p>
- Ljubljana.si. (2009). *Protokol o sodelovanju Mestnega redarstva Mestne občine Ljubljana in Policijske uprave Ljubljana*. Pridobljeno na <http://www.ljubljana.si/si/mol/mestna-uprava/prekrskovna-organa/mestno-redarstvo/novice-in-obvestila-mr/103366/detail.html>
- Magnusson, W. (1996). Victoria Regina: Social Movements and Political Space. V J. Caulfield in L. Peake (ur.) *City Lives and City Forms: Critical Research in Canadian Urbanism* (str. 324–347). Toronto: University of Toronto Press
- Mandič, S. (1999). *Pravica do stanovanja*. Ljubljana: Visoka šola za socialno delo.
- Meilaender, P. C. (1999). Liberalism and open borders: the argument of Joseph Carnes. *International migration review*, 33(4), 1062–1081.
- Mestno redarstvo. (2016). *Izvedeni ukrepi*. Ljubljana: MR MOL.
- Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti (2015). *Ob svetovnem dnevu brezdomcev*. Pridobljeno na [http://www.mdds.gov.si/nc/si/medijsko\\_sredisce/novica/article/1966/7753/](http://www.mdds.gov.si/nc/si/medijsko_sredisce/novica/article/1966/7753/)
- Odlok o posebni rabi javnih površin v lasti Mestne občine Ljubljana (2015). *Uradni list RS*, (66/07).
- Pernat, K. (15. 1. 2013). Mraz in huda stiska. *Žurnal24*. Pridobljeno na <http://www.zurnal24.si/mraz-in-huda-stiskaprosijo-za-pomoc-clanek-179517>
- Policija (2009). *Poročilo o delu policijske uprave Ljubljana v letu 2008*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/LetnoPorocilo2008.pdf>

- Policija (2010). *Poročilo o delu policijske uprave Ljubljana v letu 2009*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/LetnoPorocilo2009.pdf>
- Policija (2011). *Poročilo o delu policijske uprave Ljubljana v letu 2010*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/LetnoPorocilo2010.pdf>
- Policija (2012). *Poročilo o delu policijske uprave Ljubljana v letu 2011*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/LetnoPorocilo2011.pdf>
- Policija (2013). *Poročilo o delu policijske uprave Ljubljana v letu 2012*. Pridobljeno na [http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ\\_Letno\\_porocilo\\_2012.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/PULJ_Letno_porocilo_2012.pdf)
- Policija (2014). *Poročilo o delu policijske uprave Ljubljana v letu 2013*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/images/stories/PULJ/PDF/Statistika/LetnoPorocilo2013.pdf>
- Policija (2015a). *Poročilo o delu policije za 2014*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2014.pdf>
- Policija (2015b). *Pregled dela policije za polletje 2015*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/PorociloZaPrvoPolletje2015.pdf>
- Slana, T. (22. 10. 2013). »Gluhim«" ne dajajte denarja. *Žurnal24*. Pridobljeno na <http://www.zurnal24.si/gluhim-ne-dajajte-denarja-clanek-209920>
- Strehar, F. (2015). *Kriminološki vidik specifičnih oblik trgovine z ljudmi – prisilno beračenje* (Diplomsko delo). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede
- Šelih, A. (2015). Ekonomski položaj storilca in kriminaliteta. V K. Filipčič in A. Šelih (ur.), *Kriminologija* (str. 447–448). Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti Ljubljana: IUS Software, GV založba.
- Ustava Republike Slovenije [URS]. (1991). *Uradni list RS*, (31/91-I).
- Zakon o varstvu javnega reda in miru [ZJRM-1]. (2006). *Uradni list RS*, (70/06).

### **O avtorjih:**

**Jure Puppis** je absolvent visokošolskega programa Varnost in policijsko delo na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: [jure.puppis@student.um.si](mailto:jure.puppis@student.um.si)

**David Sluga** je študent magistrskega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: [david.sluga@student.um.si](mailto:david.sluga@student.um.si)

# TATVINE V ČETRTHNI SKUPNOSTI LJUBLJANA CENTER (2008–2013)

Petra Žiberna in Domen Hribar

## POVZETEK

### Namen prispevka

Namen prispevka je analizirati trend tatvin v četrtni skupnosti Ljubljana Center v obdobju 2008–2013 ter s pomočjo geografskih informacijskih sistemov (GIS) predstaviti kriminalna žarišča. S pomočjo situacijske prevencije smo oblikovali možne rešitve za zmanjšanje kriminalitete.

### Metode

Podatke o geografskih lokacijah in številu tatvin smo analizirali in identificirali trend tatvin ter ugotovili, kdaj se jih je zgodilo največ v centru Ljubljane v obdobju 2008–2013.

### Ugotovitve

Rezultati raziskave so pokazali, da se približno 8 % vseh kaznivih dejanj tatvine v Sloveniji zgodi na območju Ljubljane Center. Ugotovili smo, da se kriminalna žarišča pojavljajo na Zaloški cesti (bolnišnica in parkirišča), Tivolski cesti, kjer izrazito izstopa bencinski servis, Slovenski cesti, ki je z varnostnega vidika problematična predvsem zaradi gostinskih lokalov ter urbanih elementov<sup>22</sup>, ki so pogosta tarča premoženjske kriminalitete, in na Čopovi ulici, kjer je največji delež tatvin v veleblagovnicah. Med četrtnimi skupnostmi ni znatnih razlik med dnevi v tednu in urami izvedbe tatvin.

### Omejitve raziskave

Raziskava je bila narejena le na območju četrtne skupnosti Center, kjer je skoncentriranih največ tatvin v Ljubljani. Koristno bi bilo v prihodnje izvesti raziskavo na celotnem območju Ljubljane, ki bi nudila dejansko sliko o obsežnosti teh kaznivih dejanj.

### Praktična uporabnost

Ugotovitve raziskave so lahko v pomoč policiji pri identifikaciji problematičnih območij znotraj četrtne skupnosti Center, kar jim bo pomagalo pri razvrstitvi patrolj. Na podlagi predlaganih ukrepov se lahko policija poveže z lastniki nepremičnin, ki so na območju kriminalnih žarišč in jim svetujejo pri sprejemanju ukrepov, usmerjenih v zmanjšanje tatvin.

### Izvirnost prispevka

Na območju četrtne skupnosti Center še ni bilo izvedene analize porazdelitev tatvin za obdobje 2008–2013 s pomočjo programa GIS. Ugotovitve so namenjene policiji za učinkovitejše razvrščanje patrolj.

**Ključne besede:** ArcGIS, tatvine, četrtna skupnost Ljubljana Center, situacijska prevencija

---

<sup>22</sup> Elementi, ki sestavljajo mesta (cesta, ulice, trgi itd.).



## 1 UVOD

V Sloveniji ne mine dan, ko ne bi prišlo do kakšnega kaznivega dejanja. Vsakodnevno smo priča kriminaliteti, pa naj bo to majhna tatvina, goljufija ali pa različne oblike nasilja. Vsakdo izmed nas se je že sprehajal po ljubljanskih ulicah, ne vedoč, da je lahko prav on žrtev žeparske tatvine ali pa priča odtujitvi blaga v sosednji veleblagovnici. To predstavlja za policijo in državljane, ki so jim bili odtujeni predmeti, velik izziv. Od celotne uradne statistike kaznivih dejanj, ki jih zazna policija, tatvine predstavljajo tretjino od njih (Policija, 2014). To nakazuje na resnost problema in kliče k ustreznijemu ukrepanju. Tatvina same po sebi ne spada med hujša kazniva dejanja. Zaradi tega se velikokrat ljudje ne odzovejo v smeri, da bi podali prijavo, češ da škoda ni tako velika. Ko so nam predmeti odtujeni, velikokrat ne naredimo dovolj, da se tovrstni dogodki v prihodnje ne bi ponovili. Veliko je na nas, da spremenimo način mišljenja in pripomoremo k zmanjšanju tovrstnih kaznivih dejanj. Posameznik bi se moral bolj zavedati svoje vloge in dosledno izvajati samozaščitne ukrepe.

Kazenski zakonik [KZ-1] (2012) v 23. poglavju opredeljuje kazniva dejanja zoper premoženje, v katerega sodijo tatvine, ropi, roparske tatvine, zatajitev, poneverba in neupravičena uporaba tujega premoženja, odvzem motornega vozila, goljufija in druge. Za potrebe razumevanja subjekta preučevanja naj povemo, da se za tatvino v Kazenskem zakoniku (2012) štejejo dejanja, kjer nekdo vzame drugemu tujo premično stvar, da bi si jo protipravno prilastil. Predpisana kazen za tatvino je zapor do treh let. Če je vrednost ukradene stvari majhna in si je storilec hotel prilastiti stvar take vrednosti, se kaznuje z denarno kaznijo ali zaporom do enega leta. Pregon za to dejanje se začne na predlog oškodovanca. V primeru, ko storilec vrne oškodovancu ukradeno stvar, preden izve, da je uveden kazenski postopek, se mu sme kazen odpustiti. Tatvine se od velikih tatvin razlikujejo po načinu izvedbe kaznivega dejanja, vrednosti ukradenega predmeta in predpisani kazni.

Namen prispevka je predstaviti problematičnost kaznivih dejanj tatvine na območju Mestne občine Ljubljana, kjer je pogostost tatvin največja, to je v četrtni skupnosti Ljubljana Center. Lahko bi rekli v samem panju gnezda izvrševanja kaznivih dejanj tatvine. Nakupovalna središča, veleblagovnice, parkirišča, bencinski servisi – vse to so prostori, ki so privlačni za tovrstna kazniva dejanja. Prav tako je na tem območju frekvenca ljudi visoka in tako ne manjka priložnosti za tatove. Naš namen je bil analizirati območje četrtne skupnosti Ljubljana Center

s pomočjo programa ArcGIS<sup>23</sup>. S pridobljenimi podatki smo poiskali kriminalna žarišča, ki so nam dala jasno sliko, kje so območja največjega izvrševanja.

S terenskim opazovanjem smo poskušali najti prednosti in slabosti v varovanju na samih lokacijah kriminalnih žarišč. Z rezultati, ki smo jih pridobili, smo na koncu podali predloge za zmanjšanje števila tatvin. Pomagali smo si z modelom situacijske prevencije. V pomoč sta nam bila tudi intervjuja predstavnika policije in Mestne občine Ljubljana (MOL). Predlogi ukrepov so vezani na njuno strokovno mnenje. Cilj prispevka je torej prizadevanje za implementacijo predlogov in posledično učinkovitejše odkrivanje in zmanjševanje tatvin na kriminalnih žariščih v četrtni skupnosti Ljubljana Center.

## 2 DOSEDANJE ŠTUDIJE NA PODROČJU TATVIN

Gašparut, Kolar, Lipušček, Petrovič in Železnik (2014) so izvedeli raziskavo na področju premoženjske kriminalitete v Ljubljani. V premoženjsko kriminaliteto so bili vključeni ropi, tatvine, velike tatvine in roparske tatvine. Avtorji so med drugim za analizo uporabili program ArcGIS, s pomočjo katerega so analizirali kriminalna žarišča premoženjske kriminalitete v občini Ljubljana. Ugotovili so, da je največja zgostitev premoženjske kriminalitete v območju četrtne skupnosti Ljubljana Center. Kot problematične so izpostavili predvsem žeparje, tatvine v trgovinah in rope. Avtorji ugotavljajo pomanjkljivo osvetlitev nekaterih ulic, zaradi katerih menijo, da prihaja do lažje izvršitve kaznivih dejanj. Kot večji problem zaznavajo izvajanje prireditev v centru, saj gneča in nepazljivost meščanov privablja storilce tatvin. Izpostavljajo tudi glavno železniško in avtobusno postajo, kjer je velik pretok ljudi in predstavlja idealno mesto za nepridiprave, ki izvršujejo kazniva dejanja tatvin. Kot problematična so se izkazala tudi nakupovalna središča, predvsem z vidika različnih tatvin in vlomov v avtomobile (predvsem večja in novejša) (Gašparut et al., 2014).

Raziskava, ki so jo izvedli Eman, Györkös, Lukman in Meško (2013), se osredotoča na premoženjsko kriminaliteto v dveh večjih mestih (Ljubljana in Maribor) leta 2010, pri čemer so uporabili program GIS kot orodje za analiziranje pojava. V Ljubljani so ugotovili zgostitev premoženjske kriminalitete v četrtni skupnosti Ljubljana Center, pri čemer so izpostavili Slovensko cesto in glavno železniško postajo. Bolj, kot se oddaljujemo od samega centra, bolj je vidna zgostitev na glavnih cestah, ki vodijo iz centra. Tako so avtorji kot problematične izpostavili glavne ceste na območju Črnuč, Posavja, Trnovega, Bežigrada, Šiške in Viča. Kot

---

<sup>23</sup> GIS je kratica za geografske informacijske sisteme (angl. *Geographic Information Systems*) in omogoča razvrščanje izbranih dogodkov v prostoru in času. Korte (1994) navaja, da so GIS računalniško podprti prostorsko-informacijski sistemi za zajemanje, shranjevanje, iskanje, analiziranje, prikazovanje in distribucijo prostorskih podatkov in informacij. Podobno sta GIS definirala tudi Huisman in de By (2009), ki dodajata, da je geografsko informacijska znanost področje, ki poskuša vključiti različne discipline, ki se ukvarjajo z metodami in tehnikami za ravnanje s prostorskimi informacijami. Klinkonova in Meško (2005) pa GIS opredeljujeta kot orodje, ki omogoča zbiranje, shranjevanje, poizvedovanje, preoblikovanje in prikazovanje prostorskih in časovnih podatkov izbranih (kriminalnih) dogodkov.

primer nakupovalnega središča, kjer je največja zgostitev tatvin, so izpostavili BTC. Do podobnih ugotovitev so prišli tudi za mesto Maribor, kjer so bila izpostavljena predvsem območja okoli centra mesta. Problematična so bila naslednja območja: Center, Ivan Cankar, Koroška vrata, Studenci, Magdalen, Pobrežje, Tezno, Tabor, Radvanje in Nova vas (Eman et al., 2013). V obeh mestih so podobnosti, ki se kažejo predvsem v zgostitvi premoženjske kriminalitete v samem centru mest. Bolj, kot se oddaljujemo od centra, bolj se žarišča držijo glavnih cest, ki vodijo iz mesta. Poleg tega so kriminalna žarišča v nakupovalnih središčih in prireditvenih prostorih.

Eman in Hacin (2015) sta izvedla raziskavo na območju Občine Puconci. Analizirala sta kriminaliteto z uporabo programa GIS. Ugotovila sta, da se večina kriminalitete zgodi na poseljenih območjih. Premoženjska kriminaliteta, specifično tatvine predstavljajo največji delež izvedenih kaznivih dejanj na dotičnem območju. Poleg ostalih ugotovitev se kot primeren ukrep zoper premoženjska kazniva dejanja, kazniva dejanja zoper javni red in mir ter kazniva dejanja zoper človekove pravice in svoboščine izpostavlja ukrepe na področju samozaščitnega vedenja prebivalcev.

Špirunova (2015) je s pomočjo ankete preučevala tatvine na območju Zgornje Savinjske doline. Ugotovila je, da je zaradi majhnosti kraja in dobrem poznavanju sokrajanov manj tatvin kot na urbanih predelih. Trditev je povezala s hitrim širjenjem govoric v primeru kraje, kar bi vodilo v moralno obsodbo sokrajanov, kar je lahko včasih huje kakor odslužiti kazen in se zamaskirati v odtujenosti velikih mest. Med drugim je ugotovila, da se tatvine spregledajo tako namerno kot tudi nenamerno. Pri predmetih manjših vrednosti se včasih namenoma spregledajo tatvine zaradi samega procesa prijavljanja. Veliko prodajalcev ne vidi povezave med doslednim prijavljanjem tatvin z njihovim zmanjšanjem. Tukaj je prisoten tudi strah pred izgubo stranke, kar je med drugim tudi razlog za namerno spregledanje. Tatvine se tudi na splošno redkeje prijavljajo na policiji. Prodajalci Zgornje Savinjske doline so opazili porast tatvin, vendar se le-te ne dogajajo vsakodnevno. Vseeno pa ne čutijo potrebe po najemanju zasebnih varnostnih služb. Raziskava diplomskega dela je omejena na manjši kraj, kjer je pojavnost in problematika manjša kot v večjih mestih, na primer Ljubljani.

Na področju raziskovanja tatvin in drugih premoženjskih deliktov je bilo narejenih kar nekaj raziskav. V eni iz med njih, sta Čas in Juršnik (2008) ugotovila, da je treba za dobro preprečevanje in odkrivanje tatvin narediti za vsako prodajalno individualen načrt varovanja, saj niso vsi načini varovanja primerni za vsako prodajalno. Ugotovila sta tudi, da je v večini primerov trgovinski detektiv v kombinaciji z videonadzorom dober način odkrivanja tatu, elektronska zaščita pa je najboljša pri odvrčanju tatov. Izpostavila sta tudi pomen dodatnega izobraževanja in usposabljanja zaposlenih na področju varnosti. Raziskava se je omejevala na zasebnovarnostni vidik varovanja in ni problematizirala širšega vidika tatvin.

V nadaljevanju predstavljamo potek in ugotovitve študije o tatvinah v četrtni skupnosti Ljubljana Center od 2008 do 2013.

### **3 METODOLOGIJA**

Podatki za študijo so bili zbrani s pomočjo programa ArcGIS, s katerim smo analizirali tatvine na območju četrtne skupnosti Ljubljana Center za obdobje od 2008 do 2013. Specifično smo analizirali kraje in urbane elemente, kjer je delež tatvin največji. Zaradi potreb po dodatnih pojasnilih, ki bi nam omogočila kakovostnejšo in bolj verodostojno analizo smo izvedli strukturiran intervju s predstavnikom Policijske postaje Ljubljana Center in predstavnikom odseka za upravne naloge in splošne zadeve na MOL.

V drugem delu raziskave smo z metodo opazovanja z udeležbo dodatno proučili kriminalna žarišča ter s pomočjo sekundarne statistične analize naredili tabele in grafe z urejenimi podatki.

### **4 REZULTATI ŠTUDIJE**

V prvem delu poglavja predstavljamo rezultate intervjujev s predstavnikom policije in predstavnikom odseka za upravne naloge in splošne zadeve na MOL. V drugem delu pa predstavljamo rezultate analize deleža tatvin med letoma 2008 in 2013 v četrtni skupnosti Ljubljana Center. Prvi graf predstavlja gibanje tatvin za izbrana leta v Sloveniji, Ljubljani in četrtni skupnosti Ljubljana Center. Nadalje predstavljamo najpogostejša območja izvrševanja tatvin in na koncu še ulice, ki predstavljajo kriminalna žarišča. Omejitev rezultatov se kaže v samem kartiranju, kjer je približno 5 % geolokacij napačno navedenih ali vnesenih.

#### **4.1 Intervju s predstavnikom policije**

V okviru študije smo izvedli intervju s predstavnikom Policijske postaje Ljubljana Center, s pomočjo katerega smo dobili celovitejšo sliko o problematiki tatvin v četrtni skupnosti Ljubljana Center. V nadaljevanju predstavljamo povzetek intervjuja s predstavnikom policije, ki želi ostati anonimen, zato uporabljamo izraz »intervjuvanec 1«.

Zaradi strnjenosti naselja, trgovskih centrov in manjših veleblagovnic na tem območju tatvine prednjačijo v primerjavi z ostalimi kaznivimi dejanji. K velikemu številu tatvin botruje tudi velika količina ljudi na tem območju. Sem štejemo tako stalno živeče prebivalstvo kot tudi dnevno migracijsko. Dnevno, to po besedah policista, predstavlja med 40.000 in 50.000 ljudi na območju četrtne skupnosti Ljubljana Center (intervjuvanec 1, osebni intervju, 3. 5. 2016).

Zanimivo je dejstvo, da se število tatvin po zaprtju strogega centra Ljubljane bistveno ni spremenilo. Nihanje števila tatvin med posameznimi leti je največkrat posledica manjšega ali večjega zadrževanja policije na terenu. Zaradi kadrovskega primanjkljaja policija vse težje

nadzoruje določena problematična območja, kar lahko pripelje do lažnega upada tatvin. Ta trend je opazen na bencinskem servisu na Tivolski cesti, kjer so razlike v deležu tatvin med posameznimi leti očitne. Dejstvo je, da se Petrol ne ukvarja s samozaščitnimi ukrepi, kar se kaže v številnih tatvinah bencina. Z vidika identifikacije storilca je problematičen slab nadzorni sistem, ki ne omogoča prepoznave. Majhen je tudi delež preganjanja teh storilcev. V primeru bagatelnih kaznivih dejanj se prijavi na predlog oškodovanca, vendar se pogosto zaradi nesorazmernosti med škodo in stroškom postopka le-ta ustavi na ravni tožilstva (intervjuvanec 1, osebni intervju, 3. 5. 2016).

Policija pri samem načrtovanju dnevnih nalog programa GIS bistveno ne upošteva, vsaj na ravni dnevnih patrulj ne. Te so namreč določene že vnaprej glede na velikost območja, ki ga pokriva določena policijska postaja. Prav tako se na tem nivoju policisti ne vključujejo v projekte o zmanjšanju kriminalitete s situacijsko prevencijo. Kadar se pojavi povečanje določenih kaznivih dejanj in se ustvari tako imenovano kriminalno žarišče, policija na tem območju poveča število patrulj. Že s samim patroljiranjem na nekem območju opravljajo preventivno preprečevanje kriminalitete. Če trenutna problematika na nekem območju zahteva več policistov, jih preusmerijo tja (intervjuvanec 1, osebni intervju, 3. 5. 2016).

Policist nadalje navaja, da so razlogi za nastanek kriminalnega žarišča številni in se razlikujejo glede na območje, kjer nastanejo. Znano je, da na Metelkovi ulici problem predstavlja sama populacija, ki se zadržuje na tem območju, metadonska ambulanta in preprodajalci drog oziroma odvisniki. Tako, kot so številni razlogi za nastanek kriminalnih žarišč, se razlikuje tudi populacija storilcev, ki opravlja tatvine. Razlike nastanejo tudi glede na lokacijo, kjer so tatvine izvedene. V trgovinah največ tatvin izvedejo brezdomci in odvisniki pa tudi starejše osebe. Problematična skupina za izvrševanje tatvin so predvsem mladostniki (intervjuvanec 1, osebni intervju, 3. 5. 2016).

Tatvine se opravljajo skozi cel dan, vse dni v tednu. Nekoliko bolj problematične so tatvine v nočnih lokalih ob petkih, sobotah in nedeljah predvsem v nočnih urah. Medtem, ko se tatvine v trgovinah in tatvine koles opravljajo vsak dan podnevi. Težavo pa predstavljajo tudi tatvine na tržnici ob sobotah (intervjuvanec 1, osebni intervju, 3. 5. 2016).

V nadaljevanju predstavljamo intervju z vodjo odseka za upravne naloge in splošne zadeve na MOL.

#### **4.2 Intervju z vodjo odseka za upravne naloge in splošne zadeve na MOL**

Izvedli smo intervju z vodjo odseka za upravne naloge in splošne zadeve, ki opravlja svoje delo v oddelku za urejanje prostora na ljubljanski mestni občini. Zanimalo nas je, kako se izvaja situacijska prevencija pri samem načrtovanju in oblikovanju ubranega okolja. V nadaljevanju predstavljamo povzetek omenjenega intervjuja.

Pri načrtovanju se varnost izpostavlja zgolj iz vidika požarne in prometne varnosti. Vidik preprečevanja kriminalitete, kamor sodijo tudi tatvine, pa se pri načrtovanju ne upošteva. Vsekakor je v smislu preprečevanja kriminalitete načrtovanje pomembno. Še posebej je koristen koncept »secured by design«. Ta dejavnost zajema skupno akcijo policijskih uprav in zavarovalniških družb v Veliki Britaniji v 90. letih. Glavna ideja je bila z določenimi preventivnimi ukrepi zmanjšati delež kriminalitete. Tisti, ki so se držali smernic, pa so v zameno prejeli bonitete v obliki plačevanja manjše zavarovalnine (I. Stanič, osebni intervju, 26. 5. 2016).

Konkretno, se pri določenih starejših objektih, kot je UKC Ljubljana, iz vidika varnosti vidijo pomanjkljivosti v sami zasnovi objekta. Nasprotno daje nova pediatrična bolnišnica z modernejšo zasnovo občutek težjega izvrševanja kaznivih dejanj (I. Stanič, osebni intervju, 26. 5. 2016).

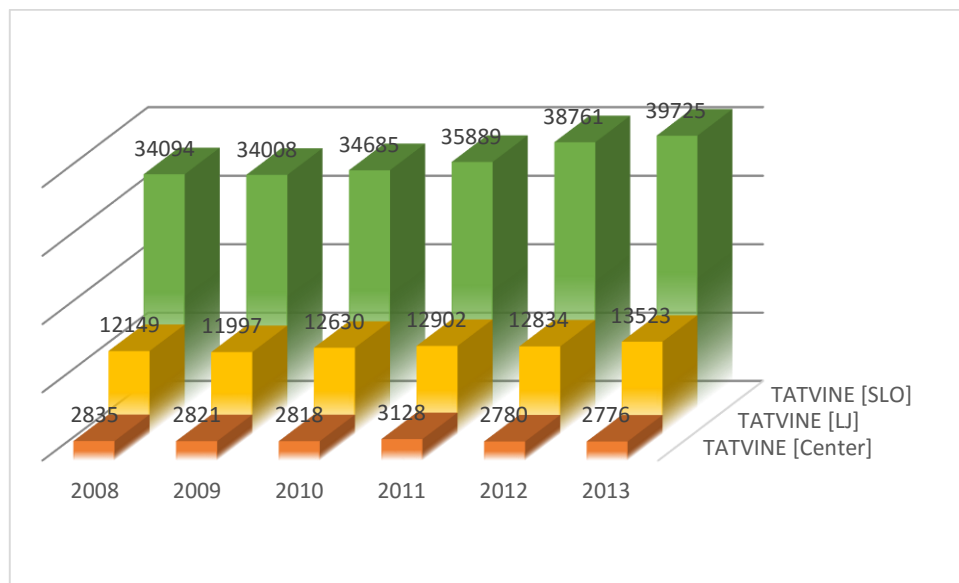
Enako je na Tivolski cesti, kjer je eden od starejših bencinskih servisov v Ljubljani. Problematična je sama zasnova trgovine, ki je zelo ozka, lokacija z veliko frekvenco ljudi pa nudi idealno priložnost za tatove. Zanimivo je prepričanje ljudi, da bo za vse poskrbela policija, medtem ko je glavna skrb za varnost v končni fazi naložena na lastnika objekta, kar pa spet predstavlja velik finančni zalogaj (I. Stanič, osebni intervju, 26. 5. 2016).

Stanič (osebni intervju, 26. 5. 2016) meni, da bi bilo treba varnosti nameniti večjo pozornost. Lahko v podobnem smislu kot koncept »secured by design«, kjer bi se lahko na podoben način uvedlo določene smernice, ki bi jih bilo treba upoštevati za manjšo zavarovalniško premijo.

#### **4.3 Rezultati statistične analize**

V nadaljevanju predstavljamo rezultate študije, ki smo jih pridobili s programom ArcGIS. Podatke smo zbrali za kazniva dejanja tatvin v obdobju 2008 do 2013 za območje četrtne skupnosti Ljubljana Center.

**Graf 1: Tatvine na območju Slovenije, Ljubljane in četrtne skupnosti Ljubljana Center v obdobju 2008–2013** (vir: Generalna policijska uprava [GPU], 2016)



Graf 1 prikazuje kazniva dejanja na območju četrtne skupnosti Center, Ljubljane in Slovenije v obdobju od leta 2008 do 2013. Rezultati raziskave so pokazali, da se v Sloveniji zgodi približno 8 % vseh kaznivih dejanj tatvine na območju četrtne skupnosti Ljubljana Center. Kot je razvidno iz zgornjega grafa so tatvine na območju celotne Slovenije v porastu, enako velja za Mestno občino Ljubljana. Vseeno pa ne moremo govoriti o skrb vzbujajočem porastu. Hkrati tatvine rahlo upadajo na območju četrtne skupnosti Ljubljana Center.

Rezultati kažejo, da tatvine niso enakomerno razporejene po celotnem območju četrtne skupnosti Ljubljana Center. V nadaljevanju bomo naprej predstavili objekte/območja, kjer je delež tatvin največji, v drugem delu pa bomo pozornost namenili ulicam/cestam, kjer so kriminalna žarišča tatvin.

Ugotovili smo, da se tatvine pogosteje dogajajo na specifičnih območjih (upoštevali smo kraje, kjer se je zgodilo več kot 50 kaznivih dejanj tatvine na leto). Problematična območja so: 1) veleblagovnice, 2) parkirišča, 3) klasične prodajalne, 4) gostinski lokali, 5) cesta, ulica, trg, 6) cesta zunaj naselja, 7) bolnica, 8) bencinski servis, 9) avtobusna in 10) železniška postaja ter 11) ostali prostori v bloku in cestna vozila.

Med obdobjem 2008–2013 se je na vseh naštetih območjih z izjemo avtobusne in železniške postaje v letu 2013 ter ostalih prostorov v bloku leta 2008, 2012, 2013 zgodilo več kot 50 kaznivih dejanj tatvine. V zgoraj omenjenih krajih se zgodi približno 75 % vseh kaznivih dejanj tatvine.

Kot najbolj problematična so se izkazala parkirišča, gostinski lokali, cesta zunaj naselja in bencinski servis, zato jih v nadaljevanju predstavljamo bolj podrobno (glej Tabela 1).

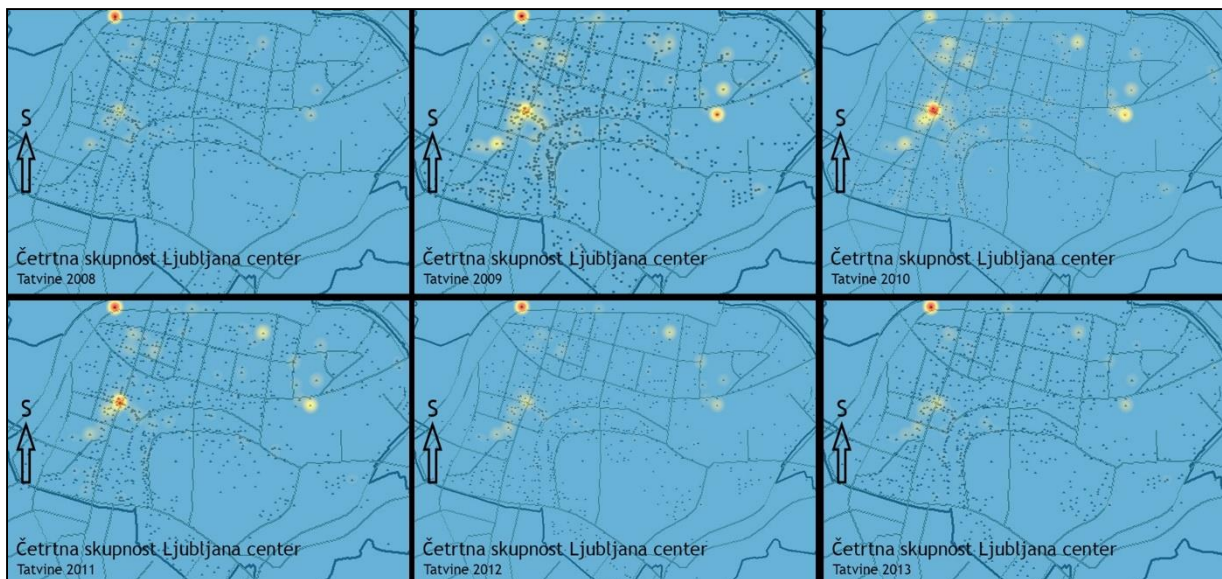
**Tabela 1: Najpogostejše kraje izvajanja tatvin od leta 2008 do 2013 (vir: GPU, 2016)**

Pogostejši kraji:	Število:					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Parkirišča	347	316	303	298	273	352
Gostinski lokali	330	328	303	366	446	376
Cesta zunaj naselja	264	290	224	297	300	37
Bencinski servis	416	166	80	283	369	400

Na parkiriščih se zgodi približno 11 % vseh kaznivih dejanj tatvine na območju četrtne skupnosti Ljubljana Center. V obdobju med 2008 in 2013 se je zgodilo v povprečju 315 kaznivih dejanj tatvine. Razporeditev podatkov je enakomerna skozi vsa leta, saj nobeno posebej ne izstopa. V gostinskih lokalih se je zgodilo približno 13 % vseh kaznivih dejanj. V povprečju se je zgodilo 358 kaznivih dejanj tatvine. Vsa leta so bile tatvine razporejene dokaj enakomerno. Izpostavljeno je leto 2012, kjer se je v povprečju zgodilo za 105 več kaznivih dejanj kot ostala leta. Pri cesti zunaj naselja se je zgodilo približno 8 % vseh kaznivih dejanj tatvine v četrtni skupnosti Ljubljana Center. V povprečju se je zgodilo 275 kaznivih dejanj. Zanimivost pri cesti zunaj naselja je, da je bilo leta 2013 samo 37 kaznivih dejanj. To lahko razložimo z drugačnim klasificiranjem prostora. Razporeditev je dokaj enakomerna. Na bencinskih servisih se je zgodilo 10 % vseh kaznivih dejanj tatvine v četrtni skupnosti Ljubljana Center. V povprečju se je zgodilo 286 kaznivih dejanj tatvine. Zanimivost pri bencinskih servisih je upad tatvin od leta 2008 do 2010 in nato ponovno naraščanje od 2011 do 2013. Izpostavljeno je leto 2010, kjer se je zgodilo za približno 245 kaznivih dejanj tatvine manj kakor ostala leta.

Poleg najpogostejših krajev smo iskali tudi najpogostejša kriminalna žarišča na ulicah, cestah in trgih, kjer se zgodi največ tatvin. Poleg ulice nas je zanimal še dan v tednu, čas in kateri kraj na ulici predstavlja največji problem.





**Slika 2: Prikaz kriminalnih žarišč na območju četrtna skupnosti Ljubljana Center za obdobje od 2008 do 2013 (vir: GPU, 2016)**

Slika 1 prikazuje kriminalna žarišča na območju četrtna skupnosti Ljubljana Center za obdobje od 2008 do 2013. S pomočjo atributne tabele smo določili, katera najbolj izstopajo.

Najbolj izpostavljene ulice, ceste in trgi so bili: Zaloška cesta, Trg republike, Trg Osvobodilne fronte, Slovenska cesta, Poljanska cesta, Metelkova ulica, Kongresni trg, Čopova ulica, Trubarjeva ulica, Tomšičeva ulica, Njegoševa ulica, Šubičeva ulica in Tivolska cesta. Treba je omeniti, da določene ulice skozi obdobje šestih let ne pridejo vedno na seznam problematičnih ulic. Primer je Poljanska cesta, kjer se je leta 2010 zgodilo manj kot 50 kaznivih dejanj in enako tudi leta 2013. V takem primeru nismo beležili podatka, saj so nas zanimale samo zgostitve kaznivih dejanj tatvine.

Od zgoraj naštetih ulic smo si izbrali štiri, ki po številu kaznivih dejanj tatvine prevladujejo. To so Zaloška cesta, Tivolska cesta, Slovenska cesta in Čopova ulica. Nato nas je zanimalo, na kateri dan in ob kateri uri se zgodi največ kaznivih dejanj tatvine. Poleg tega nas je zanimalo tudi, kateri prostori oziroma kraji na ulici, cesti, trgu so najbolj izpostavljeni tatvini.

V nadaljevanju predstavljamo podatke, ki smo jih pridobili s programom ArcGIS za izbrane ulice/ceste. Pri tem dodajamo še svoja opažanja, ki smo jih pridobili na samih lokacijah kriminalnih žarišč tatvine.

#### **4.3.1 Zaloška cesta**

Približno 7 % vseh kaznivih dejanj tatvine v četrtni skupnosti Ljubljana Center se zgodi na Zaloški cesti. Večina kaznivih dejanj se zgodi med ponedeljkom in soboto. Najmanj pa se jih zgodi na nedeljo. Tatvine so skozi vsa leta enakomerno razporejena. Ni bilo določene ure, ki

bi posebej izstopala, saj so se kazniva dejanja dogajala ob vseh urah (glej Tabelo 2). Izstopal pa je kraj storitve, saj se je največ tatvin zgodilo v bolnišnici. Leta 2010 so bila poleg bolnišnic izpostavljena tudi parkirišča.

**Tabela 2: Tatvine na območju Zaloške ceste (število, dan, ura, kraj) za obdobje od 2008 do 2013**

(vir: GPU, 2016)

Zaloška cesta						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Število</b>	160	251	255	264	184	167
<b>Dan</b>	Pon.–sob.	Vsi dnevi	Pon.–sob.	Pon.–sob.	Pon.–sob.	Pon.–sob.
<b>Ura</b>	Ves čas	Ves čas	Ves čas	Dop.–pop.	Pop.	Dop.
<b>Kraj<sup>24</sup></b>	7	7	7, 2	7	7	7

#### 4.3.1.1 Opazovanje z udeležbo na Zaloški cesti

Največji problem na Zaloški cesti predstavljajo tatvine v bolnišnici. UKC Ljubljana je po naših opazanjih z vidika tehničnega varovanja precej pomanjkljivo varovan, saj smo na samem glavnem vhodu videli le 2 kameri. Glavni vhod je varoval še en varnostnik. Opazili smo veliko razliko med varovanjem posameznih oddelkov Kliničnega centra Ljubljana. Ponekod je tehnično in fizično varovanje močnejše.

Sama notranjost kliničnega centra ni opremljena s kamerami, dostop je obiskovalcem omejen le v nekaterih sobah. Pri samem vhodu je recepcija, ki služi zgolj za informacije in ne nekakšen nadzor. V samem glavnem prostoru pa je nameščen tudi interfon. Čakalnice so opremljene s preventivnimi letaki/slikami (priložnost dela tatu, Selecta DNA na invalidskih vozičkih), ki opozarja obiskovalce na problematiko tatvin.

Parkirišča so varovana z zapornicami, ki onemogočajo dostop neupravičenim osebam. Prav tako nekatera parkirišča dodatno varuje tudi varnostnik, ki vodi evidenco vstopov in izstopov.

#### 4.3.2 Tivolska cesta

Od vseh kaznivih dejanj tatvine v četrtni skupnosti Ljubljana Center se jih približno 10 % zgodi na Tivolski cesti. Kazniva dejanja so se dogajala vse dni v tednu ob različnih urah. Zanimivost na Tivolski cesti je upad kaznivih dejanj od leta 2008 do 2010, saj so se zmanjšale za več kot petkrat. Nato so se od leta 2011 do 2013 postopoma dvigovala do približno enakega števila kot leta 2008 (glej Tabelo 3 in Graf 2).

<sup>24</sup> Bolnišnica, klasična prodajalna.

**Tabela 3: Prikaz tatvin na tivolski cesti (število, dan, ura, kraj) za obdobje od 2008 do 2013 (vir: GPU, 2016)**

Tivolska cesta						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Število</b>	423	176	84	282	372	398
<b>Dan</b>	Vsi dnevi	Pon.–pet	Vsi dnevi	Vsi dnevi	Vsi dnevi	Vsi dnevi
<b>Ura</b>	15–00	Okoli 00.00	Različno	Različno	Različno	Različno
<b>Kraj<sup>25</sup></b>	8	8	8	8	8	8

**Graf 2: Prikazuje število tatvin za obdobje od 2008 do 2013 (vir: GPU, 2016)**



Graf 2 prikazuje kazniva dejanja tatvine na območju Tivolske ceste. Predvsem se jih večina zgodi na bencinskem servisu. Zanimivost na Tivolski cesti je upad kaznivih dejanj od leta 2008 do 2010, saj so se, kot že omenjeno, zmanjšale za več kot petkrat. Nato so se od leta 2011 do 2013 postopoma dvigovala do približno enakega števila kot leta 2008.

#### 4.3.2.1 Opazovanje z udeležbo na tivolski cesti

Največji problem na Tivolski cesti predstavlja bencinski servis. Opazili smo, da je stavba opremljena s kamerami, ki snemajo v eno smer, v notranjosti pa so nameščene tudi tiste, ki imajo obseg 360°. Oteževanja dostopa ni, zapornice so le na območju, kjer dostavljajo gorivo. Območja v času terenskega raziskovalnega dela niso varovali varnostniki, znotraj stavbe pa sta območje nadzorovala dva zaposlena.

Sama lokacija bencinskega servisa je dobro osvetljena, vendar daje tatovom možnost hitrega pobega, zaradi velike frekvence vozil in, po besedah policije, slabih kamer pa je skoraj nemogoče identificirati tatu.

<sup>25</sup> Bencinski servis.

### 4.3.3 Slovenska cesta

Na Slovenski cesti se je zgodilo približno 10 % vseh kaznivih dejanj tatvine v četrtni skupnosti Ljubljane Center. Večina se jih je zgodila od ponedeljka do sobote. Tudi ure so večinoma različne, zadnji dve leti (2012, 2013) so se večinoma prijavljale ob dopoldanskih urah. Največ kaznivih dejanj tatvine se je zgodilo na cestnih vozilih in na cesti, ulici ali trgu. Takoj za njimi so gostinski lokali. Na Slovenski cesti je najbolj zanimivo leto 2010, saj se je zgodilo v povprečju 170 kaznivih dejanj tatvine več kakor v ostalih letih (glej Tabela 4).

**Tabela 4: Prikazuje tatvine na območju Slovenske ceste (število, dan, ura, kraj) za obdobje od 2008 do 2013 (vir: GPU, 2016)**

Slovenska cesta						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Število</b>	266	247	434	345	217	209
<b>Dan</b>	Različno	Pon.–sob.	Vsi dnevi	Pon.–sob.	Pon.–sob.	Pon.–pet.
<b>Ura</b>	različno	različno	različno	različno	Dopoldne	Dopoldne
<b>Kraj<sup>26</sup></b>	5, 11	11	4, 11, 6, 5	9, 5, 4	11	5

#### 4.3.3.1 Opazovanje z udeležbo na slovenski cesti

Na Slovenski cesti problem predstavljajo gostinski lokali, kjer se vodi nadzor nad vstopom s pregledovanjem osebnih dokumentov. To delo opravlja več varnostnikov in če so korektni pri pregledovanju, v lokal spustijo le polnoletne osebe. Določeno omejevanje predstavljajo tudi vstopnice v lokal. Nadalje, lokali so dobro opremljeni s kamerami, vprašanje pa je, kakšna je njihova kakovost. Pomembno vlogo igrajo tudi zaposleni, ki opazujejo dogajanje v lokalu in ustvarjajo tako imenovano »naravno nadzorstvo«. Lokali z garderobnimi omarami zmanjšajo skušnjavo tatovom oz. jim onemogočijo korist. Koristni bi bili preventivni letaki na način »priložnost dela tatu«, kar bi mogoče osveščalo ljudi v klubu, da bi bolje pazili na svoje stvari.

Problem na Slovenski cesti predstavlja tudi velika frekvenca ljudi, ob avtobusnih postajališčih se naenkrat nagnete veliko število ljudi, kar predstavlja idealno priložnost za žeparje. Opazili smo patroljiranje policije tako s konji kot peš, kar privede do večjega občutka varnosti. Prednost Slovenske ceste je njena odprtost, preglednost ter da ni skritih kotičkov, kamor bi se tat lahko hitro zatekel. Ulica je osvetljena, kar zmanjšuje nevarnost ponoči.

Problematično je dejstvo, da so naši podatki zbrani za obdobje, ko je bila Slovenska cesta še odprta za vsa vozila, takrat so problem predstavljale tudi tatvine v vozilih, danes verjetno temu ni več tako, vsaj ne v takem obsegu. Za kakovostnejšo primerjavo bi nujno potrebovali novejšje podatke o kriminaliteti.

<sup>26</sup> Gostinski lokal, cesta, ulica, trg, cesta zunaj naselja, avtobusna, železniška postaja, cestna vozila.

#### 4.3.4 Čopova ulica

Približno 6 % vseh kaznivih dejanj tatvine v četrtni skupnosti Ljubljana Center se zgodi na Čopovi ulici. Skozi vsa leta so se dogajala kazniva dejanja tatvine od ponedeljka do sobote. Večinoma med delovnikom vse do približno 18. ure. Najpogostejši kraji izvrševanja tatvin so bile veleblagovnice. Leta 2009 pa tudi klasične prodajalne. Leto 2011 izstopa na Čopovi ulici, saj se je takrat zgodilo v povprečju za 100 kaznivih dejanj tatvine več kakor ostala leta (glej Tabelo 5).

**Tabela 5: Prikaz tatvin na Čopovi ulici (število, dan, ura, kraj) za obdobje od 2008 do 2013 (vir: GPU, 2016)**

Čopova ulica						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Število</b>	139	148	156	237	130	147
<b>Dan</b>	Pon.–sob.	Pon.–sob.	Pon.–sob.	Pon.–sob.	Pon.–sob.	Pon.–sob.
<b>Ura</b>	10–16	Dopoldne	Popoldne	Dop.–pop.	9–18	9–18
<b>Kraj<sup>27</sup></b>	1	1,3	1	1	1	1

##### 4.3.4.1 Opazovanje z udeležbo na Čopovi ulici

Čopova ulica je problematična z vidika tatvin v klasičnih prodajalnah in veleblagovnicah. Trgovine so med seboj različno varovane. Nekatere imajo samo varnostnika, druge samo kamere, tretje pa kombiniran nadzor. Uporabljajo se različne kamere, tako tiste, ki snemajo le v eno smer, kot tudi tiste v obsegu 360°. Trgovine imajo na vhodnih vratih napravo, ki prepozna nerazmagnetene predmete, kar povečuje tveganje tatu za odkritje.

Nadzor znotraj trgovine opravljajo tudi zaposleni, saj je postavitve polic z izdelki organizirana na način, ki omogoča lažje opazovanje (police so med seboj dovolj razmaknjene, niso previsoke). Zanimiva je tudi postavitve izdelkov. Tisti, ki so dražji, so podvrženi večjemu nadzoru tako zaposlenih kot tudi tehničnega varovanja. Opazili smo, da vsi izdelki niso označeni, predvsem tisti manjših vrednosti, kar predstavlja tveganje za krajo.

Čopova ulica je odprta, dovolj razsvetljena in jo nadzoruje policija (peš patrolje in patrolje s konji), vendar je zaradi velike frekvence ljudi skozi cel dan idealno mesto za izvrševanje tatvin.

## 5 RAZPRAVA IN ZAKLJUČEK

Analiza tatvin s programom ArcGIS je pokazala, da tatvine v četrtni skupnosti Ljubljana Center predstavljajo kar 8 % celotne kriminalitete, povezane s tatvinami na območju Slovenije.

<sup>27</sup> Veleblagovnica, klasična prodajalna.

Opazen je rahel porast deleža tatvin tako na območju prestolnice kot tudi na območju celotne Slovenije, medtem ko v četrtni skupnosti Ljubljana Center delež tatvin vsako leto niha. Prostorska analiza porazdelitve tatvin je nadalje pokazala, da tatvine niso enakomerno porazdeljene po celotni četrtni skupnosti, pokazala so se tako imenovana kriminalna žarišča na štirih lokacijah. Zaloška cesta je problematična predvsem z vidika tatvin v objektih bolnišnice (UKC Ljubljana). Zaradi premajhne ozaveščenosti ljudi o možnosti tatvin so premalo pozorni na svoje stvari, kar predstavlja potencialno priložnost za tatove. Naslednja je Tivolska cesta, ki poleg Slovenske ceste predstavlja največje kriminalno žarišče, saj se tu zgodi 10 % vseh kaznivih dejanj tatvine na območju četrtne skupnosti Ljubljana Center. Na tej ulici (Tivolska cesta) je kriminalno žarišče nastalo na območju bencinskega servisa. Sama lokacija omogoča tatovom bencina hiter pobeg, zaradi slabe kakovosti kamer na tem območju pa je prepoznava storilcev skoraj nemogoča. Policisti so izpostavili še nezainteresiranost za boljše samozaščitne ukrepe pa tudi problem nepreganjanja bagatelnih kaznivih dejanj. Kriminalna žarišča tatvin so še na dveh območjih v samem centru Ljubljane. Prva je, že zgoraj omenjena Slovenska cesta, kjer problem predstavljajo predvsem gostinski lokali, tatvine v vozilih, tatvine na avtobusni postaji ter tatvine, izvršene na sami ulici. Pri tem moramo rezultate upoštevati z zadržkom, saj so podatki zbrani za obdobje pred samo prenovo Slovenske ceste. Zadnje kriminalno žarišče je na Čopovi ulici, kjer so problematične trgovine (veleblagovnice in klasične prodajalne), največja pomanjkljivost pa se kaže v pomanjkljivem varovanju le-teh. Tako za Slovensko cesto kot Čopovo ulico je značilna velika frekvenca ljudi, kar ustvarja idealno priložnost tudi za žeparje.

Naredili smo tudi časovno analizo, kjer nas je zanimalo, ali obstajajo razlike v deležu tatvin med posameznimi dnevi v tednu, pa tudi, ali je za posamezna kriminalna žarišča bolj problematičen specifičen del dneva. Pri tem moramo upoštevati dejstvo, da nimamo podatka, ali navedena ura pomeni čas izvršitve tatvine, čas prijave kaznivega dejanja ali čas vpisa v evidenco. Analiza na zgoraj omenjenih kriminalnih žariščih je podala naslednje rezultate. Na Zaloški cesti so najbolj problematični dnevi od ponedeljka do sobote, pri čemer se le-te izvajajo skozi cel dan. To lahko povežemo s pregledi bolnikov, ki so naročeni pri zdravniku, pri tem pa puščajo svoje predmete v čakalnicah. Nadalje je časovna analiza na Tivolski cesti pokazala enakomerno porazdelitev tatvin skozi cel teden, prav tako so rezultati nejasni glede časa izvršitve tatvin. Slovenska cesta je z vidika tatvin najbolj nevarna od ponedeljka do sobote, tatvine pa se dogajajo bolj ali manj čez cel dan, le v letih 2012 in 2013 so prednjačile dopoldanske ure. Enaka razporeditev tatvin po dnevih je značilna tudi za Čopovo ulico s tem, da se tatvine opravljajo predvsem do 18. ure, ko ljudje odhajajo domov. Če povzamemo zgornje rezultate, lahko zaključimo, da ni specifičnega dneva, ki bi po deležu tatvin prednjačil, pa tudi po pregledu ur, ko so bile tatvine izvedene, ne moremo izluščiti del dneva, ki bi bil še

posebej nevaren. V nadaljevanju predstavljamo predloge, ki bi v prihodnje morda zmanjšali delež tatvin na zaznanih kriminalnih žariščih.

Predlogi so vezani na vsako kriminalno žarišče posebej. Gre za specifične predloge, ki bi lahko zmanjšali tatvine na posameznem območju. Na Zaloški cesti predlagamo večji tehnični nadzor znotraj stavbe, v mislih imamo UKC Ljubljana, kjer je delež tatvin največji. Namestitev kamer v čakalnicah bi učinkovala zastraševalno na morebitne tatove in posledično bi se zmanjšal delež tatvin. Poleg tega predlagamo zaposlitev dodatnih varnostnikov za izvajanje obhodov v bolnišnici. S povečanjem števila obhodov bi se povečalo samo tveganje za storilca, poleg tega bi se povečala zaznava varnostnega osebja glede kaznivih dejanj. Znano je, da smo ljudje zelo nepazljivi in odlagamo stvari v čakalnicah, ne zavedajoč se, da tako ustvarjamo idealno priložnost za tatvine. Malo verjetno je, da bi drugi ustrezno odreagirali in preprečili odtujitev stvari, saj je vsak bolj ali manj usmerjen v svoje težave. Prav iz tega razloga priporočamo ločen prostor za osebne predmete v slogu šolskih omaric, kjer lahko vsak pusti svoje predmete in vzame dodeljeni ključ. Tako bi oseba lahko pustila osebne predmete na varnem mestu. Vprašanje pa je, ali se odgovorni zavedajo prednosti uvedbe tovrstnih preventiv, ali imajo v mislih le »cost/benefit«. Seveda bi bilo treba omarice ustrezno tehnično varovati. Poleg tega predlagamo dodatne policijske patrulje v okolici bolnišnice, ki bi z ustreznim sodelovanjem z varnostniki vplivale na odvrčanje storilcev od izvrševanja tatvin in posledično vplivale na večji občutek varnosti. Število patrulj bi bilo treba povečati predvsem v delovnih dneh od ponedeljka do sobote.

Na območju Tivolske ceste smo ugotovili, da največji problem predstavlja bencinski servis. Zaradi same frekvence ljudi, utesnenosti prostora in lahkega pobega daje storilcem priložnost za lažje izvrševanje tatvin. V sami notranjosti servisa predlagamo drugačno postavitev prodajanih predmetov. Prostor mora biti transparenten, da lahko zaposleni vidijo vsak del prodajalne, brez »mrtvih kotov«. Poleg tega predlagamo boljši video nadzor v zunanem delu bencinskega servisa. Kamere morajo biti kakovostne, da se ob morebitni kraji bencina prepozna registrska tablica vozila. Razumemo tudi, da storilci ne kradejo bencina z lastnimi registrskimi tablicami, zato predlagamo obrnjen način plačevanja. Za tovrstne pobude sicer v preteklosti v Sloveniji ni bilo posluha, medtem ko so se v tujini ti sistemi izkazali kot zelo koristni in zmanjšali število tatvin bencina. Ideja je, da se najprej vstavi denar za bencin, šele nato se omogoči polnjenje, to lahko razumemo kot nekakšno kavcijo. Mnogi lastniki so sicer v dvomih zaradi takšnega sistema, bodisi zaradi prikaza nezaupanja strankam ali zaradi mnenja, da bo zaradi tega na izgubi sama trgovina na bencinskem servisu. Kot drugo opcijo podajamo predlog dobre prakse iz tujine, kjer točenje bencina opravlja zaposleni in ne kupec. Torej zmanjšamo možnost izvrševanja tatvin bencina (La Vigne, v tisku). Vsekakor bi slednji sistem prinesel veliko dodatnih stroškov, ki bi nastali ob zaposlitvah novih delavcev. Zato bi bilo na tem mestu treba narediti »cost/benefit« analizo.

Pri Slovenski cesti smo med samim raziskovanjem naleteli na težavo, saj so bili podatki s programom ArcGIS zbrani za obdobje od 2008 do 2013, naše terensko opazovanje pa se je izvajalo leta 2016, ko je ulica popolnoma drugačna. Prav zaradi prenove so nastale določene spremembe, ki bi jih bilo treba analizirati z novejšimi podatki. Zato na območju Slovenske ceste ne moremo podati konkretnih predlogov.

Čopova ulica je dokaj dobro varovana, vsaj veleblagovnice in prodajalne, vendar obstajajo razlike v stopnji in kakovosti varovanja posameznih trgovin. Zato predlagamo, da se v tistih trgovinah, kjer varovanja ni ali pa uporabljajo samo tehnično ali samo fizično varovanje, uvede kombinacija obeh. K občutku varnosti pripomorejo tudi policijske patrulje, zato predlagamo, da se dejavnost še naprej izvaja v takem obsegu. Dejstvo je, da vidnost policije deluje zastraševalno in ob taki frekvenci ljudi, kot jo beležimo na Čopovi ulici, zmanjša verjetnost žeparskih tatvin.

Zadnji predlog je vezan na vsa kriminalna žarišča tako tista, ki smo jih identificirali, kot tudi vsa ostala po Sloveniji. Predlagamo uvedbo priročnika v slogu koncepta »secured by design«. Ponovno se zavedamo, da tovrstni koncepti naletijo na gluha ušesa in da je interes zelo majhen. Upamo, da se bo v prihodnje mišljenje odgovornih institucij spremenilo in bodo spoznale pomembnost in doprinos tovrstnih idej. V priročniku bi bile navedene smernice, kako zagotoviti večjo stopnjo varnosti na nekem območju že s samim oblikovanjem. Torej postavitev luči, moč luči, postavitev stavbe, sama struktura, okolje, smernice za tehnično in fizično varovanje, transparentnost okolja itd. S temi smernicami bi lahko preprečili določen tip kriminalitete. Koncept je dobro poznan v Veliki Britaniji, kjer oseba plačuje manjšo premijo za zavarovanje, če upošteva določene smernice, ki jih v naprej določijo policija in zavarovalnice. Vsekakor bi lahko pri nas uvedli podoben sistem in s situacijsko prevencijo zmanjšali kriminaliteto na določenih območjih. Potrebna bi bila razširitev na državno raven, kjer bi arhitekti upoštevali smernice pri načrtovanju tako urbanega kot tudi ruralnega okolja. Torej ne samo posameznik za lastno nepremičnino, ampak tudi država in občine za ustvarjanje okolja, kjer je izvrševanje kaznivih dejanj oteženo. Ideja se ne navezuje samo na nove gradnje, ampak tudi na vse starejše zgradbe, ki se pripravljajo na večje prenove.

Poleg tega pozivamo različne nevladne organizacije, ki se ukvarjajo z varnostjo, da začnejo širiti tovrstne ideje med državljane, ki se ukvarjajo z oblikovanjem okolja, tako posameznike kot tudi strokovnjake. Narediti je treba premik v mišljenju in dati varnosti več pozornosti.

Študija predstavlja dober vpogled, z vidika kaznivih dejanj tatvine, na najbolj problematične predele četrtne skupnosti Ljubljana Center, nudi podlago za nadaljnje raziskovanje kaznivih dejanj tatvine tudi v drugih četrtnih skupnostih naše prestolnice, saj smo prepričani, da je ta problematika prisotna tudi drugod, pa čeprav v nekoliko manjšem obsegu. Naše ugotovitve o kriminalnih žariščih in o večjem številu tatvin na specifičnih objektih



predstavljajo za policijo dodatne informacije o problematičnosti območij v tem predelu Ljubljane. Te informacije jim bodo v prihodnje koristile pri razvrščanju policijskih patrulj pa tudi pri izvajanju drugih preventivnih ukrepov in podajanja predlogov o povečanju samozaščitnih ukrepov tako posameznikov kot tudi lastnikov zgradb, kjer je delež tatvin največji.

V prihodnje bi bilo treba razmišljati v smeri oblikovanja okolja, ki bi s svojo podobo odvrčal morebitne tatove. Popolnoma se zavedamo, da se problema ne da odpraviti, lahko pa se z ustreznimi preventivnimi ukrepi in povečanjem ozaveščenosti ljudi njihov dele zmanjša. Tu opozarjamo predvsem na zmotno prepričanje lastnikov stavb, ki vso odgovornost prelagajo na policijo, pri čemer se ne zavedajo, da lahko k zmanjšanju tatvin ogromno prispevajo tudi sami.

## Uporabljeni viri

- Čas, T. in Juršnik, A. (2008). *Vloga varnostnikov pri preprečevanju tatvin v samopostrežnih in drugih trgovinah*. Pridobljeno na <http://www.fvv.um.si/dv2008/zbornik/clanki/Cas-Jursnik.pdf>
- Eman, K., Györkös, J., Lukman, K. in Meško, G. (2013). Crime mapping for the purpose of policing in Slovenia – recent developments. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 64(3), 287–308.
- Eman, K. in Hacin, R. (2015). Analiza kriminalitete na območju Občine Puconci z uporabo metode kartiranja kriminalitete. *Anali PAZU HD*, 1(1), 27–44.
- Gašparut, N., Kolar, D., Lipušček, M., Petrovič, S. in Železnik, S. (2014). Vloga mestnega redarstva pri preprečevanju premoženjske kriminalitete v Mestni občini Ljubljana. V G. Meško, K. Eman, A. Sotlar in B. Tominc, (ur.), *Zagotavljanje varnosti v lokalni skupnosti, projekt URBIS – pilotski projekt o zagotavljanju varnosti v Ljubljani* (str. 67–87). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
- Generalna policijska uprava [GPU]. (2016). *Geografski podatki tatvin Ljubljana Center za leto 2008–2013*. Ljubljana: Generalna policijska uprava.
- Huisman, O. in de By, R. A. (2009). *Principles of geographic information systems*. Enschede: The International Institute for Geo-Information Science and Earth Observation.
- Klinkon, I. in Meško, G. (2005). Uporaba geografskih informacijskih sistemov pri analizi kriminalitete. *Varstvoslovje*, 7(2), 133–149.
- Korte, G. B. (1994). *The GIS book*. Santa Fe: Onword Press.
- Kazenski zakonik [KZ-1]. (2012). *Uradni list RS*, (50/12).
- La Vigne, G. N. (v tisku). Gasoline drive- offs: Designing a less convenient enviroment. *Crime Prevention Studies*, 2(5). Pridobljeno na [http://www.popcenter.org/library/crimeprevention/volume\\_02/05nancy.pdf](http://www.popcenter.org/library/crimeprevention/volume_02/05nancy.pdf)

Policija. (2014). *Poročilo o delu policije za 2013*. Pridobljeno na <http://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/LetnoPorocilo2013.pdf>

Šporin, U. (2015). *Tatvine v manjših samopostrežnih prodajalnah v Zgornji Savinjski dolini*. (Diplomsko delo). Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.

**O avtorjih:**

**Petra Žiberna** je študentka magistrskega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: [petra.ziberna@student.um.si](mailto:petra.ziberna@student.um.si)

**Domen Hribar** je študent magistrskega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: [domen.hribar@student.um.si](mailto:domen.hribar@student.um.si)

# PREMOŽENJSKA KAZNIVA DEJANJA NA BENCINSKIH SERVISIH V SLOVENIJI (2008–2013)<sup>28</sup>

Sara Korpič

## POVZETEK

### Namen prispevka

V prispevku predstavljamo problematiko premoženjskih kaznivih dejanj na bencinskih servisih v Sloveniji ter definicijo in namen kartiranja kriminalitete. Podrobneje smo analizirali tatvine, velike tatvine, goljufije, rope in roparske tatvine. Namen študije je ugotoviti, katere oblike premoženjske kriminalitete, dnevi v tednu, del dneva in regije so bile v proučevanem obdobju na bencinskih servisih v Sloveniji najpogosteje zabeleženi.

### Metode

Uporabili smo deskriptivno metodo za predstavitev kartiranja kriminalitete in geografskega informacijskega sistema. Opravili smo sekundarno analizo pridobljenih policijskih podatkov o kaznivih dejanjih in njihovih geolokacijah, ki smo jih s pomočjo programa ArcGIS vrisali na zemljevid Slovenije ter ponazorili z grafi in tabelami.

### Ugotovitve

Največje je število tatvin, sledijo goljufije in velike tatvine. Problem predstavlja naraščanje v zadnjih letih. Največje gostitve premoženjskih kaznivih dejanj se pojavlja na bencinskih servisih v večjih mestih in na avtocestnem križu Slovenije. Medtem ko lahko določimo del dneva (uro), ko so bencinski servisi pogosteje tarče napadov, pa tega ne moremo trditi za dan v tednu, saj so kazniva dejanja enakomerno razporejena.

### Omejitve raziskave

Temno polje kriminalitete je iz policijskih statistik izključeno. Primerjava z drugimi državami je zaradi različnih definicij zakonov in zakonskih okvirjev skoraj nemogoča. Na analiziranje daljšega obdobja vplivajo spremembe zakonodaje, ki onemogočajo realne primerjave predhodnega in sedanjega stanja. Pogosti odstopi od pregona močno zmanjšujejo realno sliko kaznivih dejanj. Zaradi pomanjkanja geolokacijskih podatkov je 5 do 10 % kaznivih dejanj nemogoče prikazati na kartah Slovenije.

### Izvirnost prispevka

Gre za prvi prispevek tovrstne narave, ki obravnava problematiko premoženjskih kaznivih dejanj na bencinskih servisih v Sloveniji glede na lokacijo, del dneva (uro) in dan v tednu, ko je bilo kaznivo dejanje storjeno. Na podlagi ugotovitev bo v prihodnje mogoče izboljšati preventivo na bencinskih servisih.

**Ključne besede:** bencinski servisi, premoženjska kazniva dejanja, kartiranje kriminalitete, ArcGIS

---

<sup>28</sup> Članek je nastal na osnovi magistrskega dela z naslovom *Premoženjska kazniva dejanja na bencinskih servisih v Sloveniji* pod mentorstvom prof. dr. Gorazda Meška in v okviru študentskega dela v programski skupini Varnost v lokalnih skupnostih, ARRS št. (P5-0397 (A), 2015-2018).

## 1 UVOD

V preteklosti so bencinski servisi predstavljali prodajno mesto, kjer se zgolj natoči gorivo in kupi izdelke, namenjene vzdrževanju avtomobila. Z naraščanjem števila prevoznih sredstev na naših cestah se je povečalo tudi število bencinskih servisov. Urejena zunanost, možnost hitrih nakupov, ustrežljivi in prijazni prodajalci, raznolika izbira prodajnega blaga ter ugodnosti pri nakupih, od kartic in točk ugodnosti do popustov in dodatnih ugodnih storitev so značilnosti, ki danes opisujejo bencinski servis. Poleg točenja goriva lahko na bencinskem servisu operete avto, spijete kavo, plačate položnice, igrate igre na srečo, skratka ponudba se je v primerjavi s preteklostjo močno spremenila. Dodajanje vseh teh storitev je namenjeno predvsem privabljanju čim večjega števila strank in rasti prodaje, vendar vse te ugodnosti bencinske servise postavljajo v tveganje, da bodo žrtve raznih premoženjskih kaznivih dejanj; od tatvin in goljufij pa vse do ropov in vlomov. Varnostna tveganja so s tem postala sestavni del poslovnih tveganj trgovine in se spreminjajo pod vplivom različnih zunanjih in notranjih dejavnikov.

Zagotavljanje varnosti je postalo v današnji kulturno-civilizacijskih razmerah tržna kategorija oziroma blago, ki ga stranke kupujejo pri zanjo pristojnih podjetjih in agencijah (Žnidarič, 2006). Treba se je zavedati, da je varnost bila, je in bo tudi v prihodnje vrednota, potreba ter vsakdanja nujnost in kot takšna mora predstavljati sestavni del vsakdana, tako delodajalcev kot tudi zaposlenih na bencinskih servisih. Varnosti brez nevarnosti ni, zato bomo podrobneje analizirali kazniva dejanja na bencinskih servisih, ki predstavljajo za delodajalce, zaposlene in stranke največje nevarnosti.

Kot cilj analize smo želeli ugotoviti, katere oblike premoženjske kriminalitete na bencinskih servisih v Sloveniji so najpogostejše, kateri dnevi v tednu, ure v dnevu ter regije in mesta v Sloveniji so problematične. S pomočjo orodja ArcGIS smo lokacije kaznivih dejanj vnesli na zemljevide.

## 2 KARTIRANJE KRIMINALITETE

Analiza kriminalitete je opredeljena kot »sistematično proučevanje (preiskovanje) kriminalitete, ki vključuje poleg same kriminalitete tudi druge z njo povezane socialno-demografske pojave, prostorske in časovne dejavnike, državne in druge mehanizme za odkrivanje, pregon in preprečevanje kriminalitete« (Brvar, 2013: 3). Pri analiziranju kriminalitete si lahko pomagamo z eno izmed oblik preučevanja kriminalitete, in sicer s kartiranjem kriminalitete.

Zemljevide ali karte so poznali že v zgodovini. Prepričljivi dokazi glinastih ploščic, najdenih v Iraku, dokazujejo, da so karte uporabljali že več tisoč, morda celo deset tisoč let nazaj. Sprva so jih potrebovali za osnovno prikazovanje zemljišča oziroma zemeljskega površja v pomanjšani obliki. Namenjene so bile boljši prostorski predstavi, orientaciji in načrtovanju. Kasneje so odšli korak naprej in so zemljevidi služili tudi za razmestitev različnih naravnih, ekonomskih in družbenih pojavov (Campbell, 1993).

Prostor oziroma kraj, kjer se je kaznivo dejanje zgodilo, je pomemben element vsakega kaznivega dejanja, na podlagi katerega lahko pridobimo pomembne informacije za identifikacijo storilca. Zemljevidi, na katerih so označena kazniva dejanja, omogočajo hitro identifikacijo lokacij, ne pa tudi razlage, zakaj je odstotek kriminalitete večji ravno na teh območjih, zato je kartiranje kriminalitete opredeljeno kot le »eno izmed orodij organov pregona (v slovenskem prostoru predvsem policije), ki jim omogoča vizualno predstavitev kriminalitete na zemljevidu ali regijski mreži. S takšno organizacijo kaznivih dejanj, prekrškov in drugih varnostnih pojavov, je organom pregona omogočeno identificiranje vzorcev, problematičnih območij in drugih informacij o kriminaliteti ali drugih dogodkih, ki jim omogočajo učinkoviteje opravljati svoje delo« (Eman in Hacin, 2015: 28).

## **2.1 Geografski informacijski sistem (GIS) in področja uporabe**

Risanje zemljevidov in zatikanje žebličkov je bilo dolgotrajno in zamudno. Posledično se je pojavila potreba po preprostejšem, uporabnejšem predvsem pa hitrejšem analiziranju kriminalitete, zato je Dr. Roger Tomlinson leta 1960 razvili prvi uporabni GIS v Kanadi na Zveznem uradu za gozdarstvo in razvoj podeželja imenovan CGIS (Canada Geographic Information System). Ta program na trgu nikoli ni bil na voljo, so pa njegove funkcije kasneje uporabili za razvoj komercialne programske opreme GIS (UCGIS, 2014).

V svetu se je vzporedno razvijalo večje število definicij geografskega informacijskega sistema, ki dejansko opisujejo isti sistem. Ena izmed definicij je naslednja: GIS (angl. *Geographic Information System*) je računalniško podprt podatkovno procesni sistem za učinkovito zajemanje, shranjevanje, vzdrževanje, obdelavo, analize, porazdeljevanje, pretvorbo in prikazovanje prostorskih (geografskih) podatkov (Šumadra, 2005).

Na področju varstvoslovja Meško in Klinkonova (2005: 133–134) opredelita GIS kot »orodje, ki povezuje programe za upravljanje z bazami podatkov in grafičnimi prikazi ter ustvarja vizualne slike z različnimi podatki in različnim kartnim formatom. Prikazovanje podatkov na kartah omogoča lažje razumevanje KJE, KDAJ in KDO je storil kaznivo dejanje«.

Cilj kartiranja kriminalitete je sinteza in prikaz večine ugotovitev raziskovalnega dela na jasnih in preglednih kartah. GIS omogoča hitro prikazovanje in prekrivanje slojev različnih podatkov in s tem hitro, učinkovito in z analitičnimi metodami podprto sklepanje o pojavih v prostoru (Kraak in Ormeling, 2003). Takšno kartiranje je posebej učinkovito, ko proučujemo velike in kompleksne podatke, kjer konvencionalne statistike in algoritmi prepoznavanja vzorcev niso uspešni (Kwan, 2000).

Konec 80. in v začetku 90. let prejšnjega stoletja se je pojavila uporaba GIS tudi v policiji. Prvi so program uporabljali predvsem analitiki. Filbert (2004) je naštel tri cilje uporabe GIS v okviru policijskega dela:

Omogočajo analizo in razumevanje kriminalitete in z njimi povezanih socialnih problemov v določeni skupnosti ter povezave med kriminaliteto in dejavniki, ki nanjo vplivajo.

Na podlagi analiz kriminalitete omogočajo učinkovitejše načrtovanje policijskega dela in razporejanje resursov.

Omogočajo informiranje skupnosti o kriminalnih žariščih, trendih, statistiki. Prvotnim podatkom o prometnih nesrečah v GIS so se z razvojem geografskega informacijskega sistema pridružili še podatki o kršitvah javnega reda, cestno-prometnih prekrških in kaznivih dejanjih.

Ker se sistem dejansko lahko uporablja za načrtovanje in analizo vseh nalog, vezanih na prostor, je treba omeniti širok spekter področij uporabe GIS tako v naravoslovju (analiziranje naravnih dejavnikov) kot tudi v družboslovju. Področja uporabe so se razširila v osemdesetih letih, ko je na tržišče prišel osebni računalnik in so ga začeli uporabljati na različnih področjih, kot so zdravstvo, transport, okoljsko planiranje, kmetijstvo in gozdarstvo, nepremičnine, zgodovinske in logistične vojaške študije ter analiza kriminalitete za potrebe policije in kriminološke študije (Kotnik, 2003).

### **3 ŠTUDIJA O KRIMINALITETI NA OBMOČJU BENCINSKIH SERVISOV V SLOVENIJI**

Konec leta 2004 so imeli Petrol, d. d., OMV Slovenija, d. o. o., AGIP Slovenija, d. o. o., InterINA, d. o. o., MOL Slovenija, d. o. o. in Energotuš (Tuš Oil), d. o. o., skupaj 422 bencinskih servisov, danes jih imamo več kot 500. Dve vodilni družbi, Petrol in OMV, obvladujeta praktično celoten trg naftnih derivatov (58-odstotni delež ima Petrol, 20-odstotni OMV). Razlog za takšno tržno koncentracijo sta majhen slovenski trg in ne ravno visoki zneski dosežene prodajne marže. Poznamo tudi druge naftne družbe, kot je madžarski Mol, ki je leta 2011 prevzel takrat 19 bencinskih servisov Tuš Oil in leta 2015 bencinske servise družbe Agip. Trg naftnih derivatov sestavljajo še nekatera druga podjetja, kot so Shell, Logo, hrvaška INA, Maxen in podjetja zasebnih lastnikov, vendar je delež teh podjetij na trgu slovenske trgovine z naftnimi derivati zelo majhen (približno 10-odstoten) (Petrol, 2015).

Nadaljnji pregled raziskovanja na področju kriminalitete na bencinskih servisih omogoča zaznavo, kako velik problem predstavlja premoženjska kriminaliteta na servisih, tako v svetu kot tudi v Sloveniji.

#### **3.1 Pregled raziskovanja**

Raziskava, ki so jo leta 1998 opravili v Avstraliji, je pokazala, da se je kar 19 % vseh ropov in več kot 10 % tatvin v maloprodajnih trgovinah zgodilo ravno na bencinskih servisih. Najpogosteje storilci natočijo gorivo in odpeljejo, narašča pa tudi število goljufij in tatvin v

trgovinah (Barron, 1998). BOSS (the British Oil Security Syndicate) je istega leta opravil raziskavo, ki je pokazala, da kriminaliteta, storjena na bencinskih servisih v Veliki Britaniji, stane industrijo tudi 47,2 milijona funtov letno. Vsak bencinski servis torej izgubi približno 3.200 funtov vsako leto. Gre za primerjalno študijo na področju kaznivih dejanj na bencinskih servisih, ki je sicer opozorila na problem kriminalitete na bencinskih servisih, ni pa predstavila, kdaj, kje in kako pogosto so ta kazniva dejanja storjena (Chakraborti, Gill, Willis, Hart in Smith, 2002).

Korak naprej so naredili Chakraborti in sodelavci (2002), ki so opravili raziskavo, v kateri so skozi leto 2000 od sedmih organizacij (skupaj 4.360 bencinskih servisov) zbirali podatke o kaznivih dejanjih in škodi, ki jo le-ta povzročijo. Namen je bil narediti nacionalno bazo statističnih podatkov o kriminaliteti na bencinskih servisih. Analiza bi glede na lokacijske in časovne porazdelitve kaznivih dejanj pokazala določene bencinske servise (lokacije), del dneva, dan v tednu in mesec v letu, ko se zgodi največ kaznivih dejanj. Kljub številnim omejitvam, kot so različne sprejete definicije pri določenih organizacijah, napačno izpolnjeni vprašalniki in pomanjkljivosti pri poročanju posameznih organizacij zaradi tekmovalnosti, jim je uspelo opozoriti na pomembnost in težo, ki ga nosi ta problem s seboj. Rezultati so pokazali, da največ škode lastnikom povzročijo vlomi in ropi; v povprečju 850 funtov na posamezno kaznivo dejanje. Čeprav tisti, ki natočijo in odpeljejo, ter tisti, ki nimajo namena plačati za gorivo, povzročijo za približno 25 funtov izgube. Za industrijo predstavljajo velik strošek, saj se to dogaja pogosteje kot ropi in vlomi (približno 76.326 tistih, ki odpeljejo, in 9.414 tistih, ki nimajo namena plačati goriva v enem letu). Če povemo nekoliko drugače, vsa ta kazniva dejanja lahko preračunamo v 53.000 tankov goriva, za katere je organizacija oškodovana (Chakraborti et al., 2002).

S pomočjo razumevanja mest, kjer se kazniva dejanja najpogosteje zgodijo, lahko lastniki ustrezno časovno in prostorsko porazdelijo policijske sile. Raziskava je pokazala, da so najbolj ranljiva mesta, vasi in naselja pa nekoliko manj. Pogledali so tudi, kateri del dneva je za bencinske servise najbolj nevaren. Kot najbolj kritičen se je pokazal čas med 18. in 21. uro. Število kaznivih dejanj glede na dan v tednu je pokazal enakomerno porazdelitev skozi ves teden. V študiji so opozorili še na eno pomembno težavo, in sicer, da policija lahko posreduje le takrat, ko so o dogodku obveščeni. Do tega je prišlo v 53 %, kar kaže na izredno visoko stopnjo neprijavljanja teh oblik kaznivih dejanj. Največkrat je bila policija obveščena o ropih (84 %) in vlomih (80 %) ter tatvinah (43 %) (Chakraborti et al., 2002).

Pri združenju priložnostnih trgovin (ACS – Association of Convenience Stores) so julija 2014 opravili raziskavo o kaznivih dejanjih na bencinskih servisih. Zbrali so podatke 533 bencinskih servisov v Angliji v obdobju enega leta. Kot že vemo, se tatvina goriva lahko zgodi na dva načina; oseba pripelje na točilno mesto, napolni svoj avtomobil z gorivom in odpelje. Teh kaznivih dejanj je bilo zabeleženih 546.000 v enem letu. Druga oblika najpogostejših kaznivih dejanj pa je, da oseba napolni avtomobil z gorivom in v trgovini pojasni, da s seboj

nima plačilnih sredstev, kar lahko pripelje do goljufije. Teh kaznivih dejanj je bilo v enem letu zabeleženih kar 425.000. Tudi s temi rezultati so dokazali, kako številčno velik problem predstavljajo te oblike kaznivih dejanj (ACS, 2014).

Po nekaterih študijah, ki so bile narejene na temo kaznivih dejanj na bencinskih servisih, je jasno dejstvo, da predstavljajo velik problem tako za lastnike bencinskih servisov kot tudi za zaposlene in stranke. Preprečevanje predstavlja težavno nalogo, ki zahteva tesnejše sodelovanje med policijo, lastniki bencinskih servisov in tudi zaposlenimi. Nekateri teoretiki namenjajo veliko pozornosti geografski porazdelitvi kriminalitete in dnevni ritmu dejavnosti, na primer sestavljajo zemljevide kaznivih dejanj za različne ure dneva in različne dneve v tednu. V nadaljevanju smo se zato osredotočili na prikaz lokacij, tj. bencinskih servisov na zemljevidih, hkrati pa smo ure v dnevu in dneve v tednu ponazorili z grafi in razpredelnicami. Dodali smo 25 tehnik situacijske kriminalne prevencije po Clarku, ki je namenjena oteževanju kriminalitete in lahko služi kot podlaga za preventivne ukrepe na bencinskih servisih.

### **3.2 Lokacija (kritična mesta), del dneva in dan v tednu (dnevni in tedenski ritem)**

Crow in Bull (1975) sta pred več kot tridesetimi leti opozorila, da imajo določene trgovine zelo malo ropov, druge pa zelo veliko. V Angliji in Kanadi so raziskave pokazale, da nekateri objekti v soseski z visoko stopnjo vlomov, nimajo nobenega vloma, v drugih objektih pa prihaja do ponovnih vlomov v iste objekte, tj. ponovne viktimizacije (Farrell, 1995).

Ravno tako prihaja na bencinskih servisih do različnega števila premoženjskih kaznivih dejanj, na kar vplivajo različni vzroki. Eden izmed razlogov je tudi dejstvo, da bencinski servisi, trgovine z živili in banke spadajo med tvegane lokacije ali tvegane prostore/kraje. Na teh lokacijah prihaja do nesorazmerno večjega števila kaznivih dejanj in prekrškov. Clarke in Eck (2008: 70) menita, da obstaja vsaj 8 razlogov za večjo tveganost teh lokacij:

- *Naključna variacija*: možno je, da se kriminaliteta zgošča na le nekaj določenih krajih zaradi spleta okoliščin. Isto lokacijo je treba preveriti v drugem časovnem obdobju. Če se pokaže približno enako število kaznivih dejanj tudi v tem obdobju, ne moremo govoriti o naključju.
- *Prakse poročanja*: nekatere lokacije vedno prijavljajo kazniva dejanja, medtem ko druge nimajo tako razvite prakse poročanja.
- *Velikost tarč*: velikost trgovine vpliva na število tatvin in drugih kaznivih dejanj.
- *Zaželeni proizvodi*: tudi če trgovina nima velikega števila tarč, so lahko te še posebej zaželene (npr. drage elektronske naprave, tobak, alkohol ...).
- *Lokacija*: spoznanje, da storilci za kaznivo dejanje navadno ne potujejo daleč, je razlog, da določeni kraji, ki so na območjih z visoko kriminaliteto, lahko postanejo tvegani.
- *Ponovna viktimizacija*: določene lokacije privlačijo ljudi, ki so za kriminaliteto bolj dovzetni.



- *Lokacije, privlačne za kriminaliteto*, privabijo veliko število storilcev.
- *Slabo upravljanje*: je lahko razlog, da lokacija postane tvegana, na kar vpliva neprimeren nadzor in upravljanje lastnika ali upravljavca.

Ko govorimo o dnevnem in tedenskem ritmu dogodkov, poznamo tri oblike časovnega združevanja, in sicer (Chainey in Ratcliffe, 2005):

1. razpršeni vzorec: o razpršenem vzorcu govori, ko so dogodki razporejeni enakomerno čez cel dan;
2. usmerjeni vzorec: le-ta kaže združevanje znotraj določenih časovnih okvirov, na primer dogodki v času prometnih konic sledijo usmerjenim vzorcem;
3. akutni vzorci: so zgoščeni v kratkih časovnih obdobjih, na primer nemiri takoj po zaprtju barov.

Čeprav sta Chainey in Ratcliffe (2005) razvila svojo tipologijo dnevnih vzorcev, lahko to idejo porabimo tudi za tedenske cikle. Če noben dan v tednu ni rutinsko težaven, gre za razpršen tedenski vzorec. Sklop dni, v katerih se vidno poveča število nevarnih dogodkov, nakazuje usmerjen vzorec. O akutnem vzorcu pa govorimo, če pri enem dnevu ali dveh opazimo precejšnjo koncentracijo dogodkov.

Pri časovni analizi je koristno imeti precej natančen podatek o času dogodka. Kazniva dejanja, pri katerih pride do osebnega stika (rop, roparska tatvina, goljufija), omogočajo natančno uvrstitev, saj žrtve navedejo čas kaznivega dejanja. Pri tatvinah in vlomih pa žrtve navedejo le časovni okvir, v katerem se je zgodilo kaznivo dejanje. Na bencinskih servisih se problemom izkrivljanja časovnih analiz lahko izognemo tudi pri tistih tatvinah, ki jih lahko opredelimo kot pobegi. V teh primerih namreč lahko določimo natančen čas dogodka, saj oseba, ki natoči gorivo in odpelje, onemogoča, da bi stranka za njo točila. Zaposleni lahko takoj ugotovijo, da je prišlo do kaznivega dejanja, in obvestijo pristojne organe. Kakovost posnetka kamer in hitrost ukrepanja policije sta ključnega pomena pri nadaljnji identifikaciji storilca.

Identifikacija lokacije oziroma kritičnega mesta, dela dneva in dneva v tednu nam omogoča prikaz jasne slike o problematiki kriminalitete na bencinskih servisih. V primerih, da analiza pokaže ponavljajočo se viktimizacijo istih bencinskih servisov, je to znak, da je treba spremeniti varnostno strategijo in poskrbeti za učinkovito situacijsko prevencijo na bencinskem servisu.

### **3.2.1 Tehnike situacijske kriminalne prevencije**

Sekundarno preprečevanje kriminalitete vsebuje ukrepe za zgodnje odkrivanje možnih storilcev kaznivih dejanj in pravočasno ukrepanje (Brantingham in Faust, 1976; Clarke, 1997).

Situacijsko preprečevanje kriminalitete predstavlja temelj sekundarnega preprečevanja kriminalitete in si prizadeva odkriti probleme na mikroravni in ukrepe, ki so posebej prilagojeni za odpravo danega problema (Meško, 2002: 63).

Clarke in Eck (2008: 90–101) sta predstavila 25 tehnik situacijske kriminalne prevencije, ki so namenjene oteževanju izvajanja kriminalitete.

**Tabela 1: 25 tehnik situacijske kriminalne prevencije** (vir: Clarke in Eck, 2008)

<p><b>POVEČANJE TRUDA</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Okrepiti tarče.</li> <li>2. Nadzorovati dostop do prostorov.</li> <li>3. Izvajati preglede pri izhodu.</li> <li>4. Odvrčati storilce.</li> <li>5. Nadzorovati orodje.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ključavnice, mreže na oknih, neprebojna stekla, alarmi, ograje, blagajne.</li> <li>– Uporaba elektronskih oznak na artiklih, ki ob izhodu sprožijo alarm v primeru neplačila.</li> <li>– Oznake, da je prostor pod videonadzorom.</li> </ul>
<p><b>POVEČANJE TVEGANJA</b></p> <p>Storilce bolj skrbi tveganje prijetja kot posledice po prijetju, zato je treba povečati tveganje, da bo storilec prijet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Okrepiti varovanje.</li> <li>7. Pomagati naravnemu nadzoru.</li> <li>8. Zmanjšati anonimnost.</li> <li>9. Uporabljati upravljavce prostorov.</li> <li>10. Okrepiti formalni nadzor.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fizično varovanje in izboljšava tehničnega varovanja.</li> <li>– Osvetljevanje notranjega in zunanjega prostora.</li> <li>– Večje število zaposlenih, usposabljanje zaposlenih za preprečevanje kriminalitete.</li> <li>– Ob kritičnih urah, dnevih prisotnost varnostnikov.</li> </ul>
<p><b>ZMANJŠANJE NAGRAD</b></p> <p>Razumeti je treba koristi različnih kategorij kaznivih dejanj in iskati načine za njihovo zmanjšanje.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>11. Prikrivati tarče.</li> <li>12. Odstraniti tarče.</li> <li>13. Identificirati lastnino.</li> <li>14. Prekiniti trge.</li> <li>15. Onemogočiti koristi.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umik večje količine gotovine v sef.</li> <li>– V trgovinah preprečujejo tatvine ploščice s črnilom. Če jo hočemo odstraniti, spusti črnilo, pri čemer se npr. oblačilo uniči. S tem odpravimo njihovo motiviranost, saj oblačila ne morejo ne nositi, ne prodati.</li> </ul>

<p><b>ZMANJŠANJE PROVOKACIJ</b></p>	<p>16. Zmanjšati frustracije in stres. 17. Izogibati se sporom. 18. Zmanjšati izzive in skušnjave. 19. Nevtralizirati pritisk vrstnikov. 20. Odvrniti od posnemanja.</p>	<p>– Dobra delovna praksa in nagrade za zaposlene. – Zaposleni ne puščajo blagajne nenadzorovane.</p>
<p><b>ODPRAVA IZGOVOROV</b> Storilci pogosto opravičujejo svoje ravnanje, da bi »nevtralizirali« občutke sramu ali krivde.</p>	<p>21. Določiti pravila. 22. Objaviti navodila. 23. Zbuditi vest. 24. Podpirati spoštovanje pravil. 25. Nadzorovati zlorabe drog in alkohola.</p>	<p>– Določanje pravil za odpravo kakršne koli nejasnosti v zvezi s sprejemljivostjo vedenja. – Napiši na vhodih npr. navajajo »Tatvine v trgovinah takoj prijavimo policiji«.</p>

### 3.3 Premoženjska kazniva dejanja na bencinskih servisih v Sloveniji

Iz baze o kriminaliteti Generalne policijske uprave Slovenije za obdobje 2008–2013, ki je na voljo na Inštitutu za varstvoslovje Fakultete za varnostne vede, smo zbrali in analizirali primere premoženjske kriminalitete na bencinskih servisih (tatvino, veliko tatvino, rop, roparsko tatvino in goljufijo). S pomočjo programskega orodja ArcGIS so bile koordinate primerov kriminalitete, prenesene na zemljevid celotne Slovenije, na katerih smo lahko odčitali področja, kjer prihaja do zgostitve kriminalitete za proučevana kazniva dejanja, ter ugotovili naravo kaznivih dejanj, ki so najpogostejša. Opozoriti je treba, da je zaradi pomanjkljivosti pri beleženju podatkov v bazo približno 10 % vseh zaznanih primerov nemogoče opredeliti in prikazati na kartah. Žal nam ni uspelo pridobiti datumov dogodkov, da bi lahko na podlagi tega izračunali sezonski cikel.

Celotna analiza se nanaša na pet vrst premoženjskih kaznivih dejanj (tatvine, velike tatvine<sup>29</sup>, goljufije, rope in roparke tatvine) na bencinskih servisih v Sloveniji. Tabela 2 prikazuje število posameznih vrst premoženjskih kaznivih dejanj na bencinskih servisih med letoma 2008 in 2013. Skupaj je bilo zabeleženih 36.501 premoženjskih kaznivih dejanj.

<sup>29</sup> Velika tatvina je definirana v 205. členu Kazenskega zakonika [KZ-1] (2008). Po kazenskem zakoniku Republike Slovenije o veliki tatvini po prvem odstavku 205. člena govorimo takrat, ko storilec z vlomom, vdorom ali drugačnim premagovanjem večjih ovir pride v zaprto stavbo, sobo, blagajno, omaro ali druge zaprte prostore. Vlomi so torej zajeti v sam opis velike tatvine in so v našem primeru analizirani skupaj s številom kaznivih dejanj velike tatvine.

**Tabela 2: Število posameznih vrst kaznivih dejanj na bencinskih servisih med letoma 2008 in 2013 (vir: Generalna policijska uprava [GPU], 2008–2013)**

	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>SKUPAJ</b>
<b>TATVINA</b>	4.763	4.574	5.057	5.032	6.382	6.117	31.925
<b>GOLJUFIJA</b>	513	402	364	346	808	949	3.382
<b>VELIKA TATVINA</b>	114	141	92	157	247	333	1.084
<b>ROP</b>	15	13	19	7	13	21	88
<b>ROPARSKA TATVINA</b>	7	4	3	3	3	2	22
<b>SKUPAJ</b>	5.412	5.134	5.535	5.545	7.453	7.422	36.501

Zaradi številčnosti primerov bomo najprej prikazali rezultate analize tatvin in goljufij v obdobju od leta 2008 do leta 2013 glede na lokacijo in rezultate analize omenjenih kaznivih dejanj glede na dan v tednu in del dneva (uro), ko so se zgodila kazniva dejanja. V drugem delu pa bomo, zaradi manjšega števila primerov, prikazali veliko tatvino ter skupaj rop in roparsko tatvino za isti časovni okvir.

### **3.3.1 Analiza tatvin in goljufij glede na lokacijo (regijo) za obdobje od leta 2008 do leta 2013**

Analizirali smo kazniva dejanja goljufij in tatvin na bencinskih servisih v Sloveniji v obdobju od leta 2008 do leta 2013. Tabela 3 prikazuje število kaznivih dejanj goljufij glede na posamezno regijo v Sloveniji.

**Tabela 3: Goljufije na bencinskih servisih glede na regijo (vir: GPU, 2008–2013)**

REGIJA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	SKUPAJ
OSREDNJESLOVENSKA	226	140	150	86	153	210	965
PODRAVSKA	74	45	40	70	157	194	580
SAVINJSKA	78	61	52	76	128	155	550
JUGOVZHODNA SLOVENIJA	46	38	30	32	100	125	371
POMURSKA	24	28	43	54	72	86	307
GORENJSKA	26	30	14	6	70	55	201
OBALNO-KRAŠKA	13	31	7	2	34	46	133
SPODNJEPOSavska	6	7	0	5	36	32	86
GORIŠKA	5	11	12	6	11	20	65
NOTRANJSKO-KRAŠKA	6	9	7	2	11	17	52
ZASAVSKA	6	1	8	3	17	4	39
KOROŠKA	3	1	1	3	18	2	28

V Tabeli 4 je predstavljeno število kaznivih dejanj tatvin glede na posamezno regijo v Sloveniji.

**Tabela 4: Tatvine na bencinskih servisih glede na regijo (vir: GPU, 2008–2013)**

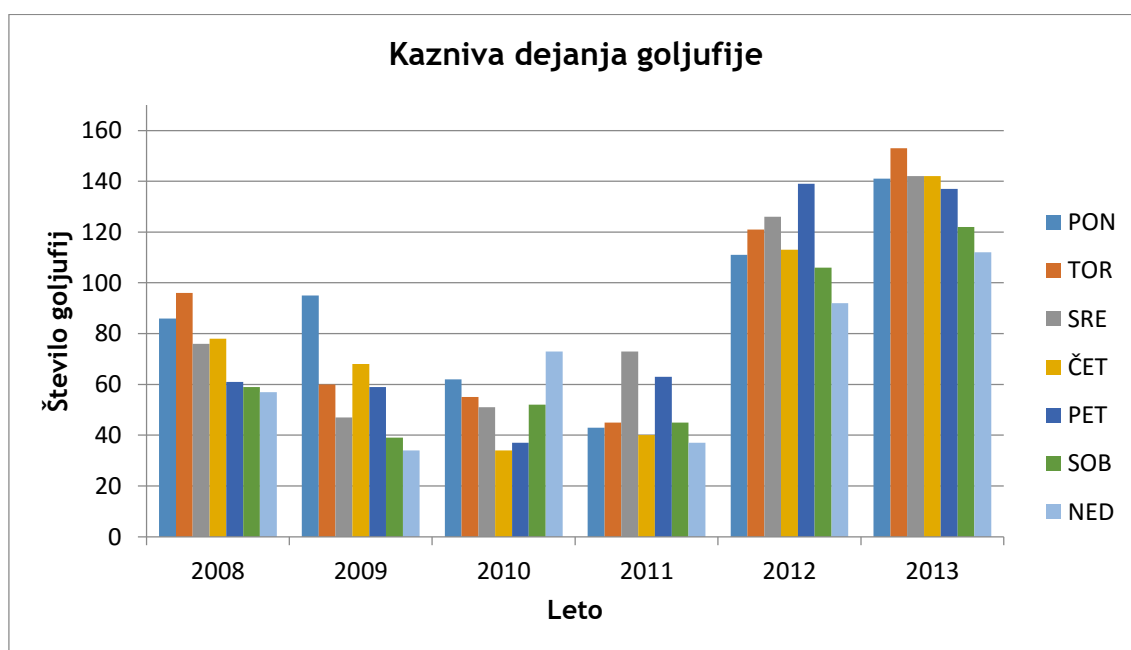
REGIJA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	SKUPAJ
OSREDNJESLOVENSKA	3.454	3.892	3.317	3.266	3.645	3.872	20.446
PODRAVSKA	386	411	425	385	554	474	2.635
GORENJSKA	145	390	333	339	499	430	2.136
SAVINJSKA	273	325	298	228	342	314	1.780
OBALNO-KRAŠKA	145	164	197	230	462	215	1.413
GORIŠKA	99	102	162	160	224	177	924
POMURSKA	58	94	108	180	239	214	893
JUGOVZHODNA SLOVENIJA	112	80	74	74	150	184	674
NOTRANJSKO-KRAŠKA	38	47	47	32	158	152	474
SPODNJEPOSavska	32	30	49	46	67	57	281
KOROŠKA	10	15	16	68	18	14	141
ZASAVSKA	6	24	28	22	19	12	111

V celotnem proučevanem obdobju je bilo na bencinskih servisih zabeleženih največ kaznivih dejanj tatvine. Pregled števila kaznivih dejanj je pokazal, da se jih je največ zgodilo v osrednjeslovenski regiji, zato smo jo podrobneje pregledali in dobili naslednje rezultate. V

Ljubljani se je v letu 2008 zgodilo kar 57,3 % (2729 KD) tatvin, daleč na drugem mestu so z 2,5 % (119 KD) Domžale, sledijo Trzin (80 KD), Lukovica (72 KD) in Logatec (61 KD). Približno enak vrstni red se pojavi tudi leta 2009, le odstotki so nekoliko drugačni. Največ tatvin je bilo zabeleženih v Ljubljani, 39,5 % (1.806 KD), sledijo Domžale s 4,7 % (216 KD) ter Trzin, Brezovica in Logatec, vsak približno 2,3 %. Leta 2010 je bilo v Ljubljani 2.067 kaznivih dejanj tatvine, sledijo Domžale (224 KD) in Trzin (194 KD). Na zadnjem mestu sta občini Ig in Moravče s tremi kaznivimi dejanji tatvine v letu. Leto kasneje se je v Ljubljani zgodilo 2.067 kaznivih dejanj tatvine, na drugem mestu so Domžale (189 KD) in na tretjem Trzin (170 KD). V zadnjih dveh proučevanih letih je bilo še vedno največ kaznivih dejanj tatvine na servisih, prijavljenih v Ljubljani. Leta 2012 so jih prijavili 1.940, leta 2013 pa 1.997.

### 3.3.2 Analiza dneva v tednu in ure za kaznivi dejanji goljufije in tatvine za obdobje od leta 2008 do leta 2013

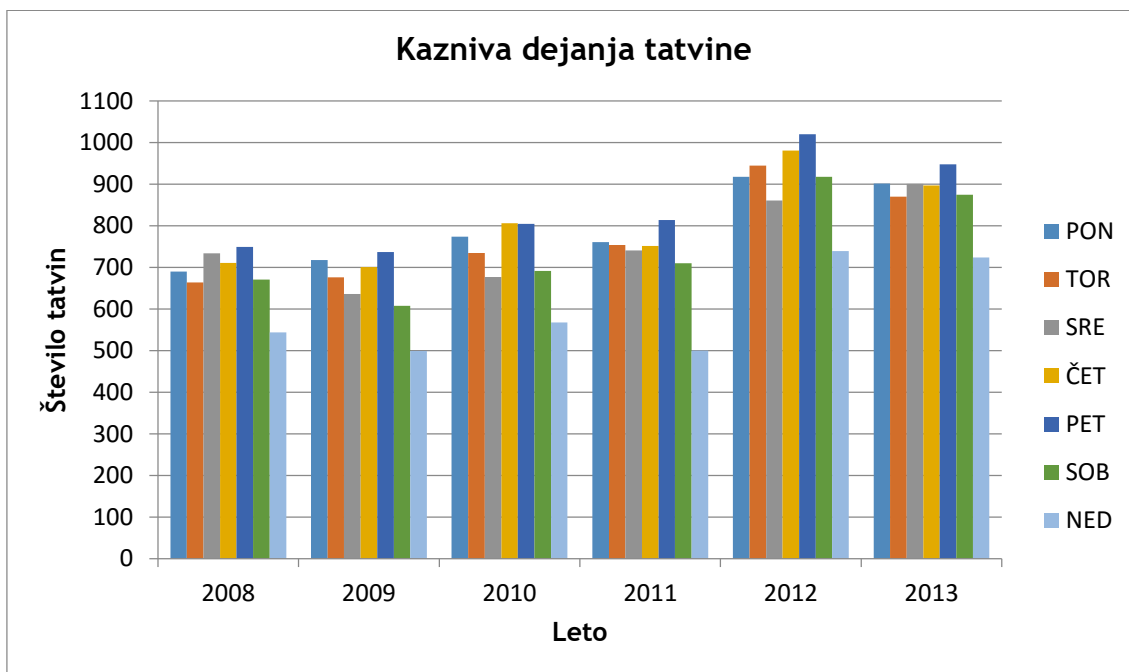
Spodnji diagram (slika 1) prikazuje razporeditev kaznivih dejanj goljufije na bencinskih servisih za celotno analizirano obdobje, glede na dan v tednu. Po številu kaznivih dejanj goljufije močno izstopata leti 2012 in 2013, saj se je zgodilo skoraj enkrat več kaznivih dejanj goljufije kot v predhodnih letih. V obdobju šestih let se je zgodilo 3.382 goljufij, povprečno torej ena do dve goljufiji na dan. Glede na dan v tednu nobeden posebno ne izstopa; v šestih letih se je na določen dan v tednu zgodilo nekje med 405 (nedelja) in 538 goljufij (ponedeljek).



Slika 1: Kazniva dejanja goljufije glede na dan v tednu (2008–2013) (vir: GPU, 2008–2013)

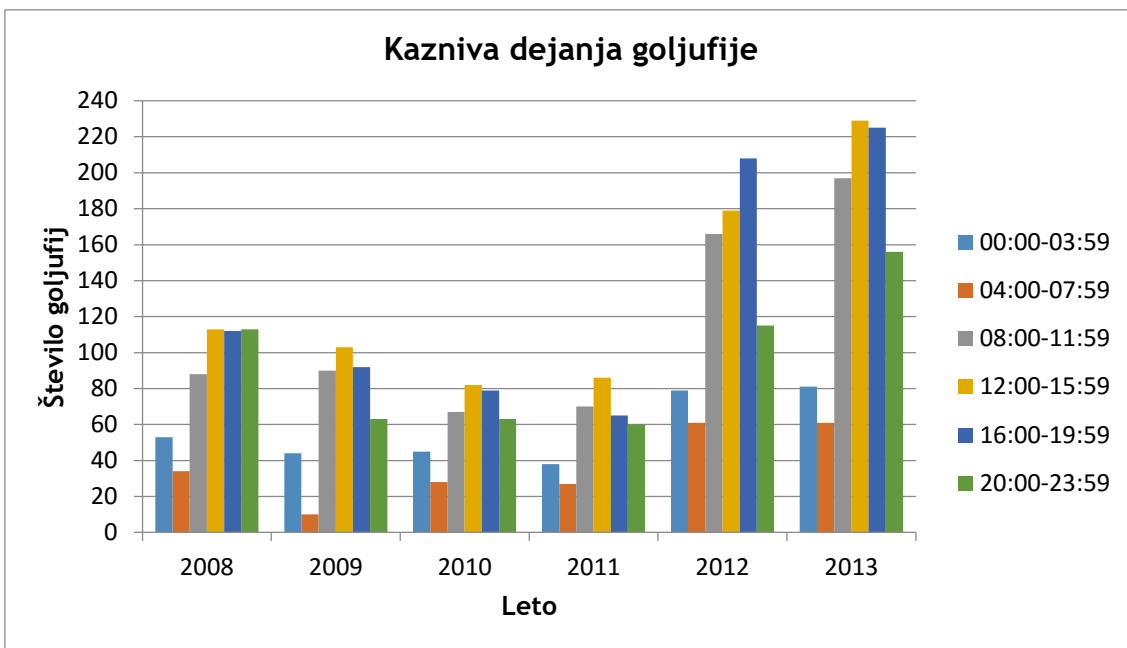
Slika 2 prikazuje razporeditev kaznivih dejanj tatvine za analizirano obdobje glede na dan v tednu. Zabeleženih je bilo skupaj 31.925 tatvin v obdobju šestih let, povprečno kar 15 na dan.

Sam graf lepo prikazuje, da noben dan v tednu ne izstopa posebno. Nekaj manj tatvin je v celotnem obdobju zaznanih le ob nedeljah.



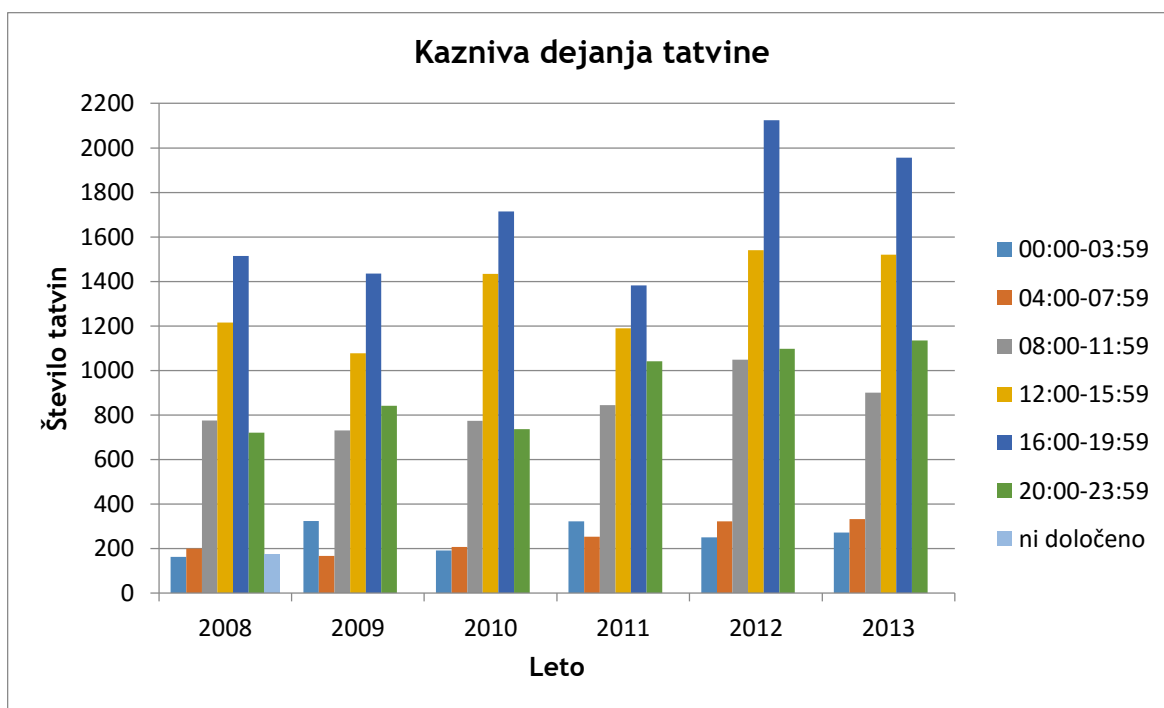
Slika 2: Kazniva dejanja tatvine glede na dan v tednu (2008–2013) (vir: GPU, 2008–2013)

V nadaljevanju predstavljamo porazdelitev goljufij in tatvin glede na del dneva (uro). Spodnja dva diagrama (sliki 3 in 4) prikazujeta časovni razpon, ko so se kazniva dejanja zgodila. Na sliki 3 vidimo dele dneva oziroma čas, v katerem so se zgodile goljufije v obdobju od leta 2008 do leta 2013. Tudi tu lahko opazimo, da se je število kaznivih dejanj goljufije v zadnjih dveh analiziranih letih močno povečalo. Problematiko povečanega števila goljufij na servisih predstavlja čas med poldnevom in osmo uro zvečer.



**Slika 3: Porazdelitev kaznivega dejanja goljufije glede na del dneva (uro)** (vir: GPU, 2008–2013)

Na sliki 4 je razvidno, da del dneva med četrto in osmo uro popoldne odstopa od povprečja. V tem časovnem okvirju se je v obdobju šestih let zgodilo 31,7 % vseh tatvin. Na drugem mestu je s 25 % čas med poldnevom in četrto uro popoldne.



**Slika 4: Porazdelitev kaznivega dejanja tatvine glede na del dneva (uro)** (vir: GPU, 2008–2013)



### 3.3.3 Analiza kaznivih dejanj velike tatvine, ropa in roparske tatvine za obdobje od leta 2008 do leta 2013

V nadaljevanju predstavljamo rezultate analize kaznivih dejanj velike tatvine, ropa in roparske tatvine za obdobje 2008-2014 (glej Tabelo 5).

**Tabela 5: Število kaznivih dejanj velike tatvine, ropa in roparske tatvine (2008–2013)** (vir: GPU, 2008–2013)

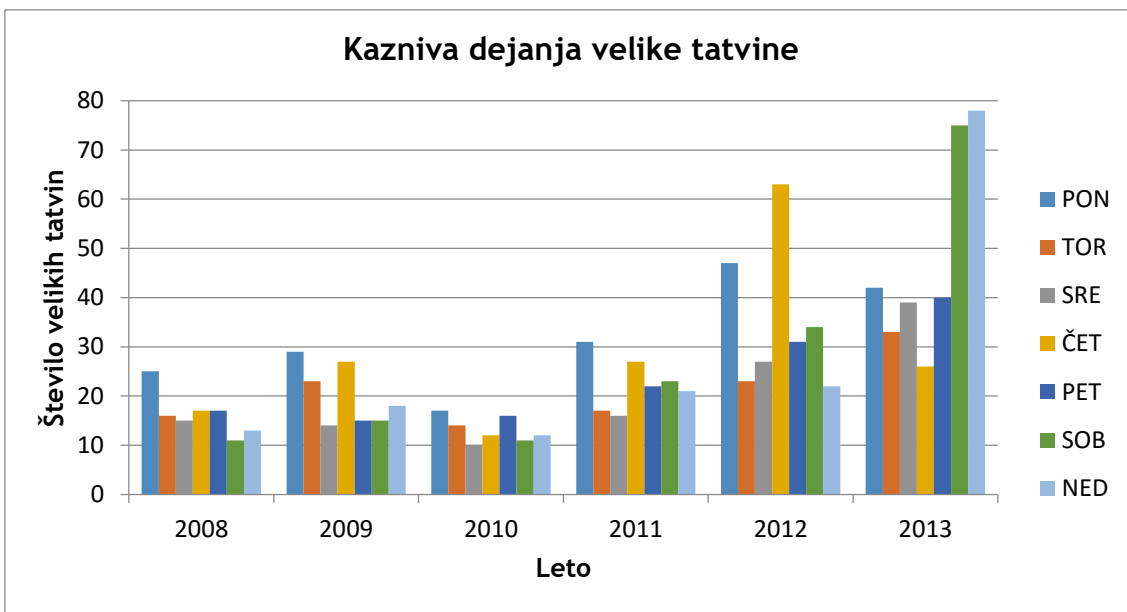
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	SKUPAJ
<b>VELIKA TATVINA</b>	114	141	92	157	247	333	1.084
<b>ROP</b>	15	13	19	7	13	21	88
<b>ROPARSKA TATVINA</b>	7	4	3	3	3	2	22
<b>SKUPAJ</b>	136	158	114	167	263	356	1.194

#### 3.3.3.1 Velika tatvina

Leta 2008 je bilo prijavljenih 114 kaznivih dejanj velike tatvine, od tega se jih je več kot polovica zgodila v osrednjeslovenski regiji. Na drugem mestu je z 12 kaznivimi dejanji podravska regija. Naslednje leto se je število velikih tatvin povečalo, najbolj izpostavljena pa je ostala osrednjeslovenska regija (45,4 odstotka). Leta 2010 se je število velikih tatvin zmanjšalo za 34,8 % (92 kaznivih dejanj) glede na predhodno leto. Osrednjeslovenska (25 KD) in podravska (21 KD) regija skupaj predstavljata regiji, v katerih se je v tem letu zgodilo 50 % vseh velikih tatvin.

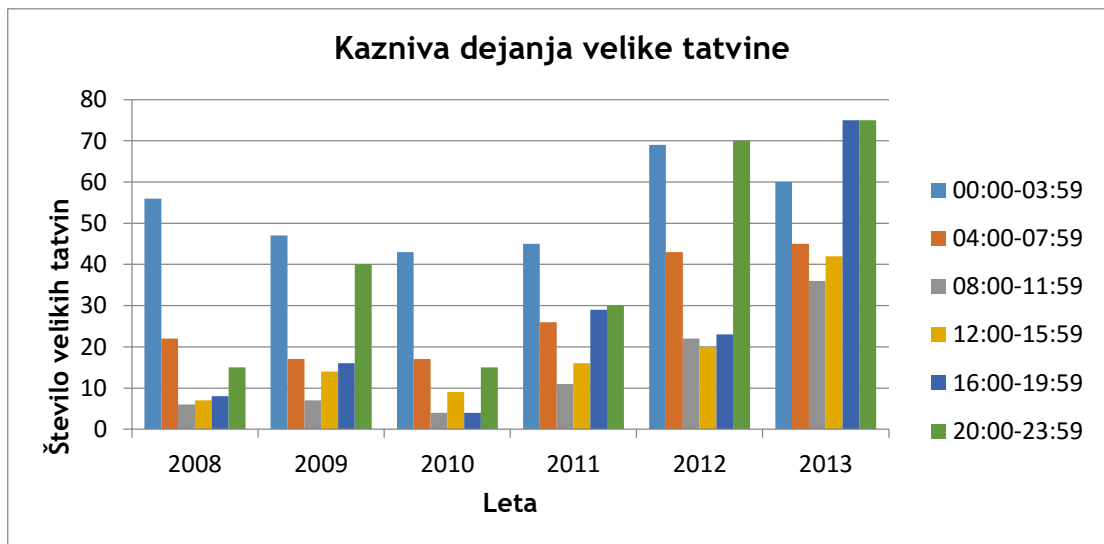
Z letom 2011 je število velikih tatvin le še naraščalo. Glede na predhodno leto se je povečalo za približno 70 odstotkov (157 kaznivih dejanj). Najbolj izpostavljena je bila osrednjeslovenska regija (46,5 odstotka), z devetnajstimi velikimi tatvinami je na drugem mestu podravska regija. Leta 2012 je bilo zabeleženih že 247 kaznivih dejanj velike tatvine, največ (25,1 odstotka) se jih je zgodilo v osrednjeslovenski regiji, na drugem mestu je podravska regija (15,4 odstotka). Število velikih tatvin je v zadnjem analiziranem letu še narastlo. Daleč pred ostalimi regijami ostaja osrednjeslovenska regija s 65,5 % vseh prijavljenih velikih tatvin.

Slika 5 prikazuje razporeditev kaznivih dejanj velike tatvine glede na dan v tednu. V obdobju od leta 2008 do leta 2013 je bil najbolj izpostavljen dan ponedeljek, leta 2012 se je dogajanje prestavilo nekoliko bolj na sredino tedna (četrtek), še vedno pa ostaja ponedeljek na drugem mestu. V zadnjem proučevanem letu se je v soboto in nedeljo skupaj zgodilo 46 % kaznivih dejanj. Opazimo torej, da se je poleg samega števila kaznivih dejanj, v zadnjem letu premaknil tudi trend, saj so bencinski servisi pogosteje tarče kaznivih dejanj velikih tatvin ob koncih tedna.



Slika 5: Razporeditev kaznivih dejanj velike tatvine glede na dan v tednu (2008–2013) (vir: GPU, 2008–2013)

Na sliki 6 je prikazan trend kaznivih dejanj velike tatvine na bencinskih servisirah glede na del dneva. Skozi celotno proučevano obdobje se je največ velikih tatvin zgodilo v času med polnočjo in četrto uro zjutraj. V zadnjih dveh letih je opaziti, da se je veliko število velikih tatvin zgodilo tudi v večernem času, med osmo uro popoldne in polnočjo.



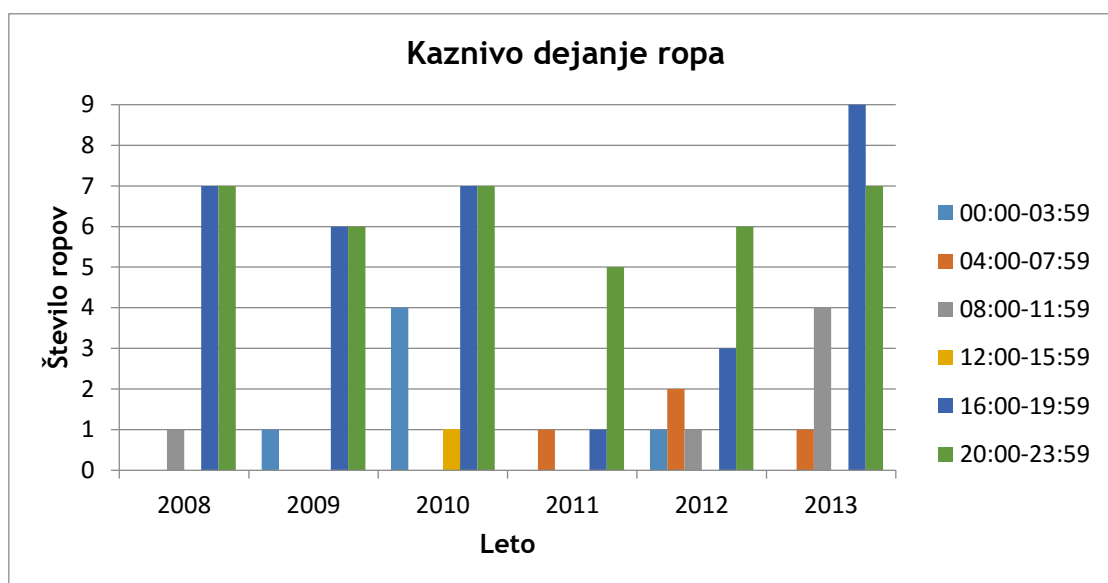
Slika 6: Razporeditev kaznivih dejanj velike tatvine glede na del dneva (uro) (vir: GPU, 2008–2013)

### 3.3.3.2 Rop in roparska tatvina

Gre za kaznivi dejanji, ki sta se v obdobju od leta 2008 do leta 2013 zgodili najmanjkrat. Skupaj predstavljajo le 0,3 % vseh kaznivih dejanj v proučevanem obdobju. Od leta 2008 do leta 2013 se je na bencinskih servisih zgodilo 88 ropov in 22 roparskih tatvin.

Tabela 5 zgoraj prikazuje število kaznivega dejanja ropa in roparske tatvine glede na posamezno leto. V zadnjih dveh letih, ki smo jih analizirali, opazimo, da je število kaznivih dejanj začelo naraščati. Največje število ropov se je zgodilo leta 2013, od tega 11 primerov v osrednjeslovenski regiji. Število kaznivih dejanj ropa glede na uro v dnevu je nazorno prikazano na diagramu (slika 7).

Roparska tatvina je bila največkrat zabeležena leta 2008 (7). Naslednje leto so se zgodile štiri roparske tatvine, tri v osrednji Sloveniji (Ljubljana), ena pa v jugovzhodni Sloveniji (Trebnje). Leta 2010, 2011 in 2012 so zabeležili po tri kazniva dejanja, vsa v osrednji Sloveniji, le leta 2012 je bila ena prijava v gorenjski regiji. Zadnje leto sta se zgodili dve kaznivi dejanji: eno v Sežani in eno v Pesnici. Zaradi malega števila te vrste kaznivega dejanja posploševanje ni možno, zato tudi nismo naredili grafičnih prikazov.



Slika 7: Kaznivo dejanje ropa glede na del dneva (uro) (vir: GPU, 2008–2013)

### 3.4 Kazniva dejanja na bencinskih servisih v Ljubljani (2008–2013)

Analiza je pokazala, da se je največje število kaznivih dejanj na bencinskih servisih zgodilo na območju Ljubljane, zato bomo podrobneje analizirali število kaznivih dejanj, dan v tednu in uro, ko so se ta dejanja zgodila. V tabeli 6 je prikazano število posameznih premoženjskih kaznivih dejanj, ki so se v obdobju šestih let zgodila na bencinskih servisih v Ljubljani.

**Tabela 6: Premoženjska kazniva dejanja na bencinskih servisih v Ljubljani (2008–2013)** (vir: GPU, 2008–2013)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	SKUPAJ
<b>TATVINA</b>	2.729	1.806	2.067	2.067	1.940	1.997	12.606
<b>GOLJUFIJA</b>	165	68	52	39	58	92	474
<b>VELIKA TATVINA</b>	39	42	11	37	43	150	322
<b>ROP</b>	3	4	6	1	0	7	21
<b>ROPARSKA TATVINA</b>	1	3	2	3	1	0	10
<b>SKUPAJ</b>	2.937	1.923	2.138	2.147	2.042	2.246	13.433

V obdobju šestih let je bilo zabeleženih skupaj 13.433 premoženjskih kaznivih dejanj na območju Ljubljane. Število tatvin se je v proučevanem obdobju zmanjševalo, preseneča pa dejstvo, da se je število kaznivih dejanj velike tatvine leta 2013 močno povečalo.

Glede na dan v tednu analiza ni pokazala posebnih odstopanj za določen dan. Nekoliko bolj zanimiva je analiza kaznivih dejanj glede na del dneva (uro), ko je bilo zabeleženo kaznivo dejanje. Podrobneje smo analizirali kazniva dejanja tatvin, goljufij in velikih tatvin. Rop in roparske tatvine smo zaradi nizkega števila izpustili, saj na rezultate nimajo bistvenega vpliva.

**Tabela 7: Tatvine, goljufije in velike tatvine na bencinskih servisih v Ljubljani (2008–2013)** (vir: GPU, 2008–2013)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	SKUPAJ
<b>00:00–03:59</b>	238	219	100	197	77	125	956
<b>04:00–07:59</b>	122	47	50	76	76	87	458
<b>08:00–11:59</b>	514	272	308	285	301	333	2.013
<b>12:00–15:59</b>	784	481	671	481	505	526	3.448
<b>16:00–19:59</b>	948	607	765	499	769	715	4.303
<b>20:00–23:59</b>	327	290	236	605	313	453	2.224

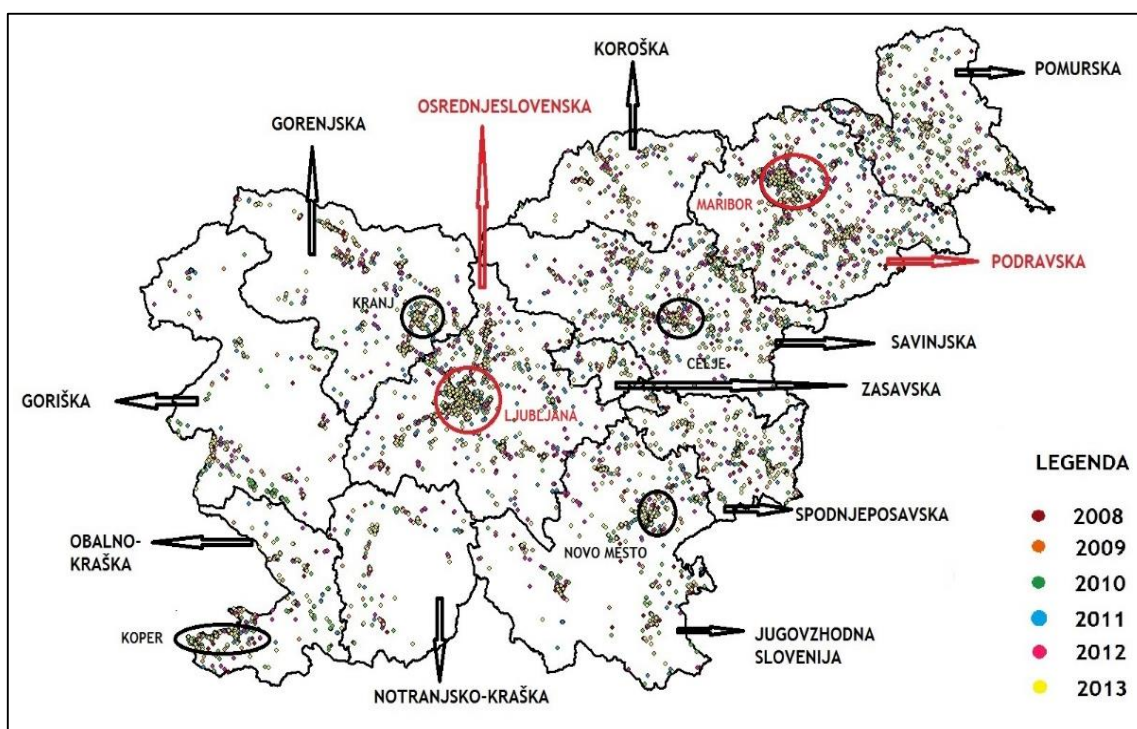
Kot kaže tabela 7, je najbolj problematičen čas med poldnevom in osmo uro popoldne, najmanj kaznivih dejanj pa se je zgodilo v času med četrto in osmo uro zjutraj. Predvidevamo lahko, da so vzroki za takšne rezultate med drugim tudi v tem, da vsi bencinski servisi niso odprti v nočnem času, pa tudi dejstvo, da je takrat na servisih malo ljudi in so storilci kaznivih dejanj mnogo bolj opazni kot pa v popoldanskem času, ko je gneča.

### 3.5 Zemljevidi analiziranih kaznivih dejanj na bencinskih servisih v Sloveniji

Zemljevidi analiziranih kaznivih dejanj na bencinskih servisih v Sloveniji prikazujejo lokacije zgostitve posamezne vrste kaznivih dejanj.

#### 3.5.1 Goljufija

Zemljevid (Slika 9) prikazuje porazdelitev kaznivega dejanja goljufije na bencinskih servisih v Sloveniji. Na karti so goljufije za vsako leto v obdobju 2008–2013 obarvane z drugo barvo, kot prikazuje legenda na sliki. Vsako leto so kazniva dejanja porazdeljena približno enakomerno, in sicer je analiza lokacij pokazala, da največji problem predstavljajo tisti bencinski servisi, ki se nahajajo na območju in v središču večjih mest, še posebej v Ljubljani, Mariboru, Kopru, Celju, Novem Mestu in Kranju. Glavni razlog so gotovo: gostota prebivalstva, večja neopaznost storilcev ter večje število bencinskih servisov, ki so odprti tudi v nočnem času. Opozorimo še na obmejno problematiko – na meji z Italijo namreč opazimo nekoliko povečano zgostitev kaznivih dejanj goljufije (npr. Nova Gorica, območje Kopra). Razlog je lahko neobstoja meja, kar storilcem omogoča hiter umik, hkrati pa so možnosti za izmikanje »roki pravice« večje, saj je treba več časa za vzpostavitev sodelovanja med slovensko in italijansko policijo.

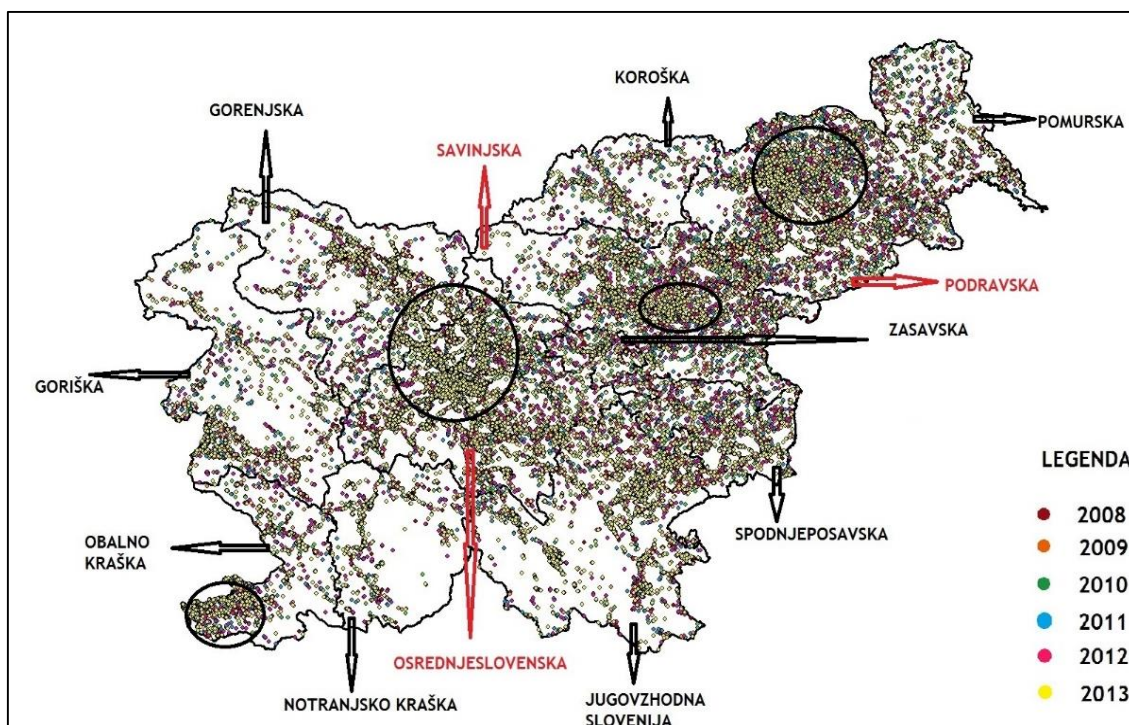


Slika 9: Razporeditev kaznivih dejanj goljufije na zemljevidu Slovenije (2008–2013) (vir: GPU, 2008–2013)

### 3.5.2 Tatvina in velika tatvina

Zemljevid na sliki 10 prikazuje območja zgoščitve kaznivih dejanj tatvine in velike tatvine na bencinskih servisih v Sloveniji v obdobju 2008–2013. Tatvina je najpogostejše premoženjsko kaznivo dejanje, skupaj z veliko tatvino pa smo ju prikazali na zemljevidu zaradi lažje interpretacije. Opazimo dokaj prekrivajoča območja, kjer letno prihaja do velikega števila zgoraj omenjenih kaznivih dejanj. Velika tatvina in tatvina se v velikem številu pojavljata na bencinskih servisih po celotnem območju Republike Slovenije. Osrednjeslovenska regija z glavnim mestom Ljubljana, podravska regija z Mariborom, zasavska regija s Celjem in obalno-kraška regija s Koprrom so območja, kjer prihaja do največje zgoščitve obravnavane kriminalitete. Ob pogledu na zemljevid opazimo veliko večje gostitve teh kaznivih dejanj na območjih osrednje in vzhodne Slovenije kot pa na območju zahodne Slovenije.

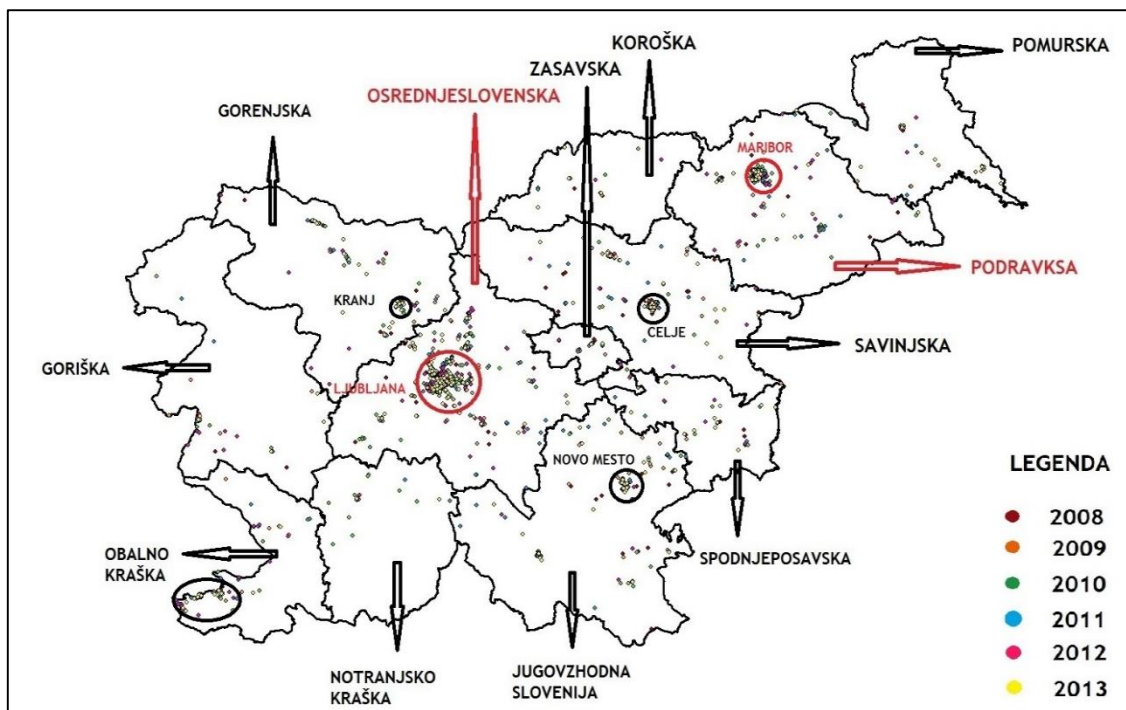
Zavedati se je treba, da gre pri veliki večini primerov tatvine za neopaznost oziroma za dejstvo, da storilec in žrtev ne prideta v stik. Tako lahko storilec neopazno v trgovini, kjer je zaposlenih premalo prodajalcev, ukrade stvar. V primerih, ko je zasačen, je pogosto odločilno njegovo obnašanje, npr. če je storilec pripravljen plačati, kar je ukradel, dejanje obžaluje in če se je to zgodilo prvič, pride velikokrat do tega, da ga prodajno osebje ne prijavi (Mohamad, 2011). To nam postavlja vprašanje izkrivljanja slike prijavljenih kaznivih dejanj in realnega stanja.



Slika 10: Razporeditev kaznivih dejanj tatvin in velikih tatvin na zemljevidu Slovenije (2008–2013) (vir: GPU, 2008–2013)

### 3.5.3 Rop in roparska tatvina

Zemljevid na Sliki 11 prikazuje zgostitve analiziranih primerov kaznivih dejanj ropa in roparske tatvine. Po analizi smo ugotovili, da sta tako rop kot tudi roparska tatvina na bencinskih servisih kaznivi dejanji, ki so ju v obdobju 2008–2013 na ozemlju Republike Slovenije zabeležili v najmanjšem številu primerov, kot smo tudi predhodno sklepali, se pa vzorec ponovi tudi na tem zemljevidu, in sicer je najbolj občutljivo območje Ljubljane, Maribora, Kopra, Celja, Novega mesta in Kranja, a v znatno manjšem številu kot na prejšnjih zemljevidih.



Slika 11: Razporeditev kaznivih dejanj ropa in roparske tatvine na zemljevidu Slovenije (2008–2013) (vir: GPU, 2008–2013)

## 4 ZAKLJUČEK

Svoboden, danes tako priljubljen samopostrežen način prodaje, poskrbi, da marsikoga »zasrbijo prsti« – prisvojiti si želi predmet, ki ga sicer ne namerava kupiti. Vse manjše število zaposlenih, večji obseg dela, preračunljivi tatovi in pomanjkljivosti v konceptih varnosti poskrbijo, da so priložnosti za izvrševanje kaznivih dejanj na bencinskih servisih vse številčnejše. Zaradi večjega števila prebivalcev, bencinskih servisov in strank so pogosteje tarče kaznivih dejanj tisti bencinski servisi, ki so v večjih mestih ali na avtocestnem križu Slovenije. Razen velike tatvine, ki jo največkrat izvedejo v nočnem času, ko so bencinski servisi zaprti, je najbolj kritičen del dneva med poldnevom in osmo uro zvečer. Število kaznivih dejanj glede na dan v tednu pri nobeni vrsti kaznivih dejanj ne izstopa.

Pomanjkljivosti v analizi podatkov vidimo predvsem v dejavnikih, ki vplivajo na zmanjševanje kakovosti statistike. Temno polje kriminalitete je iz policijskih statistik izključeno. Primerjava z drugimi državami je zaradi različnih definicij zakonov in zakonskih okvirjev skoraj nemogoča. Na analiziranje širšega obdobja vplivajo spremembe zakonodaje, ki onemogočajo realne primerjave predhodnega in sedanjega stanja. Izrednega pomena je zaupanje državljanov v policijo, tožilstvo, sodišča in vpliva na pripravljenost posameznika da prijavi kaznivo dejanje. Dolgotrajni sodni postopki, mile kazni, nezaupanje sodstvu in tožilstvu so le nekateri razlogi za pogoste odstopne od pregona trgovcev glede kaznivih dejanj. Zato lahko na podlagi literature sklepamo, da je odstotek primerov na bencinskih servisih, ki dočakajo sodni epilog, še nekoliko nižji.

Tehnike situacijske kriminalne prevencije, ki sta jih opisala Clarke in Eck (2008), so namenjene oteževanju kriminalitete. Analiza je namreč pokazala, da predstavljajo premoženjska kazniva dejanja na bencinskih servisih problem in se je nanj treba ustrezno odzvati. Postavitev zapornic na točilna mesta, uveljavitev predplačniškega sistema in kombinacija fizičnega in tehničnega varovanja ter učinkovit mehanizem, ki bi zmanjševal število kaznivih dejanj, so le nekateri predlogi, ki jih ponujamo lastnikom in najemnikom bencinskih servisov za izboljšanje varnosti tako zaposlenih kot tudi strank. Konkreten predlog za zmanjševanje števila tako imenovanih pobegov bi bila uveljavitev evidence, v katero bi vpisovali npr. znamko vozila ali registrsko tablico osebe, ki je ukradla gorivo. Baza, ki bi se redno posodabljala, bi bila enotna za vse bencinske servise in bi predstavljala način hitrega informiranja. Vsem je namreč jasno, da je za uspešno reševanje teh problemov izrednega pomena ravno hitra reakcija policistov. Govorimo torej o predlogih, ki bi morali biti jasno predstavljeni javnosti in bi služili kot opozorilo storilcem kaznivih dejanj

Z analizo smo dobili le osnovno sliko in predstavbo številčnosti in problematike premoženjskih kaznivih dejanj na bencinskih servisih v Sloveniji, jasna podoba pa je skrita v prepletanju pomanjkljive zakonodaje in zavesti nepoštenih posameznikov. Spremeniti je namreč treba navade in se zavedati, da je premoženjskih kaznivih dejanj vedno več in da lahko postanemo žrtev na vsakem koraku in ob vsaki uri.

## Uporabljeni viri

ACS Advice. (2014). *Preventing fuel theft*. Pridobljeno na [https://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&ved=0CFAQFJA GahUKEwjI\\_vb4-NDIAhVCBywKHcpcCdE&url=http%3A%2F%2Fwww.acs.org.uk%2F%3Fwpdmdl%3D1813&usq=AFQjCNGy6FcghiJtyP39iCGsnPSz3rIXAA&sig2=SMNOT4BJMtYbUgy7gjjJFg&bvm=bv.105454873,d.bGg&cad=rja](https://www.google.si/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&ved=0CFAQFJA GahUKEwjI_vb4-NDIAhVCBywKHcpcCdE&url=http%3A%2F%2Fwww.acs.org.uk%2F%3Fwpdmdl%3D1813&usq=AFQjCNGy6FcghiJtyP39iCGsnPSz3rIXAA&sig2=SMNOT4BJMtYbUgy7gjjJFg&bvm=bv.105454873,d.bGg&cad=rja)



- Barron, K. (1998). Vulnerable retail outlets – experiences of service stations. V *Crime Against Business Conference, 18.–19. junij 1998*. Melbourne: Barron Consulting.
- Brantingham, P. J. in Faust, F. L. (1976). A Conceptual Model of Crime Prevention. *Crime and Delinquency*, 22, 284–296.
- Brvar, B. (2013). *Merjenje kriminalitete*. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti.
- Campbell, J. (1993). *Map Use and Analysis*. Dubuque: William C. Brown.
- Chainey, S. in Ratcliffe, J. (2005). *GIS and Crime Mapping*. West Sussex: John Wiley & Sons Ltd.
- Chakraborti, N., Gill, M., Willis, A., Hart, J. in Smith, P. (2002). The Victimization of Petrol Service Stations: Crime Patterns and Implications. *Crime Prevention and Community Safety: An International Journal*, 4(3), 37-48.
- Clarke, R. V. (1997). *Situational Crime Prevention: Successful Case Studies*. New York: Harrow and Heston Publishers.
- Clarke, R. V. in Eck, J. E. (2008). *Priročnik za policijske (kriminalistične) analitike – v 60 korakih do rešitve problema*. Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
- Crow, W. J., in J. L. Bull. (1975). *Robbery Deterrence: An Applied Behavioral Science Demonstration-Final Report*. Pridobljeno na <https://www.ncjrs.gov/App/publications/Abstract.aspx?id=34097>
- Generalna policijska uprava [GPU]. (2008–2013). *Geografski podatki tatvin, velikih tatvin, ropov, roparskih tatvin in goljufij na bencinskih servisih v Sloveniji za leto 2008–2013*. Ljubljana: Generalna policijska uprava.
- Eman, K. in Hacin, R. (2015). Analiza kriminalitete na območju Občine Puconci z uporabo metode kartiranja kriminalitete. *ANALI PAZU HD*, 1(1), 27–44.
- Farrell, G. (1995). Preventing Repeat Victimization. *Crime and Justice*, 19, 469–534.
- Filbert, K. M. (2004). What is a Geographic Information System: Basic Concepts and Applications of GIS of Criminal Justice and Policing. V *7th Annual International Crime Mapping Research Conference*. Boston: Boston University Publishing.
- Kazenski zakonik Republike Slovenije [KZ-1]. (2008). *Uradni list RS*, (55/08).
- Kotnik, K. (2003). *Geografski informacijski sistem in njegova uporabnost na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami* (Diplomsko delo). Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- Kraak, M. in Ormeling, F. (2003). *Cartography: Visualization of geospatial data*. Pridobljeno na [https://books.google.si/books?hl=sl&lr=&id=LelyAAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Kraak,+M.,+Ormeling,+F.+%282003%29.+Cartography:+Visualization+of+geospatial+data.+Harlow:+Prentice+Hall.&ots=xpgtWJyVbH&sig=OKTZsrKLthk8kPpvLqcBxuP\\_Kr4&redir\\_esc=y#v=onepage&q=Kraak%2C%20M.%2C%20Ormeling%2C%20F.%20](https://books.google.si/books?hl=sl&lr=&id=LelyAAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=Kraak,+M.,+Ormeling,+F.+%282003%29.+Cartography:+Visualization+of+geospatial+data.+Harlow:+Prentice+Hall.&ots=xpgtWJyVbH&sig=OKTZsrKLthk8kPpvLqcBxuP_Kr4&redir_esc=y#v=onepage&q=Kraak%2C%20M.%2C%20Ormeling%2C%20F.%20)

282003%29.%20Cartography%3A%20Visualization%20of%20geospatial%20data.%20Harlow%3A%20Prentice%20Hall.&f=false

Kwan, M. (2000). *Interactive geovisualization of activity-travel patterns using three-dimensional geographical information systems: a methodological exploration with a large data set*. Columbus, OH: The Ohio State University.

Klinkon, I. in Meško, G. (2005). Uporaba geografskih informacijskih sistemov pri analizi kriminalitete. *Varstvoslovje*, 7(2), 133–149.

Meško, G. (2002). *Osnove preprečevanja kriminalitete*. Ljubljana: Visoka policijsko-varnostna šola.

Mohamad, H. (2011). *Background paper: Retail crime*. New South Wales: Department of Attorney General & Justice. Pridobljeno na [http://www.crimeprevention.nsw.gov.au/Documents/retail\\_crime\\_background\\_paper.pdf](http://www.crimeprevention.nsw.gov.au/Documents/retail_crime_background_paper.pdf)

Petrol. (2015). *Letno poročilo skupine Petrol in družbe Petrol d. d., za leto 2014*. Ljubljana: Petrol d.d. Pridobljeno na [https://www.petrol.si/sites/www.petrol.si/files/attachment/letno\\_porocilo\\_petrol\\_2014.pdf](https://www.petrol.si/sites/www.petrol.si/files/attachment/letno_porocilo_petrol_2014.pdf)

Šumrada, R. (2005). *Strukture podatkov in prostorske analize*. Ljubljana: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo.

University Consortium for Geographic Information Science [UCGIS]. (2014). *Roger Tomlinson*. Pridobljeno na <http://ucgis.org/ucgis-fellow/roger-tomlinson>

Žnidarič, B. (2006). Teoretična izhodišča sodobne varnostne paradigme. *Delo in varnost*, 51(5), 53–56.

### **O avtorici:**

**Sara Korpič** je diplomantka magistrskega programa Varstvoslovje na Fakulteti za varnostne vede Univerze v Mariboru. E-pošta: [sara.korpic@gmail.com](mailto:sara.korpic@gmail.com)