

ZAKLJUČNO POROČILO
O REZULTATIH OPRAVLJENEGA RAZISKOVALNEGA DELA
NA PROJEKTU V OKVIRU CILJNEGA RAZISKOVALNEGA
PROGRAMA (CRP) »KONKURENČNOST SLOVENIJE 2006 – 2013«

I. Predstavitev osnovnih podatkov raziskovalnega projekta

1. Naziv težišča v okviru CRP:

Prometna varnost

2. Šifra projekta:

V2-0550

3. Naslov projekta:

Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji

3. Naslov projekta

3.1. Naslov projekta v slovenskem jeziku:

Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji

3.2. Naslov projekta v angleškem jeziku:

Road traffic safety factors in Slovenia

4. Ključne besede projekta

4.1. Ključne besede projekta v slovenskem jeziku:

varnost v cestnem prometu, preprečevanje nesreč, prometna zakonodaja

4.2. Ključne besede projekta v angleškem jeziku:

road traffic safety, prevention of traffic accidents, legislation on traffic safety

5. Naziv nosilne raziskovalne organizacije:

Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani

5.1. Seznam sodelujočih raziskovalnih organizacij (RO):

6. Sofinancer/sofinancerji:

Ministrstvo za promet
Javna agencija za raziskovalno dejavnost RS

7. Šifra ter ime in priimek vodje projekta:

14313

Dragan Petrovec

Datum: 07.09.2010

Podpis vodje projekta:

Prof. dr. Dragan Petrovec

Podpis in žig izvajalca:

Inštitut za kriminologijo,
direktor: prof. dr. Matjaž Jager

II. Vsebinska struktura zaključnega poročila o rezultatih raziskovalnega projekta v okviru CRP

1. Cilji projekta:

1.1. Ali so bili cilji projekta doseženi?

- a) v celoti
 b) delno
 c) ne

Če b) in c), je potrebna utemeljitev.

1.2. Ali so se cilji projekta med raziskavo spremenili?

- a) da
 b) ne

Če so se, je potrebna utemeljitev:

2. Vsebinsko poročilo o realizaciji predloženega programa dela¹:

Raziskava ima dva dela. Prvi se nanaša na zakonodajne rešitve, ki jih predlagamo na podlagi študija primerljivih zakonodaj in na podlagi statističnih ugotovitev drugega dela raziskave. Gre za spremembo doslej uveljavljenega kaznovalnega koncepta. Pri blažjih kršitvah (prekrških) ugotavljamo, da je potrebno pozornost posvetiti povratnikom in zlasti tistim, ki namerno hudo kršijo predpise npr. o hitrosti, vozijo vinjeni ali izrazito namerno ogrožujoče. Pri kaznivih dejanjih s področja prometne varnosti (najhujše kršitve) je treba razločevati med nevarnimi povzročitelji in naključnimi povzročitelji. Zaradi hudih posledic, ki se pogosto zgodijo v prometu nasploh, se ta distinkcija izgublja in sodišča po našem mnenju preveč poudarka dajejo posledicam pri izbiri sankcij.

Konceptualna novost je tudi v predlogih o obravnavanju hujših kršiteljev, kjer bi dosedanjo prakso poučevanja morali zamenjati z vplivanjem na vedenjske vzorce.

Drugi del raziskave je pretežno statističen. obravnavanih je 660.000 udeležencev v prometu v letih 2004 - 2008. Na podlagi različnih podatkov o vsaki kršitvi oziroma nesreči lahko priporočimo ustrezne ukrepe. Ta del raziskave potrjuje tudi hipoteze, da na prometne nesreče vpliva praktično neomejeno število faktorjev, za katere se ne da izračunati obsega konkretnega vpliva. Vendar visoke korelacije pričajo o potrebnih ukrepih na različnih področjih. Primer: splošni odnos do uživanja alkoholnih pijač se kaže v nespremenjenem deležu vinjenih voznikov, ne glede na upadanje najhujših nesreč. Enaka ugotovitev velja za delež voznikov, ki vozijo prehitro.

Vsi podatki so obdelani tudi regionalno. Razlike so statistično pomembne in terjajo ustrezno politiko v regijah.

¹ Potrebno je napisati vsebinsko raziskovalno poročilo, kjer mora biti na kratko predstavljen program dela z raziskovalno hipotezo in metodološko-teoretičen opis raziskovanja pri njenem preverjanju ali zavračanju vključno s pridobljenimi rezultati projekta.

3. Izkoriščanje dobljenih rezultatov:

3.1. Kakšen je potencialni pomen² rezultatov vašega raziskovalnega projekta za:

- a) odkritje novih znanstvenih spoznanj;
- b) izpopolnitev oziroma razširitev metodološkega instrumentarija;
- c) razvoj svojega temeljnega raziskovanja;
- d) razvoj drugih temeljnih znanosti;
- e) razvoj novih tehnologij in drugih razvojnih raziskav.

3.2. Označite s katerimi družbeno-ekonomskimi cilji (po metodologiji OECD-ja) sovpadajo rezultati vašega raziskovalnega projekta:

- a) razvoj kmetijstva, gozdarstva in ribolova - Vključuje RR, ki je v osnovi namenjen razvoju in podpori teh dejavnosti;
- b) pospeševanje industrijskega razvoja - vključuje RR, ki v osnovi podpira razvoj industrije, vključno s proizvodnjo, gradbeništvom, prodajo na debelo in drobno, restavracijami in hoteli, bančništvom, zavarovalnicami in drugimi gospodarskimi dejavnostmi;
- c) proizvodnja in racionalna izraba energije - vključuje RR-dejavnosti, ki so v funkciji dobave, proizvodnje, hranjenja in distribucije vseh oblik energije. V to skupino je treba vključiti tudi RR vodnih virov in nuklearne energije;
- d) razvoj infrastrukture - Ta skupina vključuje dve podskupini:
 - transport in telekomunikacije - Vključen je RR, ki je usmerjen v izboljšavo in povečanje varnosti prometnih sistemov, vključno z varnostjo v prometu;
 - prostorsko planiranje mest in podeželja - Vključen je RR, ki se nanaša na skupno načrtovanje mest in podeželja, boljše pogoje bivanja in izboljšave v okolju;
- e) nadzor in skrb za okolje - Vključuje RR, ki je usmerjen v ohranjanje fizičnega okolja. Zajema onesnaževanje zraka, voda, zemlje in spodnjih slojev, onesnaženje zaradi hrupa, odlaganja trdnih odpadkov in sevanja. Razdeljen je v dve skupini:
- f) zdravstveno varstvo (z izjemo onesnaževanja) - Vključuje RR - programe, ki so usmerjeni v varstvo in izboljšanje človekovega zdravja;
- g) družbeni razvoj in storitve - Vključuje RR, ki se nanaša na družbene in kulturne probleme;
- h) splošni napredek znanja - Ta skupina zajema RR, ki prispeva k splošnemu napredku znanja in ga ne moremo pripisati določenim ciljem;
- i) obramba - Vključuje RR, ki se v osnovi izvaja v vojaške namene, ne glede na njegovo vsebino, ali na možnost posredne civilne uporabe. Vključuje tudi varstvo (obrambo) pred naravnimi nesrečami.

² Označite lahko več odgovorov.

3.3. Kateri so **neposredni rezultati** vašega raziskovalnega projekta glede na zgoraj označen potencialni pomen in razvojne cilje?

Oblikovanje drugačne zakonodaje s področja prometne varnosti v delu, ki se nanaša na odziv na kršitve.
Oblikovanje ustrezne (regionalne in državne) prometne politike, ki zvišuje prometno varnost.

3.4. Kakšni so lahko **dolgoročni rezultati** vašega raziskovalnega projekta glede na zgoraj označen potencialni pomen in razvojne cilje?

Zmanjševanje števila žrtev prometnih nesreč.
Ustreznejša in učinkovitejša obravnava povzročiteljev prometnih nesreč.

3.5. Kje obstaja verjetnost, da bodo vaša znanstvena spoznanja deležna zaznavnega odziva?

- a) v domačih znanstvenih krogih;
- b) v mednarodnih znanstvenih krogih;
- c) pri domačih uporabnikih;
- d) pri mednarodnih uporabnikih.

3.6. Kdo (poleg sofinancerjev) že izraža interes po vaših spoznanjih oziroma rezultatih?

Ministrstvo za notranje zadeve - Policija
AMZS
Sodišča
Tožilstva

3.7. Število diplomantov, magistrov in doktorjev, ki so zaključili študij z vključenostjo v raziskovalni projekt?

1

4. Sodelovanje z tujimi partnerji:

4.1. Navedite število in obliko formalnega raziskovalnega sodelovanja s tujimi raziskovalnimi inštitucijami.

4.2. Kakšni so rezultati tovrstnega sodelovanja?

5. Bibliografski rezultati³ :

Za vodjo projekta in ostale raziskovalce v projektni skupini priložite bibliografske izpise za obdobje zadnjih treh let iz COBISS-a) oz. za medicinske vede iz Inštituta za biomedicinsko informatiko. Na bibliografskih izpisih označite tista dela, ki so nastala v okviru pričujočega projekta.

6. Druge reference⁴ vodje projekta in ostalih raziskovalcev, ki izhajajo iz raziskovalnega projekta:

OPOMBA:

Publiciranje je mogoče šele po končanem projektu, ko se zaključijo vse statistične obdelave in ko posamezni avtorji tudi na podlagi primerjave prispevkov naredijo ustrezne zaključke.

³ Bibliografijo raziskovalcev si lahko natisnete sami iz spletne strani:<http://www.izum.si/>

⁴ Navedite tudi druge raziskovalne rezultate iz obdobja financiranja vašega projekta, ki niso zajeti v bibliografske izpise, zlasti pa tiste, ki se nanašajo na prenos znanja in tehnologije.

Navedite tudi podatke o vseh javnih in drugih predstavitev projekta in njegovih rezultatov vključno s predstavitvami, ki so bile organizirane izključno za naročnika/naročnike projekta.

Kratek povzetek raziskave »Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji«

Pričujoča raziskava osvetljuje nekatere v množici komaj preglednih okoliščin, ki vplivajo na prometno varnost. Kazalo priča o izboru nekaterih kriminoloških vprašanj na eni strani in o obsežnem naboru statističnih podatkov na drugi.

Preprečevanje prometnih nesreč je eno najtežjih opravil, če niso vsi ukrepi skladno uglaseni. Raziskava v kriminološkem delu opozarja med drugim na smiselnost kaznovanja, ki mora biti v razumnih mejah. Najbolj zgovoren primer je ta, da se delež hudih prometnih nesreč zaradi hitrosti in delež nesreč ob alkoholiziranosti ne zmanjšujeta, čeprav sta pozornost nadzora in višina sankcij tukaj najbolj izraziti. To med drugim pomeni, da ne moremo pričakovati hitrih sprememb vedenjskih vzorcev. Gre za dolgoročen kulturni in civilizacijski projekt. Kakor ga po eni strani vzpostavljamo, tako ga na drugi strani s številnimi ukrepi in postopki rušimo.

Vendar razmere niso povsem brezizhodne. Tudi v kratkem času je mogoče zmanjševati število prometnih nesreč. A v tem primeru se je mogoče zanašati predvsem na tako imenovani »inženirski model«. Gre za vse vrste tehničnih ukrepov, s katerimi se zmanjšujejo možnosti nesreč. Sem spadajo ustrezne ceste, preusmerjanje na avtoceste, ki so mnogo varnejše, vzpostavljanje ovir, ki fizično preprečujejo hitro vožnjo, izdelava varnejših vozil in varnostne opreme ter ne nazadnje dvig življenjskega standarda vseh prebivalcev, da si lahko privoščijo varnejša vozila. Mnogi strokovnjaki pripisujejo zmanjšanje hudih prometnih nesreč pri nas v zadnjem času tudi ali zlasti dokončanju avtocestnih povezav (štajerski in dolenski del) in ukinitvi cestnin, zaradi česar so postale avtoceste bolj vabljive.

Glede kaznovanja je treba vselej imeti pred očmi posebnost »prometne« kriminalitete. Gre za specifično krivdno obliko, pri kateri si nihče ne želi posledic, nikjer ni naklepa. Če ta obstaja, ni več področje prometa. A tudi pri malomarnosti imamo povsem različne voznike. Mnogi storijo prekršek iz nezavestne malomarnosti. V vsakdanjem jeziku prometne nesreče »spregledamo«. Kljub potencialnim ali celo jasnim hudim posledicam ne bi smeli, vsaj po našem mnenju, teh storilcev enačiti z onimi, ki zavestno izrazito prekoračijo dovoljeno hitrost ali vozijo vinjeni. Praksa naših sodišč, na katero opozarjamo, je včasih taka, da je posledica temeljno vodilo pri izbiri sankcije.

V določenih primerih pa se sodišča ne ukvarjajo s predvidljivostjo posledic, tako da zavedanje le teh nekako avtomatično pripišejo storilcu. Primer: ali pešcu, ki hodi ob cesti vzporedno z voziščem in z eno nogo stopi s pločnika, ne da bi hotel prečkati cesto, lahko očitamo, da bi se moral zavedati, da s takim vedenjem (s konkretnim korakom po cesti z eno nogo) lahko povzroči smrt desetih ljudi? Ga za 6, 8 ali deset let pošljemo v zapor?

Tudi sicer je dobro imeti pri kaznovanju na vseh ravneh, od prekrškov do kaznivih dejanj, pred očmi dejstvo, da je nevarnih voznikov zelo malo. Mednje štejemo predvsem večkratne kršitelje. Prav bi bilo, da se kaznovanje usmeri nanje s strožjimi sankcijami za povratništvo, pri »naključnih« kršiteljih pa bi opozorilo večinoma doseglo svoj namen.

Med uspele ukrepe tako uvrščamo »treznitev«, kjer je bilo skoraj 32.000 ljudi v dveh letih izločenih iz prometa za čas, v katerem bi bili nesporno nevarni. Številka priča tudi o trdovratnosti vedenjskih vzorcev oziroma specifičnosti slovenske kulture pitja, ki ji malokateri tradicionalen ukrep pride do živega.

Posebnost avtomobilizma in z njim povezane prometne varnosti se kaže tudi v reklamah. Avtomobilistična industrija in specializirana veja psihologije, ki se ukvarja z vplivom reklamnih sporočil na potencialnega kupca, z roko v roki napeljujeta voznike k prav takemu vedenju v prometu, ki je najbolj nevarno in zato prepovedano. Tako država v resnici z drugo roko podre vse, kar vzgojnega in preventivnega ji je uspelo vzpostaviti s prvo skozi številne in dobre preventivne programe. Če smo po dolgih letih neomejene reklame bodisi za cigarete bodisi za alkohol prišli do spoznanja, da je dobro omejiti hvaljenje in spodbujanje določenih vedenjskih vzorcev, je videti, da pri avtomobilizmu niti ne razmišljamo o čem podobnem.

Drugi del raziskave prinaša obsežno statistiko. V prvem podpoglavju gre za obdelavo prekrškov iz sodne pristojnosti. Podrobne analize (kršilci, spol, vrsta prekrška, sankcije...) so narejene za tri okrajna sodišča (Ljubljana, Slovenske Konjice in Ljutomer) za obdobje štirih let. Dobljeni podatki so dragoceni za razmislek o sankcioniranju, o osredotočenju na nevarne storilce (nevarnih voznic – povratnic – tako rekoč ni!) in o oblikovanju ustrezne kriminalitetne politike.

Drugo podpoglavje pa zajema množico podatkov, ki so povezani s prometnimi nesrečami. Gre razporeditev po storilcih in njihovih karakteristikah; za razporeditev po regijah, po vrstah cest ali po naseljih; za razporeditev po teži oziroma posledicah prometnih nesreč; za razporeditev po vrstah kršitev. Nadalje se prikazuje vrste postopkov zoper kršitelje. Med okoliščinami se izpostavita v različnih povezavah hitrost in alkohol. Posebno poglavje je posvečeno motoristom, naslednje pa pešcem. Končno obravnavamo še mlajše udeležence v prometnih nesrečah (do 15 let) in starejše (nad 65).

Vse te kategorije so prikazane v najrazličnejših križanjih podatkov, statistične metode pa omogočajo primeroma napoved hipotetičnega zmanjšanja prometnih nesreč s smrtnim izidom. Nekateri podatki so zajeti v daljšem časovnem obdobju (2001 – 2009), nekateri pa v krajšem (2004 – 2008).

Statistični poglavji, ki obsegata pretežni del raziskave, omogočata razmislek o mnogih ukrepih, s katerimi bi omejili število prometnih nesreč. Promet je področje, ki nima mnogih značilnosti klasične kriminalitete, čeprav gre za prekrške in kazniva dejanja. Krivdna oblika je namreč minimalna, posledice pa izredno hude. Vsako leto je približno desetkrat več žrtev prometa kot je onih zaradi umorov in ubojev. Že zaradi posledic zasluži posebno pozornost države, ki pa se mora odzivati na vseh ravneh. Klasični kaznovalni mehanizem je žal eden najmanj učinkovitih, a najbolj pri roki, na videz najcenejši in na kratki rok zadovoljujoč javno mnenje.

Upamo, da tudi s to raziskavo usmerjamo pozornost še kam drugam in ne le na klasični trikotnik – dejanje:storilec:kazen.