

INŠTITUT ZA KRIMINOLOGIJO
pri Pravni fakulteti v Ljubljani

urednik: Dragan Petrovec

VARNOST CESTNEGA PROMETA





INŠTITUT ZA KRIMINOLOGIJO
pri Pravni fakulteti v Ljubljani

Urednik: dr. Dragan Petrovec

Avtorji: Ljubo Bavcon

Naslov: Varnost cestnega prometa

Izdal in založil: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani
Za izdajatelja: prof. dr. Matjaž Jager
Recenzent:

Tisk: Oblikovanje Pika Škraba s.p.
Fotografija na naslovnici: Simon Plestenjak, siol.net

Naklada: 250
Prvi natis: Ljubljana, 2011

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656.1

VARNOST cestnega prometa / [avtorji Ljubo Bavcon ... et al.] ;
urednik Dragan Petrovec ; [imensko in stvarno kazalo Bogomil
Brvar]. - Ljubljana : Inštitut za kriminologijo pri Pravni
fakulteti, 2011

ISBN 978-961-6503-18-1

1. Bavcon, Ljubo 2. Petrovec, Dragan
255148032

**INŠTITUT ZA KRIMINOLOGIJO
PRI PRAVNI FAKULTETI V LJUBLJANI**

VARNOST CESTNEGA PROMETA

**Dragan Petrovec
Urednik**

Ljubljana 2011

1. Recenziji knjige Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji 9

UVODNA BESEDA.....	11
UVOD.....	13
VARNOST CESTNEGA PROMETA IN KAZNOVALNO PRAVO	15
Razvoj konceptov kazenskoprnega reagiranja na nedisciplino v cestnem prometu	16
KRITIČNA ANALIZA UPORABE 325. ČLENA KZ/95 V SODNI PRAKSI..	19
NEKAJ OPOMB O MODELIH ZA KAZENSKOPRAVNO ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA.....	20
POSKUS NOVE UREDITVE V KZ-1	22
2. PREPREČEVANJE NEZAŽELENEGA VEDENJA S KAZNIJO IN/ALI DRUGIMI UKREPI	27
1.1 SPLOŠNE RAZMERE V SVETU NA PODROČJU KRIMINALITETNE POLITIKE 27	
1.2 RAZMERE V SLOVENIJI.....	28
SMISELNO KAZNOVANJE.....	28
PROBLEM VZGOJE IN PREVZGOJE.....	31
NEKATERE ZAGATE PRI PREPREČEVANJU NEZAŽELENEGA VEDENJA V PROMETU.....	37
PRIMER (SPORNE) IZBIRE IN ODMERE KAZNI ZA PROMETNO NESREČO S HUDIMI POSLEDICAMI.....	43
REKLAMA V PROMETU	47
SPLOŠNO O REKLAMAH IN TRŽENJU	47
REKLAME V AVTOMOBILIZMU IN PROMETU	48
SPLOŠNI PROBLEMI NOVINARSKEGA POROČANJA O TESTIRANJU AVTOMOBILOV	51
KRATKA ANALIZA REKLAMNIH BESEDIL IN VIZUALNIH SPOROČIL TER NOVINARSKIH PRISPEVKOV IZ SVETA AVTOMOBILIZMA	51
SKLEPNA MISEL	52
ČUSTVENOST NASILNEGA RAVNANJA V CESTNEM PROMETU	55
UVOD IN TEORETIČNO IZHODIŠČE.....	55
OPREDELITEV PROBLEMA.....	56
DRUŽBENA ZAŽELENOST IN TIP VOŽNJE	57
NASILNI ČUSTVENI ODZIVI NA CESTI	58
KDO BESNI PO CESTAH.....	61
RAZISKOVANJE ČUSTEV V PROMETU	63
EMOCIONALNI DEJAVNIKI TVEGANJA ZA NASILJE V CESTNEM PROMETU.....	66
FENOMENOLOGIJA PORAJANJA IN UGAŠANJA EMOCIONALNIH ODZIVOV	69
DRUŽBENA SPODBUJENOST NASILNIH EMOCIONALNIH ODZIVOV	73

NASILJE NA CESTI V POVEZAVI S SLUŽBO.....	74
ZAKLJUČEK – K DRUGAČNI (PROMETNI) KULTURI	75
ANALIZA POSTOPKOV O PREKRŠKU PRED OKRAJNIMI SODIŠČI, KI TEČEJO ZARADI STORITVE PREKRŠKA POVZROČITVE PROMETNE NESREČE, VOŽNJE POD VPLIVOM ALKOHOLA, MAMIL ALI DRUGIH SUBSTANC TER PREKORAČITVE HITROSTI.....	81
UVOD	81
VRSTE PREKRŠKOV, KI JIH JE RAZISKAVA ZAJELA	82
1.1.8 Materialna podlaga - Zakon o varnosti v cestnem prometu (ZVCP-1)	82
1.1.9 Sankcije, ki se v postopku o prekršku smejo izreči.....	83
1.1.10 Prekršek povzročitve prometne nesreče	85
1.1.11 Vožnja pod vplivom alkohola, mamil,.., ter odklon preizkusa.....	88
1.1.12 Prekoračitev hitrosti – prekršek po 32. členu ZVCP-1	91
1.1.13 Mladoletniki	91
Pregled podatkov sodišč	92
1.1.14 Skupni obseg prekrškov.....	92
1.1.15 Prekršek povzročitve prometne nesreče po 234. členu ZVCP-1	96
1.1.16 Vožnja pod vplivom alkohola, mamil,.. ter odklon preizkusa alkoholiziranosti ali strokovnega pregleda	100
1.1.17 Prekoračitev hitrosti – prekršek po 32. členu ZVCP-1.....	102
OKRAJNO SODIŠČE V LJUBLJANI.....	105
1.1.18 Skupni obseg prekrškov v obdobju 2005 – 2008	105
1.1.19 Prekršek povzročitve prometne nesreče po 234. členu ZVCP-1	113
1.1.20 Prekršek vožnje pod vplivom alkohola, mamil,.. ali odklon preizkusa po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1	130
1.1.21 Prekrški prekoračitve omejitve hitrosti po 32. členu ZVCP-1	149
1.1.23 Storilci kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti 161	
OKRAJNO SODIŠČE V SLOVENSКИH KONJICAH.....	163
1.1.24 Skupni obseg prekrškov v obdobju 2005 - 2008.....	163
1.1.24.2 Prekršek povzročitev prometne nesreče po 234. členu	170
1.1.25 Prekrški zaradi vožnje pod vplivom alkohola, mamil,.. in odklon preizkusa po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1	189
1.1.26 Prekoračitev omejitve hitrosti - prekrški po 32. členu ZVCP-1	203
1.1.27 Osebe v postopku zaradi kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti.....	208
OKRAJNO SODIŠČE V LJUTOMERU.....	209
1.1.28 Skupni obseg prekrškov iz sodne pristojnosti v obdobju 2005-2008.....	209
1.1.29 Prekršek povzročitve prometne nesreče po 234. členu	214
1.1.30 Prekrški vožnje pod vplivom alkohola, mamil, ... in odklon po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1.....	219
1.1.30.6 Prekoračitev omejitve hitrosti – prekrški po 32. členu	235
1.1.31 Storilci z več prekrški	239
a) Glede na vrsto temeljnega prekrška	241

1.1.32 Osebe v postopku zaradi kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti	244
STATISTIČNA ANALIZA NEKATERIH DEJAVNIKOV VARNOSTI CESTNEGA PROMETA	245
UVOD	245
METODOLOGIJA	248
Uporabljene statistične metode	256
Interaktivna karta Slovenije s statističnimi regijami	258
OSNOVNA statistika PROMETNIH NESREČ IN POSLEDIC v EVROPSKI UNIJI IN POSEBEJ V SLOVENIJI V obdobju 2001-2009	258
PORAZDELITEV PROMETNIH NESREČ PO STATISTIČNIH REGIJAH KRAJA NESREČE V OBDOBJU 2004-2009	266
PORAZDELITEV POSLEDIC prometnih nesreč PO STATISTIČNIH REGIJAH PREBIVALIŠČA OSEB v obdobju 2004-2009 in statističnih regijah kraja nesreče V OBDOBJU 2004-2008	285
Porazdelitev prometnih nesreč IN PREKRŠKOV po kraju prometne nesreče (cesta, naselje) v obdobju 2004-2008 in nevarna mesta	300
Glavni vzroki prometnih nesreč	314
PROMETNE NESREČE PO ŠTEVILU UDELEŽENIH OSEB V OBDOBJU 2004-2008	319
Povzročitelji prometnih nesreč po statističnih regijah IN upravnih enotah prebivališča V OBDOBJU 2004-2008	334
Povzročitelji prometnih nesreč, ki so povzročili več kot eno prometno nesrečo v obdobju 2004-2008 po statističnih regijah prebivališča in njihova udeležba (ni povzročitelj) v drugih prometnih nesrečah	352
Kršitve povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč v obdobju 2004-2008 po statističnih regijah prebivališča	365
Nekateri načini izreka kazni za prekrške zoper povzročitelje prometnih nesreč po statističnih regijah prebivališča v obdobju 2004-2008 in nekateri ukrepi zoper te povzročitelje	400
DEJAVNIK TVEGANJA: ALKOHOL V OBDOBJU 2004-2008	473
RANLJIVA SKUPINA UDELEŽENCEV: KOLESARJI.....	544

Recenziji knjige Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji

Delo "Dejavniki varnosti cestnega prometa v Sloveniji" je interdisciplinarna raziskava, ki jo je pod vodstvom prof. dr. Dragana Petrovca in ob sodelovanju zunanjih sodelavcev opravil Inštitut za kriminologijo v Ljubljani. Od primerljivih raziskav odstopa tako po obsegu (originalni tipkopijski je presegal 600 strani), kot po tem, da ji je uspelo povezati več različnih pogledov na dejavnike cestne varnosti: pogled materialnega in procesnega kaznovalnega prava, kriminološki in penološki pogled, sociološki pogled in psihosocialni pogled, kamor bi lahko umestili tudi analizo vloge čustev pri nasilnem ravnanju v prometu. Vloga čustev, ki spremljajo nasilno vožnjo, je bila doslej pri raziskovanju prometne delinkvence pri nas razmeroma zapostavljena, medtem ko tuji, zlasti anglosaški viri, ki jih je zajela raziskava, kažejo, da gre za vidik prometne varnosti, o katerem se v tujini zadnjih dvajset let intenzivno razpravlja. Odlika raziskave, ki jo je treba še prav posebej izpostaviti, pa je poglobljena statistična analiza prometnih nesreč, povzročiteljev prometnih nesreč udeležencev v prometnih nesrečah in dejavnikov tveganja v prometu. Po mojem vedenju tako poglobljene in metodološko pretanjene statistične raziskave prometne varnosti v Sloveniji še ni bilo.

Glede na uporabljeno metodologijo in znanstveni aparat delo izpolnjuje pogoje za znanstveno monografijo. V ospredju so analitična, sintetična in primerjalna metoda, uporabljene pa so tudi študije primerov. Med uporabljeno literaturo, ki je citirana v opombah pod črto, so tako domača kot tuja znanstvena in strokovna dela.

Raziskavi je uspelo ohraniti trezno in distancirano držo do obravnavane problematike, njeni izsledki rušijo marsikateri mit o prometni varnosti na Slovenskem. Jasno sporočilo raziskave se glasi, da je treba za večjo prometno varnost narediti več, kot je povišanje kazni, predvidenih za prometno delinkvenco (tu raziskava opozarja na širok spekter dejavnikov, ki lahko vplivajo na prometno varnost: od organizacije dela in metod poučevanja v avtošolah do reklamnih sporočil avtomobilske industrije, ki vse prepogosto apelirajo na »športni duh« kupcev njihovih vozil). Tako rezultati ne zapadejo v pri nas pogosto nekritično pozivanje k strožjemu sankcioniranju prometne discipline, temveč utemeljeno opozarjajo na razmeroma omejen doseg učinkov, ki jih ima lahko zaostrovanje kaznovalne represije na tem področju.

Doc. dr. Matjaž Ambrož

Promet je postal del našega vsakdana; vanj smo vključeni vsi, kot vozniki, potniki, kolesarji ali kot pešci. Glede na statistične podatke pa smo ne glede na svojo vlogo v prometu izpostavljeni tveganju, da bomo udeleženi v prometni nesreči (kot pozvročitelji ali žrtve). Civilne iniciative, pogosto oblikovane ob posamičnih tragičnih primerih, zahtevajo od države, da nam zagotovi večjo varnost, da »končno napravi red na cesti«. Država se na te zahteve najpogosteje odziva na odmeven način - z zviševanjem kazni. Tako je že od devetdesetih let prejšnjega stoletja, ko je Zakon o varnosti cestnega prometa uvedel kazenske točke kot novo sankcijo, poznejši zakoni in njihove novele pa so kaznovanje kršiteljev cestno-prometnih predpisov samo še zaostrovale. Upravičeno lahko trdimo, da je sankcioniranje kršitev prometnih predpisov najbolj dinamično področje kaznovalnega prava, saj se vsakih nekaj let kazni poostrijo. Vedno z argumentom, da bomo zaradi višjih kazni varnejši. Pa smo res?

V področje kaznovalne politike sodi tudi razmejevanje med kaznivimi dejanji in prekrški. Naj zgolj ponovim temeljno izhodišče dihotomnega sistema kaznivih ravnanj: prekrški predstavljajo manj nevarna dejanja, kazniva dejanja pa najbolj nevarna in zavržna ravnanja. Kako povedano prenesti na področje prometnih kršitev? Leta 1989 so se lažje prometne nesreče preselile iz kazenskega prava v prekrškovno pravo. To lahko razumemo kot odraz strpnjše kaznovalne politike do prometne kriminalitete ali pa kot razbremenjevanje sodišč. Kaj se je spremenilo od takrat, da so vedno znova aktualne pobude za prenos nekaterih prekrškov med kazniva dejanja? Zakaj je KZ-1 leta 2008 odstopil od koncepta, da predstavlja kaznivo dejanje v prometu le kršitev s poškodbeno posledico, ogrožitvena ravnanja pa prekršek? Gre za spremembo teoretičnega koncepta, sramežljivo sledenje nemškim rešitvam ali le za ponovno zaostrovanje kaznovalne politike v imenu zagotavljanja večje varnosti?

Število hudih prometnih nesreč je v zadnjih letih upadlo, vendar ni mogoče trditi, da je to učinek zgolj ali predvsem ostrejšje kaznovalne politike. Nekateri iščejo razloge v vedno varnejših avtomobilih, v uvedbi vinjet, ki so zmanjšale promet na regionalnih cestah kot najbolj obremenjenih s prometnimi nesrečami, drugi poudarjajo učinek tehničnih posegov v urejanje prometa (ovire na cesti za zmanjševanje hitrosti, krožišča), tretji pomen številnih odmevnih akcij osveščanja voznikov o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola in o nevarnostih prehitre vožnje. Nedvomno vse navedene okoliščine prispevajo k varnosti na cestah, vsaka po svoje in predvsem v kombinacijami z ostalimi. Tako ni mogoče poenostavljeno reči, kaj je treba v narediti, da bo že v enem letu manj smrtnih tragedij na cesti. Poznavanje kriminoloških teorij pa nam ponuja nesporne ugotovitve, da lahko vplivamo na nek nezaželen pojav šele, ko ga dobro poznamo, ko poznamo njegove zakonitosti in okoliščine, ki vplivajo nanj. In obsežna raziskava Inštituta za kriminologijo pri Pravni fakulteti pomembno prispeva k boljšemu poznavanju značilnosti prometne kriminalitete, njenih vzrokov in k razumevanju omejenosti učinkov kaznovanja.

Vrednost raziskave pa ni le v njenem teoretičnem prispevku k razumevanju prej navedenega, ampak z analizo inkriminacij, kaznovalne politike, psihičnih mehanizmov udeležencev v prometu ponuja odgovore na številna konkretna vprašanja, s katerimi se srečuje sodnik, ko obravnava prekrške ali kazniva dejanja in odmerja kazen za kršitelje prometnih predpisov. Izredno obsežna in natančna analiza statističnih podatkov o prometnih nesrečah, iskanje povezav med različnimi dejavniki preko izračuna korelacij pa nudijo oblikovalcem predpisov in ukrepov na različnih ravneh in področjih edinstveno podlago za iskanje rešitev, kako izboljšati varnost na cestah. Raziskava tako ponuja ali vsaj nakazuje številne poti, kako zmanjšati prometno kriminaliteto. In ponovno kaže, da visoke kazni niso ne edina ne najučinkovitejša pot za doseg tega cilja.

Prof. dr. Katja Filipčič

Uvodna beseda

Raziskava o dejavnikih varnosti cestnega prometa je nastajala kot dveletni raziskovalni projekt Inštituta za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani. Delo sta financirali sta dve ustanovi, Ministrstvo za promet in Agencija za raziskovanje Republike Slovenije. Zaključili smo ga v jeseni 2010, zdaj pa je pred bralcem še v knjižni obliki kot znanstvena monografija.

Prometna varnost je neizčrpen vir razmišljanj, tehničnih snovanj in izumov, je predmet zakonodajalčevih idej, da bi zlasti s strogimi kaznimi vplival na vedenje v ljudi, in predmet multidisciplinarnega raziskovanja. V pričujočih poglavjih smo se lotili le nekaterih, po našem mnenju pomembnih vprašanj. Začetek je posvečen nekaterim kazensko pravnim vprašanjem, nadaljujemo s kriminološkimi in dodajamo še nekatere družboslovne, za katere se nam zdi, da doslej še niso bile predmet resnejšega premisleka. Mednje spada primeroma razmislek o tem, kako proizvajalci vozil po eni strani skrbijo za varnostne izboljšave, po drugi pa z enim zamahom uničijo svoja prizadevanja po ohranjanju življenj in zdravja udeležencev v cestnem prometu, zlasti voznikov avtomobilov. Prodajo vozil namreč reklamirajo prav s spodbujanjem vožnje, ki je v nasprotju s pravili.

Raziskava je zlasti v drugem delu bogata s statističnimi podatki. V zvezi s tem je treba povedati, da so lahko dragocen vir načrtov, kako preprečiti del prometnih nesreč, na drugi strani pa z vsem raziskovalnim instrumentarijem, s katerim razpolagamo, ne moremo izmeriti obsega vpliva posamičnega pojava na končno število žrtev. Na ravni domnev po načelu zdrave pameti tako ostaja sklepanje, da je upad nesreč povezan z uvedbo vinjet, ki so mnogim pocenile vožnjo po bistveno varnejših avtocestah. Ali je z vidika zapletenih proračunsko finančnih operacij in razdeljevanja sredstev posamičnim ustanovam (zdravstvo, promet) preveč preprosto reči, da vsako, zaradi nekega ukrepa prihranjeno življenje in zmanjšanje poškodb prihranita izmerljivo količino denarja zdravstvu in denarnim skladom, iz katerih se črpajo bolniška nadomestila? Je preveč preprosto reči, da smo zaradi, recimo petdesetih rešenih življenj in več tisoč manj poškodovanih prihranili toliko, da se splača prihranjeni denar vložiti v varnost cestnega prometa, v izgradnjo varnih poti in v učinkovit nadzor?

Po dosedanjih izkušnjah politika na najpreprostejša vprašanja zelo težko najde odgovore. Tudi pri kaznovanju se je pokazalo, da se ne moremo odpovedati nesmiselnemu in dokazano neučinkovitemu zviševanju glob, ki presegajo razumne meje in jih tudi težko primerjamo z globami marsikje v zahodnoevropskih državah.

Kot urednik in pisec določenih poglavij sem dolžan zahvalo kolegicam in kolegom, ki so sodelovali pri raziskovanju in pisanju, in mi pomagali, da je knjiga dobila, vsaj tako sem prepričan, smiselno strukturo in vsebino.

Enako se zahvaljujem sodelavkam in sodelavcem matične ustanove, Inštituta za kriminologijo, ki so posredno vplivali na vsebino knjige. Pogosto sem jih spraševal, kaj si mislijo o kakšnih problemih, povezanih s prometno varnostjo. Tako so se utrinjale ideje za nadaljnje raziskovanje.

Tudi kolegi izven inštituta so mi bili v pomoč. Z njimi sem se srečeval bodisi na sestankih Sveta za varnost v cestnem prometu kot ministrovega posvetovalnega telesa bodisi na različnih seminarjih, ki so jih organizirali prav strokovnjaki Ministrstva za promet, med njimi najpogosteje g. Ljubo Zajc. Priznati pa moram tudi del svojih razočaranj. Čeprav je bilo videti, da smo pogosto etnotni pri oblikovanju predlogov za boljšo varnost, in mislim, da smo tudi bili, nam v določenih stvareh ni uspelo prepričati zakonodajalca, da bi pripomogel k bolj civilizirani in strpnejši kaznovalni zakonodaji. Povsem neutemeljeno upanje v moč zastraševanja še vedno

ostaja nespremenjeno. Priznati pa je treba, da je tudi to odraz časa, ki ga živimo, in mnogih neprimernih odzivov na družbene pojave.

Morda utegne – sčasoma - knjiga tudi v teh poglavjih koga prepričati. Naj nam ostane upanje na varnejše in strpnejše čase na sploh.

Dragan Petrovec

1 UVOD

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.

O nekaterih kriminoloških problemih je obstajalo soglasje, da so vredni in potrebni raziskovanja. Drugi problemi so se pojavili med delom in v začetku raziskovanja nismo pomislili nanje. Potem pa so se zazdeli ključni za razumevanje vsaj dela prometnih nesreč. Ko smo se lotili preverjanja hipotez in kriminološke domneve okrepili s statističnimi podatki (včasih – tako kot v tem primeru - je to mogoče, včasih pa precej nezanesljivo), se je pokazalo, da gre za pomembno poglavje prometne varnosti, o katerem ni bilo kaj dosti povedanega. Tak primer so reklame v prometu, ki naravnost spodbujajo nevarno vedenje voznikov. Za skoraj vse situacije ponujajo rešitve, ki so na žalost v popolnem nasprotju s fizikalnimi zakonitostmi in tudi dejanskimi posledicami na naših cestah. Tako so avtomobili z izrazito športno zasnovano obliko in z reklamiranjem videzu ustreznih karakteristik tudi do petkrat pogosteje udeleženi v smrtnih nesrečah, kot bi smeli biti glede na delež med vsemi registriranimi vozili.

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, vzpostavlanje 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.

Poseben problem je ugotavljanje vzročnosti in vpliva posamičnih okoliščin na nek rezultat. Gre za problem v družboslovju na sploh, enako zapleteno pa je ugotavljanje, koliko na primer zvišanje kazni za vožnjo pod vplivom alkohola vpliva na obseg nesreč. Enako zapleteno je ugotavljanje vseh drugih ukrepov na končno število onesrečenih ljudi. Tukaj je težko karkoli obljubljeni kljub korelacijam, ki se potrdijo. Znajdemo se na ravni argumentacije »po zdravi pameti«, ki se ne sliši vselej prepričljivo. Poleg tega imamo posamezniki zelo različne »zdrave pameti«.

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.

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 voznikov – povratnikov – tako rekoč ni!) in o oblikovanju ustrezne kriminalitetske politike.

Drugo podpoglavje pa zajema množico podatkov, ki so povezani s prometnimi nesrečami. Gre za 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 prikazujejo 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.

Izvajalci raziskave so bili naslednji:

- Prof. dr. Ljubo Bavcon, zaslužni profesor Pravne fakultete v Ljubljani,
- Bogo Brvar, spec. kriminologije, prof. matematike in fizike,
- Dr. Mitja Muršič, raziskovalec na Inštitutu za kriminologijo,
- Doc. Dr. Nina Peršak, Fakulteta za varnostne vede Univerze v Mariboru,
- Prof.dr. Dragan Petrovec, Znanstveni svetnik na Inštitutu za kriminologijo,
- Tatjana Polak, sodnica Okrajnega sodišča v Ljubljani.

VARNOST CESTNEGA PROMETA IN KAZNOVALNO PRAVO (Ljubo Bavcon)

2.1 UVODNE OPOMBE

Naslovna tema je bolj ali manj nenehno v ospredju javne pozornosti in tako seveda tudi strokovne javnosti. V zadnjem desetletju je bila ta tema na dnevnem redu X. dnevov javnega prava leta 2004¹ in že takrat je bilo mogoče zaznati kritične misli o tedaj veljavnem kaznivem dejanju po 325. čl. KZ/95 (Povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti). Konec leta 2008 pa je začel veljati novi kazenski zakonik, poimenovan KZ-1, ki je to temo ponovno odprl. Na pol je spremenil dosedanje konceptijo kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa, in sicer tako, da je k vsebinsko nespremenjenemu, zdaj 323. členu (povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti), dodal v 324. členu še eno dejanje, z naslovom: Predrzna vožnja v cestnem prometu².

Tako menim, da je zaradi boljšega razumevanja miselnih tokov, ki so vodili svetovno in našo kazensko-pravno misel, koristno, če povem, da je bilo že konec petdesetih in v šestdesetih letih večje število mednarodnih in domačih posvetovanj o tej problematiki. V tistem času je bilo v ospredju vprašanje, kaj je treba predvsem kazensko preganjati in kaznovati, ali vedenje, ravnanje, obnašanje ljudi, zlasti vzrokov motornih vozil, ali pa posledice prometnih nesreč, ki so pogosto tudi katastrofalne, ali pa oboje skupaj.

Vsaka od variant je imela svoje slabosti, ki so bile logično dogmatične narave, ali pa so povzročale praktične težave zlasti pri prepoznavanju katerega od zakonskih znakov kaznivega dejanja, ali pa pri odmeri kazni. Te težave so se potem pokazale tako, da nobena od variant ni izpolnjevala zahteve po pravičnosti, ki je poleg zahteve po poštenem sojenju temeljna zahteva, ki jo javnost naslavlja na sodstvo.

Zato so seveda v vseh evropskih državah iskali rešitve, ki bi bile vsaj najmanj v nasprotju s temeljnimi zahtevami, če že idealnih ni bilo mogoče najti, in seveda učinkovite. Lahko pa že uvodoma povem, da se je tako takrat kot se zdaj vse vrti okoli vprašanja, ali je kazensko-pravna intervencija v resnici samo ultima ratio, legitimna potem, ko sta država in družba izvršili vse, kar je le mogoče za varnost cestnega prometa (ceste, ureditev prometa, varnost vozil itd.), ali pa prevlada kriminalitetno politično prepričanje, da je kazenska represija poglavito učinkovito sredstvo za zagotavljanje varnosti cestnega prometa.

¹ X. Dnevi javnega prava. Izobraževanje in usposabljanje v javni upravi, št. 1/2004 Kazensko-pravna sekcija s. 293 do 377.

² Prof. D. Korošec je v zaključku svojega kritičnega prispevka o novostih KZ-1 s področja varnosti cestnega prometa, zapisal: ...je treba novi 324. člen KZ-1 v nedostopnosti ustrežnejših argumentov predlagateljev razglasiti kot kazensko-pravno dogmatično površno in kriminalitetnopolitično neodgovorno polovičarstvo. Korošec D. : Sodobna dogmatika kazenskega prava cestnega prometa. Javna uprava, št. 1, Ljubljana 2008, s. 77-99

Uvodoma moram še poudariti, da ni dobro, če opazujemo prizadevanja za večjo varnost cestnega prometa po posameznih segmentih, na primer posebej raven prekrškov in posebej kazenskopravno raven, toda prav tako je potrebno ti dve dejavnosti tudi razločevati.

2.2 RAZVOJ KONCEPTOV KAZENSKOPRAVNEGA REAGIRANJA NA NEDISCIPLINO V CESTNEM PROMETU

Kazensko pravna inkriminacija kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa se je, ko je cestni avtomobilski promet postal gostejši in nevarnejši, izločila iz splošne inkriminacije kaznivih dejanj zoper splošno varnost ljudi in premoženja kot *lex specialis*. Tako je bilo to ravnanje v KZ Kraljevine Jugoslavije še sestavina dveh od kaznivih dejanj zoper »občno varnost ljudi in imovine«, in sicer po par. 194 za naklepno ogrožanje in po par. 195 za dejanje storjeno iz malomarnosti. Poškodbene posledice so bile oblikovane kot kvalificirani primeri teh dejanj³.

Že KZ iz leta 1951 pa je kaznivo dejanje z imenom Ogrožanje javnega prometa izločil v poseben 271. člen, poškodbene posledice pa so bile penalizirane kot kvalificirani primeri v posebnem 273. členu in poimenovane kot Huda kazniva dejanja zoper splošno varnost. Enaka je ostala struktura tega kaznivega dejanja tudi v noveli KZ/ 51, ki je začela veljati 1. 1. leta 1960⁴.

To kaznivo dejanje je bilo v svoji temeljni obliki ogrožitvene narave in seveda naklepno. Dejanje, izvršeno iz malomarnosti, je bilo po 3. odstavku tega člena privilegiran primer z bistveno nižjo kaznijo. Kvalificirane oblike tega kaznivega dejanja so bile po 273. členu (Huda kazniva dejanja zoper splošno varnost) vezane na težo poškodbene posledice, ki je takrat obsegala veliko premoženjsko škodo ali hudo telesno poškodbo ali smrt ene ali več oseb. Seveda so bile predpisane različno hude kazni glede na težo posledice in glede na obliko krivde glede temeljnega dejanja, glede hujše posledice pa je veljalo pravilo, da je storilec zanjo kazensko odgovoren samo, če mu je mogoče očitati malomarnost (1.odst. 8. člena KZ/1960)⁵.

Po ustavni spremembi iz leta 1974 je področje splošne varnosti ljudi in premoženja prešlo v pristojnost zakonodajnih organov republik in avtonomnih pokrajin. Kazenski zakon SR Slovenije iz leta 1977 je skupino kaznivih dejanj zoper varnost javnega prometa izločil v posebno poglavje z argumentom, da so ta kazniva dejanja po svoji naravi posebnost, ki narekuje tudi njihovo posebno obravnavanje tako v zakonodaji kot tudi v sodni praksi⁶. To ni pomenilo, da predlagatelji izražajo kakšen dvom o potrebnosti kazenskopravne intervencije zoper tista ravnanja, ki so nevarna. Izločitev v posebno poglavje je omogočala njihovo vendarle posebno obravnavanje in jih ni bilo potrebno podrežati njim tujim ali za ta ravnanja neuporabnim pravilom. Poudarek je bil pač na tem, da naj sodišča tudi ob novem zakonu ne spreminjajo dotedanje prakse, ki je to dejanje štela za tipično poškodbeno kaznivo dejanje, izvršeno iz malomarnosti. Takrat je bil v besedilo temeljnega 251. člena vnesen tudi objektivni pogoj kaznivosti, in sicer lahka telesna poškodba ali večja premoženjska škoda. Ta tako imenovani objektivni pogoj kaznivosti je imel pravzaprav to funkcijo, da je jasneje razmejil kršitve prometnih predpisov, ki naj ostanejo na ravni prekrškov, in tiste, ki sodijo v cono kriminalnosti. Z novelo KZ SRS 1989 sta bili opuščeni lahka telesna poškodba in materialna škoda kot objektivni pogoj kaznivost. Tako je bila cona

³ Dolenc M, Sajovic R.: Novelirani kazenski zakonik za kraljevino Jugoslavijo s kratkimi pojasnili. Tiskovna zadruha, Ljubljana 1932

⁴ Glej: Kazenski zakonik z uvodnim zakonom. Uradni list, Ljubljana 1951. Glej tudi: Kazenski zakonik (prečiščeno besedilo). Časopisni zavod Uradni list LRS, Ljubljana 1960

⁵ Glej o tem besedilo z naslovom Sodna praksa na s. 394 malo prej navedene izdaje KZ/60.

⁶ Bavcon L.: Nekatere značilnosti kazenskega zakona socialistične republike Slovenije, s.230-231, v: Kazenski zakon socialistične republike Slovenije, ČZ Uradni list SR Slovenije, Ljubljana 1977

kriminalnosti skrčena na primere, ko je s kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa bila kaka oseba hudo telesno poškodovana, oziroma je bila povzročena smrt ene ali več oseb.

V obrazložitvi h kazenskemu zakonu SRS sem takrat izrazil obžalovanje, ker spričo razumljive potrebe po uskladitvi tega kaznivega dejanja v vseh kazenskih zakonih republik in avtonomnih pokrajin ni bilo mogoče uskladiti zakonskega besedila s prakso slovenskih sodišč. Kot že povedano, so slovenska sodišča to kaznivo dejanje že tedaj pojmovala in obravnavala kot tipično kaznivo dejanje s poškodbeno posledico, povzročeno iz malomarnosti.

Takšen koncept kaznivega dejanja zoper varnost javnega prometa je bilo mogoče uveljaviti šele po osamosvojitvi Slovenije, ko smo konec leta 1994 dobili popoln kazenski zakonik Republike Slovenije, ki je začel veljati 1.1.1995⁷. Koncept kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa je imel dva vira. Eden, in sicer zelo pomemben, je bila slovenska sodna praksa, ki je že, odkar pomnim, to kaznivo dejanje pojmovala kot poškodbeno, ne pa kot ogrožitveno kaznivo dejanje. Temu pojmovanju se je v teoriji pridružil tudi profesor Peter Kobe, ki je v razpravi, objavljeni leta 1964 v JRKK⁸ ugotovil, da je ogrožanje premoženja in življenja ljudi samo fiktivna faza dogajanja pred in med prometno nesrečo. To je faza dogajanja, ki jo je mogoče identificirati samo z logičnim sklepanjem za nazaj, ni pa je mogoče ne ugotoviti, ne dokazati kot krivdno ravnanje udeleženca v cestnem prometu. Če bi bilo storilcu mogoče dokazati, da je ravnal naklepno v odnosu do poškodbene posledice, bi šlo pač za kako drugo kaznivo dejanje (na primer umor), ne pa za povzročitev prometne nesreče.

Drugi vir za to zamisel cestno prometnega kaznivega dejanja je bila tedaj zelo znana zamisel o malomarnostnem kaznivem dejanju, ki je nastala v nemški teoriji⁹. Izhodišče za oblikovanje tega novega tipa kaznivega dejanja je bilo spoznanje, da so v kazenski zakonodaji nekatera kazniva dejanja, ki jih z naklepom že po naravi stvari ni mogoče izvršiti. Kljub temu pa so ta kazniva dejanja v temeljni obliki, se pravi v prvem odstavku določenega člena, oblikovana kot naklepna, v naslednjem ali naslednjih odstavkih pa je določena kazen za primer, če je bilo dejanje izvršeno iz malomarnosti. Takšni dejanji sta bili na primer nevestno zdravljenje iz 122. člena KZ SRS in ogrožanje javnega prometa iz 251. člena istega zaklona. Če bi zdravnik ali kak drug zdravstveni delavec naklepno kršil pravila zdravniške znanosti in stroke in tako povzročil, da se je komu občutno poslabšalo zdravje, bi imeli opraviti s hudo ali posebno hudo telesno poškodbo ali celo z umorom, ne pa s kaznivim dejanjem nevestnega zdravljenja, ki že v naslovu pove, da gre lahko samo za malomarnost, zavestno ali nezavestno seveda. Prav tako je tudi v cestnem prometu; če bi udeleženec prometa z motornim vozilom koga naklepno ogrozil ali telesno poškodoval ali usmrtil, ne bi šlo za kaznivo dejanje zoper varnost prometa, marveč bi šlo za ogrožanje varnosti iz tedanjega 64. člena, ali za povzročitev splošne nevarnosti iz tedanjega 240. člena, ali za takšno ali drugačno telesno poškodbo iz 52. ali 53. člena ali celo za umor iz tedanjega 46. člena KZ SRS.

Glede na to, da imajo takšna kazniva dejanja v zakonodaji predpisano naklepno obliko kot prvenstveno, so imela sodišča dostikrat hude težave. Tako na primer so v drugih delih nekdanje Jugoslavije občasno uporabljali naklepno obliko kaznivega dejanja zoper javni promet zlasti, če so bile posledice zelo hude, ali če je bilo ravnanje storilca izjemno zavržno, na primer vožnja v alkoholiziranem stanju, posebno brezobzirna vožnja in podobno. Ob iskanju izhodov iz takšnih težav in protislovij se je v nemški dogmatiki polagoma izoblikovala zamisel o

⁷ Bavcon L.: Splošna obrazložitev in pojasnila k 31. poglavju: Kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa. Kazenski zakonik Republike Slovenije z uvodnimi pojasnili, s. 90 in 91 uradni list R Slovenije, Ljubljana 1995

⁸ Kobe Peter: Krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja u sudskoj praksi i krivičnopravnoj teoriji. Jugoslovenska revija za kriminologiju in krivično pravo, št. 1, Beograd 1964

⁹ Pregled nemške literature, ki zastopa to stališče, lahko najde bralec pri: Jescheck H.H. v Lehrbuch des Strafrechts, Allgemeiner Teil. Dritte Auflage, Berlin 1978 na s. 457. Navedeni avtor navaja znana imena nemške teorije, in sicer :Blei, Engisch, Kaufmann, Nowakovski.

malomarnostnem kaznivem dejanju, kot posebnem tipu kaznivega dejanja, ki ima svojo posebno strukturo, drugačno od strukture tradicionalnega naklepnega kaznivega dejanja¹⁰.

Miselna konstrukcija, ki je v ozadju določb tedanjega 325. člena KZ SRS, morda res ni preveč enostavna. Glede kršitve predpisa iz ZVCP je moralo sodišče ugotoviti ali obtoženčev naklep ali njegovo malomarnost, kar pomeni, da je potrebno s to metodo izključiti naključja, ki jih obtožencu ni mogoče krivdno očitati. To okoliščino naj bi sodišče upoštevalo pri odmeri kazni, saj zagotovo ni vseeno ali je storilec prekršil predpis z naklepom ali pa z zavestno oziroma celo z nezavestno malomarnostjo. Naslednja faza ugotavljanja krivde pa se nanaša na prometno nesrečo in pri tem izhaja ta konstrukcija iz izkustvenega spoznanja, da prometne nesreče nihče ne povzroči naklepno¹¹. Seveda pa je mogoče ravnati glede prometne nesreče z zavestno ali pa z nezavestno malomarnostjo. Sodišče bi moralo ugotoviti, ali se je obtoženec zavedal, da lahko zaradi njegovega ravnanja, ki je kršitev predpisa, nastane prometna nesreča, vendar pa je lahkomišleto mislil, da jo bo lahko preprečil ali da ne bo nastala. Prav tako je možno, da se udeleženelec v cestnem prometu v konkretnem primeru ni zavedal možnosti, da zaradi kršitve predpisa lahko nastane prometna nesreča, pa so podani razlogi za očitek, da bi se bil glede na okoliščine in glede na svoje osebne lastnosti te možnosti moral in mogel zavedati. Na teh predpostavkah je zgrajeno kaznivo dejanje iz 325. člena KZ kot malomarnostno kaznivo dejanje.

Tej konstrukciji je prof. Novoselec naslovil dovolj ostro kritiko v prispevku k raziskavi o novih institutih kazenskega materialnega in procesnega prava¹². Še prej, leta 1998, pa je prof. Z. Dežman ob koncu svoje obširne analize z naslovom »Kazenskopravno varstvo cestnega prometa in temeljne predpostavke kaznivosti« podal svoj predlog za drugačno definicijo temeljnega kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa de lege ferenda¹³. Tako, se pravi kritično, sta o tej konstrukciji pisala tudi V. Jakulin¹⁴ in D. Korošec¹⁵.

Uvodoma se mi zdi potrebno relativizirati pomen kazenskega prava kot sredstva za zagotavljanje varnosti cestnega prometa. Z velikim zadovoljstvom ugotavljam, da se je število mrtvih ljudi na naših cestah v razmeroma kratkem času več kot prepolovilo¹⁶. Ne vem, komu ali čemu je treba pripisati zasluge za ta dosežek, na ravni verjetnosti pa je domneva, da je to rezultat součinkovanja več dejavnikov, zlasti pa bolj varnih vozil in gostega prometa, ki ne dopušča avantur, morda pa tudi dvigu splošne kulturne ravni prebivalstva. To pripovedujejo tudi podatki o številu vseh prometnih nesreč, ki jih je bilo 39.533 leta 2000, leta 2009 pa 18.849. Ne izključujem možnosti, da je na takšna gibanja vplivala tudi zelo občutna postrožitev kazni za prekrške in ob tem tudi bolj razumna, diferencirana določitev kazni za bolj nevarne prekrške tako v zakonu kot v praksi.¹⁷

¹⁰ Obsežneje sem to strukturo predstavil v razpravi: Bavcon L.: Malomarnostna kazniva dejanja Zbornik znanstvenih razprav XI.letnik. Pravna fakulteta 1980. Bavcon L.: Malomarnostna kazniva dejanja v cestnem prometu. Zamisel, struktura in problemi. V knjigi: Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava. Uradni list RS, Ljubljana 2000.

¹¹ Razen v posebnih primerih, ko je kakšno prometno vozilo samo sredstvo za na primer umor in ko pač ne gre za prometno kaznivo dejanje, oziroma lahko gre tudi za to kaznivo dejanje toda v steku z nekim drugim kaznivim dejanjem, ki je primarno.

¹² Novoselec P.: Uveljavitev novega kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti. V: Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava, s. 159-192. Uradni list RS, Ljubljana 2000.

¹³ Dežman Z.: Kazenskopravno varstvo cestnega prometa in temeljne predpostavke kaznivosti. Uradni list RS, Ljubljana 1998.

¹⁴ Jakulin V.: Analiza kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti. X. dnevi javnega prava, 1/2004, s. 313-322.

¹⁵ Korošec D.: Cestnoprometna kazniva dejanja-temeljni koncepti in njihova uporaba v praksi. Inštitut za kriminologijo, Ljubljana 2004

¹⁶ Število mrtvih na naših cestah se je od leta 2000 do 2009 zmanjšalo od 357 na 171

¹⁷ Glej: Zakon o varnosti cestnega prometa. Uradno prečiščeno besedilo. Uradni list RS št. 56/2008.

Toda, ko dopuščam možnost, da so na ugodna gibanja glede varnosti cestnega prometa vplivale tudi zelo stroge kazni za prekrške, pa nič ne kaže, da bi imelo sodno obravnavanje cestnoprometnih nesreč in kaznovanje oseb, ki so bile spoznane za krive, kakšen učinek na ugodnejšo podobo varnosti cestnega prometa. Za vsa kazniva dejanja iz poglavja KZ o varnosti javnega prometa je bilo v letih 1997 do 2001 obsojenih v povprečju po 780 oseb letno in od tega za dejanje po 1. in 2. odstavku 325. člena okrog 570 oseb povprečno letno. Podatki za leta 2006, 2007 in 2008 pokažejo nekaj več obsojenih oseb za to kaznivo dejanje, v povprečju okrog 760. Ta dvig bi lahko bil posledica nekoliko strožje kaznovalne politike, še vedno pa to povprečje pomeni kakih petnajst odstotkov v primerjavi s številom hudih prometnih nesreč (okrog 4500) in že to zadostuje za mnenje, da sodno obravnavanje prometnih nesreč nima kakšnega zaznavnega neposrednega učinka na večjo ali manjšo prometno varnost. V tem je tudi razlika glede na prekrške, kjer pa so zaznavni prav neposredni in vsaj do zdaj bolj kratkotrajni učinki visokih kazni. Vendar pa ne kaže povsem zavreči domneve o morda posrednem in daljšeročnem učinku, ki bi ga utegnile imeti zakonite, pravilne in pravične sodbe na pojmovanja ljudi glede vedenja v cestnem prometu in na ugled pravosodja ter zaupanje ljudi vanj. Morda torej le ni odveč, če poskusimo pravosodni praksi tudi z ustreznim zakonodajnim oblikovanjem tega kaznivega dejanja pomagati pri izrekanju strokovno utemeljenih, pravilnih in pravičnih sodb.

2.3 KRITIČNA ANALIZA UPORABE 325. ČLENA KZ/95 V SODNI PRAKSI

Morda se bo zdelo čudno in odveč oživljati ugotovitve o praktični uporabi določbe iz kazenskega zakonika, ki ne velja več. Toda določba 323. člena KZ-1 je dobesedno enaka kot je bila določba 325. člena KZ/95. Določba naslednjega 324. člena KZ-1 (predrzna vožnja) pa je tako nejasna, da dopušča domnevo, da sodišča uporabljajo določbo 323. člena tako, kot so jo do uveljavitve KZ-1. Zato je dovolj razlogov za to, da oživimo spoznanja, do katerih smo se že dokopali. Po mojem mnenju namreč ni bolj jalovega dela, kot je začenjati vsakokrat vse znova, kot da poprej ljudje problema sploh niso zaznali ali pa, da je bilo vse poprejšnje razmišljanje in raziskovanje samo plod človeške neumnosti, neznanja in zablod.

Leta 2000 je izšla v okviru publiciranega raziskovalnega elaborata o uveljavljanju novih institutov kazenskega prava tudi empirična analiza kakih sedemdesetih sodb okrajnega sodišča v Ljubljani, ki jo je opravila sodnica Andreja Sedej Grčar¹⁸. Analizo je opravila na podlagi posebnega vprašalnika, ki ga je pripravil prof. P. Novoselec, sodelavec v tej raziskavi in avtor že prej omenjene kritične dogmatične analize koncepta in besedila 325. člena KZ. Poglavitne ugotovitve so bile, na kratko povzeto, naslednje:

- državni tožilci sprožijo kazenski pregon pogosto zoper tistega udeleženca v prometni nesreči, ki je ostal nepoškodovan. To pomeni, da se ne potrudijo z analizo posamične zadeve ugotoviti, kdo od udeležencev prometne nesreče je pravzaprav kršil prometni predpis, in katerega. Takšno slabost, ki se, upam, vendarle ne dogaja kot pravilo, sem pred desetletji ugotovil tudi sam ob analizi nekaj primerov iz sodne prakse.
- v obtožbah praviloma ni ugotovitev o vzročni zvezi med kršitvijo in prometno nesrečo. To vprašanje je za pravosodno prakso zanimivo samo v primerih, ko je na prvi pogled vidno, da sta predpise kršila oba udeleženca v nesreči. Bojim se, da je to vprašanje najtesneje povezano s prvo ugotovitvijo, kajti če policist, tožilec ali sodnik zanemarijo elementarno vprašanje, kdo od udeležencev prometne nesreče je kršil prometne predpise, ali A ali B ali nemara oba, potem seveda niti ne pride do vprašanja o vzročni zvezi med kršitvijo prometnega predpisa in prometno nesrečo.

¹⁸ Sedej-Grčar A. Analiza sodne prakse Okrajnega sodišča v Ljubljani. V: Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava. ČZ Uradni list, Ljubljana 2000, s. 193-204.

- za obsodbo praviloma zadostuje ugotovitev o količini alkohola v krvi, čeprav je jasno, da je to dejstvo samo prekršek in da bi morala biti za obsodbo ugotovljena vsaj še ena kršitev prometnih predpisov, če je seveda v vzročni zvezi s storilčevo alkoholiziranostjo in s prometno nesrečo;
- iz obrazložitev sodb ni vidno, da bi sodniki razločevali prometno nesrečo kot zakonsko določeno prepovedano posledico kršitve prometnih predpisov in hudo telesno poškodbo kot hujšo posledico, ki mora biti prav tako »pokrita« s krivdo. Pojem hude telesne poškodbe opravlja dve funkciji, po eni strani je merilo za uvrstitev »zadeve« med prekrške oziroma kazniva dejanja, po drugi strani pa ima huda telesna poškodba status hujše posledice po 19. členu KZ, prav tako kot smrt ene ali več oseb po 2. odstavku 325. člena, ko mora sodišče ugotoviti storilčevo malomarnost glede takšne hujše posledice.
- ni povsem jasno na kaj se nanaša ugotovitev v sodbah o storilčevi krivdi, ali se nanaša na kršitev predpisa, ali na povzročitev prometne nesreče, ali na hudo telesno poškodbo oziroma na smrt udeleženca v prometni nesreči.

Nisem mogel znanstveno korektno preveriti ali so te ugotovitve o sodni praksi dandanes še veljavne in če niso nemara nastali še kakšni novi problemi. Vsekakor pa je novi kazenski zakonik, imenovan KZ/1, povsem spremenil koncept kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa in zato je vredno pogledati, ali je ta sprememba odgovor na probleme in težave sodne prakse, ali pa gre za spremembo v temeljnih pojmovanjih glede vprašanja, kaj je treba kazensko preganjati in kaznovati.

2.4 NEKAJ OPOMB O MODELIH ZA KAZENSKOPRAVNO ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

1. Kritične ugotovitve o ravnanju pravosodne prakse vsiljujejo ugotovitev, da so potekala sojenja za to kaznivo dejanje v precejšnji meri praeter legem. V takšnem primeru se potem ponuja več možnosti oziroma modelov za spremembe, če zanemarimo tisti model, ki se najbolj vsiljuje, to je, da pustimo stvari, kakršne pač so. Ena od možnosti je, da bi opustili sedanji koncept prometnega kaznivega dejanja in poskušali poiskati formulacijo, ki bi ustrezala pojmovanjem praktikov na tožilstvih in sodiščih. Očitno je namreč, da ni nikogar motilo, če so bile sodbe zunaj zakonskih okvirov, saj se pritožbe, če sploh so, nanašajo praviloma na izrečeno kazen, ne spodbijajo pa ne sodbenih ugotovitev o dejanskem stanju, ne o vzročni zvezi, ne o krivdi. Ali je prof. Dežman poskusil prilagoditi besedilo tega člena pojmovanjem praktikov v XI. delu svoje knjige, ki ima naslov *Nekaj predlogov de lege ferenda?*¹⁹ Avtor sicer soglaša s konstrukcijo tega kaznivega dejanja kot malomarnostnega, moti pa ga prometna nesreča kot z zakonom določena prepovedana posledica kršitve predpisov o varnosti cestnega prometa. Iz tega izvajam tudi ugotovitev, da je Dežman poskusil prilagoditi konstrukcijo tega člena pojmovanjem praktikov. Če namreč vežemo kršitev predpisov neposredno na hudo telesno poškodbo ali na smrt ene ali več oseb, povzročene iz malomarnosti, smo skrčili in poenostavili prometne zadeve tako, kot to dela tudi sodna praksa. Zelo podobno je tudi stališče V. Jakulina v že navedeni Analizi, ko predlaga črtanje prometne nesreče kot prepovedane posledice in navezavo naklepne ali malomarne kršitve predpisa neposredno na hudo telesno poškodbo ali smrt ene ali več oseb.

Vprašanje je, ali je takšna poenostavitev v skladu z zahtevami po pravilnosti in pravičnosti kazenskih sodb v cestnoprometnih zadevah. Toda tu ni mesto za nadaljnjo razpravo o Dežmanovih in Jakulinovih predlogih, saj jih niso upoštevali niti avtorji KZ-1, ko so izbrali povsem drugačno pot kot bomo to videli nekoliko pozneje.

¹⁹ Dežman Z.: Kazenskopravno varstvo cestnega prometa in temeljne predpostavke kaznivosti. ČZ Uradni list, s. 239-244

2. Druga možnost, ki jo vidim, je temeljita sprememba zdaj veljavne koncepcije tega kaznivega dejanja, kar pomeni oblikovati ga kot ogrožitveno in naklepno kaznivo dejanje, ki pa ga je mogoče izvršiti tudi iz malomarnosti. Za takšno stališče se pri nas že dolgo zavzema prof. Korošec, ki se ogreva tudi za nemški model takšne rešitve. Toda, če bi se odločili za tako radikalno spremembo od smeri, po kateri se je pri nas gibal razvoj te zakonske koncepcije do sedaj, bi morali po mojem mnenju postaviti vprašanje v širši kontekst represivnega in kaznovalnopravnega reagiranja na pojave nediscipline v cestnem prometu in to v luči celovitega, tako regulativnega kot tudi represivnega zagotavljanja večje varnosti v tej sferi človekove dejavnosti. V okviru splošnih odgovorov na ta vprašanja pa je za kaznovalnopravno sfero potrebno razmisliti, ali je racionalno, smotno in nujno potrebno širjenje kriminalne cone z območja poškodbenih na območje ogrožitvenih dejanj, ali pa je treba tudi tu spoštovati načelo, da sta kazensko in kaznovalno pravo ultima ratio družbe pri zagotavljanju varnosti javnega cestnega prometa. Takšnega, neizogibno obsežnega razmisleka tu in zdaj ni mogoče narediti, to pa ne pomeni, da ne bi bilo še kako koristno, če bi kdaj kakšna kvalificirana delovna skupina poskusila videti in obdelati to problematiko kot celoto.²⁰

Če pa za našo aktualno potrebo zožimo pogled samo na represivno pravno urejanje varnosti cestnega prometa, je najprej potrebno odgovoriti na vprašanje, ali je ustrezna sedanja klasifikacija kršitev pravil za varnost cestnega prometa in njihovih poškodbenih posledic ter njihova razporeditev med prekrške in kazniva dejanja.

Za takšen namen se mi zdi potrebno najprej opraviti analizo vedenj, ravnanj in dogodkov v cestnem prometu, jih vsebinsko, smiselno in sistematično razvrstiti. Nič novega ne bom povedal, če bom za namen tega prispevka uporabil poleg logike in izkušnje tudi klasifikacijo prometnih nesreč iz 134. člena veljavnega zakona o varnosti cestnega prometa²¹.

a) Gole kršitve zapovedi in prepovedi, ki jih predpisi o varnosti cestnega prometa naslavljajo na udeležence v cestnem prometu. Toda tudi takšne kršitve, katerih skupna lastnost je, da so ostale brez poškodbenih posledic, je treba razdeliti na vsaj dve skupini:

- najprej so kršitve predpisov, ki so bolj ali manj formalne narave (npr. voznik nima pri sebi prometnega ali vozniškega dovoljenja ali ju ni pravočasno podaljšal ipd.) in ki vsaj praviloma ne ogrožajo varnosti prometa,
- drugačne pa so kršitve predpisov, ki so izkustveno, statistično itd. ugotovljeno nevarne ali celo zelo nevarne, ko do poškodbene posledice v posameznem primeru ni prišlo samo zaradi spleta srečnih naključij in okoliščin (tvegana prehitvanja, vožnja v rdečo luč, prehitra vožnja itd.).

b) Prometne nesreče so drugi za pravno in kaznovalnopravno intervencijo relevanten dogodek. Toda pojem prometne nesreče je sporen in je delal težave tako Dežmanu, Jakulinu kot tudi Novoselcu. Opozarjam na to spornost, kajti če pade pojem prometne nesreče kot temeljne poškodbene prepovedane posledice kršitve prometnih predpisov, potem je pač treba koncipirati to kaznivo dejanje bistveno drugače kot je zdaj in to tudi dosledno izpeljati v zakoniku. V tem primeru se kar vsiljuje ogrožitvena koncepcija tega kaznivega dejanja in to potem odpira kopico nadaljnjih vprašanj. Predvsem se tako znova odpirajo vprašanja o prepoznavnosti ogrožanja, ki jih je sodna praksa že pred skoraj petdesetimi leti preprosto rešila s sklepanjem za nazaj, prof. Kobe pa ji je pritrčil tudi teoretično.

Nikakor pa ne izključujem razmišljanj, ki bi želela vezati kategorizacijo in penalizacijo kršitev predpisov o varnosti cestnega prometa bolj na vedenja in ravnanja udeležencev v prometu, na njihovo nevarnost kot pa na poškodbene posledice, ki so bolj ali manj aleatorne narave.

²⁰ Ob tej priložnosti bi rad povedal, da ni in ne more biti dobro, če osnutek zakona o varnosti cestnega prometa vselej in kljub ugovorom pišejo izključno samo sodelavci policije. Ni razumljivo, zakaj k temu delu že ob nastajanju temeljnih zamisli ne povabijo tudi sodnikov za prekrške, državnih tožilcev in sodnikov, če že teorije ne marajo.

²¹ Glej 134. člen Zakona o varnosti cestnega prometa. Uradno prečiščeno besedilo. Ur. L. RS

Korošec je za že omenjeno posvetovanje²² pripravil zelo izčrpen in sistematičen prikaz nemške kazenskopravne ureditve, ki ga, za namen tega razmišljanja, povzemam zgolj z ugotovitvijo, da za vstop v kriminalno cono po paragrafu 315 c. StGB zadostuje naklepna ali malomarna kršitev ene od v tem členu naštetih zapovedi ali prepovedi, če je ogrozila življenje ali telo druge osebe ali tuje premoženje večje vrednosti. Za ponazoritev in za primerjavo z zdaj veljavnimi določbami 323. in 324. člena KZ-1 ne bo odveč, če te ogroževalne kršitve naštejemo: najprej sta v 1. odstavku tega člena navedeni dve okoliščini, ki lahko povzročita nesposobnost voznika za varno vožnjo, in sicer alkoholiziranost ali omamljenost zaradi mamil ali druge duševne ali telesne slabosti (pomanjkljivosti). V drugem odstavku pa so inkriminirane brezobzirne kršitve prometnih pravil, in sicer:

- a. neupoštevanje prednosti,
- b. napačno prehitevanje
- c. neupoštevanje prehoda za pešce,
- d. prehitra vožnja na nepreglednih odsekih ceste, križiščih, zožitvah cest ali železniških prehodih,
- e. neupoštevanje desnega pravila vožnje na nepreglednih odsekih cest,
- f. obračanje, vzratna vožnja ali vožnja v nasprotni smeri na avtocestah ali cestah rezerviranih za tovorni promet, ali poskus takšnega ravnanja,
- g. opustitev označitve stoječih ali ležečih vozil na zadostni razdalji, čeprav je to potrebno zaradi varnosti prometa.

Pravkar našeta ravnanja so kazniva, če so ogrozila telo ali življenje kake druge osebe ali premoženje večje vrednosti, in sicer z zaporom do petih let ali z denarno kaznijo, če so bila naklepna, ali s kaznijo do dveh let zopora ali z denarno kaznijo, če so bila izvršena iz malomarnosti. Poleg tega najdemo v naslednjem 316. par. določbo, po kateri je s kaznijo do enega leta ali z denarno kaznijo kazniv, kdor vozi prometno vozilo, čeprav ni sposoben za varno vožnjo zaradi uživanja alkohola ali drugih opojnih drog, in sicer tudi v primeru, če ni nikogar ogrozil, torej za samo vožnjo v stanju, ko ni sposoben za varno vožnjo.

Gre torej za povsem drugačno zamisel, za ogrožitveno in ne poškodbeno kaznivo dejanje, za naklepno ali malomarno povzročitev nevarnosti, ne pa za malomarnostno kaznivo dejanje. Če iz takega dejanja nastanejo telesne poškodbe ali smrt ali premoženjska škoda, gre za stek tega in ustreznih drugih kaznivih dejanj (uboj po 212. ali 213. par., telesne poškodbe po 223., 223.a ali po 234. itd. par. StGB), ne pa za hujšo posledico, ki je v tem zakoniku kot institut splošnega dela sicer določena v 18. členu, enako kot v KZ-1 v 28. členu.

Iz tega izhaja, da je možen, pravno korekten in domnevam, da lahko tudi učinkovit, drugačen model od tistega, ki je bil uveljavljen v KZ R Slovenije /1995.

2.5 POSKUS NOVE UREDITVE V KZ-1

Avtorji zdaj veljavnega KZ-1 so očitno želeli spremeniti dotedanjo zamisel o tem kaznivem dejanju, tako, da bi postalo ogrožitveno in naklepno kaznivo dejanje. Ta namen pa se jim ni dobro posrečil, saj so v prvem, 323. členu poglavja o varnosti javnega prometa obdržali besedilo prejšnjega 325. člena KZ/95, le penalizaciji dejanja po 2. odstavku so dodali prepoved vožnje motornega vozila kot obvezno. Naslednji člen tega zakonika pa je poskus inkriminacije različnih kršitev prometnih predpisov, ki jih poimenujejo predrzna vožnja, in ki zahtevajo v prvem delu prvega odstavka ogrožitev življenja ali telesa drugih udeležencev cestnega prometa, v

²² Korošec D.: Cestnoprometna kazniva dejanja v nemškem kazenskem pravu. X. Dnevi javnega prava. 1/2004, s. 347-365

drugem delu istega odstavka po povzročitev nevarne situacije, zaradi katere bi se lahko pripetila prometna nesreča.

Tudi sicer je besedilo tega člena težko razumljivo, ko našteva najprej nekatere kršitve, na primer: prekoračenje hitrosti za dvakrat, v naselju itd., ali vožnjo pod vplivom alkohola, mami ali drugih psihoaktivnih snovi in pri tem mora (storilec) kumulativno na primer še prehitevati, kršiti pravila o prednosti itd. in še s kakšno drugačno kršitvijo predpisov povzročiti nevarno situacijo.

Za primer, če nastane iz tega dejanja prometna nesreča s hudo telesno poškodbo ene ali več oseb, je v drugem odstavku predpisana enaka kazen kot po 2. odstavku 323. člena, če pa nastane smrt ene ali več oseb, se storilec kaznuje z zaporom od enega do dvanajstih let in s prepovedjo vožnje motornega vozila.

Po moji presoji je pri takšni ureditvi kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa sporno predvsem vprašanje, kako naj sodišče presodi, ali je treba v konkretnem primeru uporabiti 323. ali 324. člen KZ-1, posebej še, če je nastala takšna ali drugačna poškodbeno posledica. Državnemu tožilcu za obtožbo in sodišču za obsodbo so na voljo vsaj tri možnosti za pravno kvalifikacijo temeljnega dejanja, in sicer po 1. odstavku 323. člena (povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti), ali po prvem delu 1. odstavka 324. člena (ogrožanje življenja itd.), ali po drugem delu besedila 1. odstavka 324. člena (povzročitev nevarne situacije). Tudi za policiste bo sedanja ureditev težak oreh, ko bodo morali presojati ali je na primer prehitra vožnja samo (precej drag) prekršek, ali pa gre za kršitev, ki je zapisana v prvem delu besedila 324. člena, ali pa za kakšno izrecno navedeno kršitev oziroma za kakšno drugačno kršitev iz drugega dela tega besedila, ki je »povzročila nevarno situacijo, zaradi katere bi se lahko pripetila prometna nesreča, ki pa so se ji drugi udeleženci cestnega prometa izognili s pravočasnim ukrepanjem«. Namenoma sem navedel del zakonskega besedila neposredno, da bo jasno razvidno, v kakšne težave bo potisnjen prometni policist in za njim eventualno tudi državni tožilec, na koncu lahko tudi še sodišče, tako s pravno kvalifikacijo dejanja, kakor tudi z izbiro in odmero kazni. Načeloma se moram pridružiti mnenju prof. Korošca in povedati, da nima smisla izmišljati si kakšne posebnosti slovenskega cestnega prometa in če bi se že odločili za inkriminacijo ogrožitev, bi bilo bolje pogledati policijske statistične podatke in izkušnje o najbolj nevarnih kršitvah predpisov, ali pa jih kar preprosto prepisati iz nemškega kazenskega zakonika. Zaskrbljuje pa med drugim tudi to, da se delovna skupina za pripravo sprememb in dopolnitev posebnega dela KZ ni natančneje spopadla z dvema členoma, ki sta predmet te razprave in da se je omejila na kritiko obligatornosti prepovedi vožnje motornega vozila, glede posameznih kršitev, ki naj bi bile inkriminirane, pa se je omejila samo na priporočilo, da jih je treba preučiti.

Čeprav dopuščam možnost, da bi spremenili dosednji koncept prometnega kaznivega dejanja iz poškodbenega in malomarnega, v ogrožitveno in naklepno, pa naj mi bo vendarle dovoljeno misliti še naprej, da je pojem prometne nesreče življenjsko, izkustveno in logično utemeljen v resničnem dogodku, ki pomeni dotik enega vozila z drugim vozilom, s pešcem, kolesarjem itd. Ta dogodek lahko nima nadaljnjih poškodbenih posledic, ali pa ima kazenskopravno irelevantne poškodbene posledice (premoženjska škoda, lahka telesna poškodba) in zato ostaja prekršek, ali pa ima še nadaljnjo poškodbeno posledico, to je hudo telesno poškodbo ali smrt ene ali več oseb in tako preraste v kaznivo dejanje. Še vedno tudi domnevam, da je mogoče krivdo udeleženca v cestnem prometu realistično zamisliti v odnosu do prometne nesreče, kot predvidljivega, dejanskega in prepoznavnega dogodka. Še sem prepričan, da je pojem ogrožanja abstraktna miselna kategorija, ki jo ta konstrukcija vtakne vmes med kršitev predpisa in poškodbeno posledico zato: 1. da lahko koncipira cestnoprometni delikt kot naklepni delikt, saj sicer naklepa glede poškodbene posledice ni mogoče razumno utemeljiti in 2. zato, da ima v zakonski ureditvi opravičilo za kar se le da strog odziv, na ravni kriminalnega in ne prekrškovnega kaznovanja nevarnih ravnanj voznikov v cestnem prometu. Bojim se, da je ta drugi razlog samo utopija, kajti hitro, strogo in nemara celo učinkovito je zoper nevarna ravnanja mogoče reagirati na ravni prekrškov, ne pa na ravni kazenskega prava, ki je (utemeljeno) počasno, zato naj ostane rezervirano za najhujše primere. Težava je pač v tem, da je prav tako težko, če že

ne nemogoče racionalno utemeljiti tudi možnost naklepnega ogrožanja v cestnem prometu.²³ Preprosto povedano, kdor krši ta ali oni prometni predpis, stori to zato, ker je prepričan, da s tem ne ogroža ne sebe (sic!) ne koga drugega.²⁴ Ostajam tudi pri prepričanju, da ogrožanja, ki je ostalo brez poškodbene posledice, ni mogoče eksaktno ugotoviti. Zato se bo treba zanesti na subjektivno presojo policista, ki bo prekršek zaznal, ali je bilo pri tem ogroženo tudi življenje in telo sopotnikov itd, oziroma povzročena »nevarna situacija«. Znova bi bili tam, kjer smo bili že pred štiridesetimi leti, ko je bilo treba sklepati iz prometne nesreče za nazaj, da je bilo pred nesrečo podano tudi ogrožanje.

Toda zdaj sem imel v mislih abstraktni miselni model kot ozadje zakonske konstrukcije tega kaznivega dejanja. Ob strani sem pustil že prej omenjene težave pravosodne prakse pri ugotavljanju dejanskega stanja in vzročne zveze, ne da bi le za trenutek podcenjeval ta, za pravilno in pravično sodbo odločilna dejanska vprašanja vsake kazenske zadeve. Zato sprašujem, ali je res tako težko ugotoviti, kdo je kršil in kateri prometni predpis je kršil in ali je ta kršitev v vzročni zvezi s prometno nesrečo?

Jasno je, da se pojem prometne nesreče kot poškodbene posledice lahko razteza od komaj zaznavne poškodbe na pločevini, preko telesnih poškodb vse do smrti ene ali več oseb. Ta fenomenološka resničnost je dobila korekten izraz v določbah 134. člena ZVCP, ki razvršča prometne nesreče v štiri kategorije²⁵. Prometne nesreče I. in II. kategorije so »pokrite« s prekrški, v območje kazenskega prava pa sodijo prometne nesreče III. in IV. kategorije. Najbrž ni sporno, da je predstavljena shema eden od možnih modelov, ki pa bi se popolnoma razsul, če bi sprejeli ogrožitveno in naklepno koncepcijo kaznivega dejanja zoper varnost cestnega prometa.

Za kazensko pravo v ožjem pomenu ostaja po mojem mnenju bistvenega pomena fenomen in pojem prometne nesreče, in sicer III. in IV. kategorije s poškodbeno posledico najmanj hude telesne poškodbe. Vprašanje je torej, ali je umestno in priporočljivo vrniti se na koncept ogrožitvenega kaznivega dejanja, po tem, ko sta sodna praksa in teorija vsaj v Sloveniji že spoznali to koncepcijo za nedokazljivo, neživljenjsko in neučinkovito?

Kot je bilo povedano že v začetku te razprave, je bila sredi šestdesetih let prejšnjega stoletja predmet mednarodnih kongresov in obilne strokovne literature dilema, ali naj kazensko pravo kaznuje predvsem nevarna ravnanja udeležencev v cestnem prometu ali predvsem teže poškodbenih posledic teh ravnanj. Če poenostavljeno povzamem rezultat vseh teh razprav in protislovij, lahko rečem, da je, ali vsakdo ostal pri svojem stališču ali pa, in to je največ, je prišlo do kompromisa. Nevarna ravnanja v cestnem prometu so tako ali drugače, v prekrškovem ali v kazenskem pravu, razmeroma strogo kazniva, tudi če so ostala brez poškodbenih posledic. Te, poškodbene posledice, zlasti njihove teže, pa ni bilo mogoče zanemariti, kljub dejstvu, da ima lahko nezatna, praviloma nenevarna kršitev kakega predpisa celo katastrofalne posledice. Tega protislovja, vsaj po moji vednosti, ni znal doslej še nihče razvozlati tako, da bi bili zadovoljeni vsi interesi.

Literatura:

²³ Ta trditev pa velja samo za kaznivi dejanji po 325. in 326. členu KZ. Na to moram opozoriti zato, ker je pri kaznivih dejanjih po 327. in po 328. členu ter pri drugih ogrožitvenih kaznivih dejanjih (npr. po 317., 318 in 319. členu) naklep glede ogrožanja teoretično in praktično možen, čeprav je redek v praksi ali pa težko dokazljiv.

²⁴ To stališče je obširno utemeljil prof. dr. Peter Kobe v razpravi: Krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja u sudskoj praksi i krivičnopravnoj teoriji. Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo, št. 1, Beograd 1964. Ne glede na njegovo teoretično utemeljitev pa je bila istega mnenja tudi vsa slovenska sodna praksa.

²⁵ V letu 2008 je bilo Uradnem listu RS št. 56/2008 objavljeno Uradno prečiščeno besedilo Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je obdržal to kategorizacijo prometnih nesreč, le sistematično jo je preselil v posebno IX. poglavje o prometnih nesrečah (členi 134-135.)

Bavcon, L. (1977). Nekatere značilnosti kazenskega zakona socialistične republike Slovenije. *Kazenski zakon socialistične republike Slovenije, ČZ Uradni list SR Slovenije*, Ljubljana, s.230-231.

Bavcon, L. (1980). Malomarnostna kazniva dejanja. *Zbornik znanstvenih razprav, Pravna fakulteta*, XI.letnik.

Bavcon, L. (1995). Splošna obrazložitev in pojasnila k 31. poglavju: Kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa. *Kazenski zakonik Republike Slovenije z uvodnimi pojasnili*, Uradni list R Slovenije, Ljubljana, s. 90 in 91.

Bavcon, L. (1998). Malomarnostna kazniva dejanja v cestnem prometu. Zamisel, struktura in problemi. *Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava*. Uradni list RS, Ljubljana.

Dežman, Z. (1998). *Kazenskopravno varstvo cestnega prometa in temeljne predpostavke kaznivosti*. Uradni list RS, Ljubljana.

Dolenc M, Sajovic R.(1932). *Novelirani kazenski zakonik za kraljevino Jugoslavijo s kratkimi pojasnili*. Tiskovna zadruga, Ljubljana.

Jakulin, V. (2004). Analiza kaznivega dejanja povzročitev prometne nesreče iz malomarnosti. *X. dnevi javnega prava*, 1, s. 313-322.

Jescheck, H.H. (1978). *Lehrbuch des Strafrechts. Allgemeiner Teil*. Dritte Auflage, Berlin.

Kazenski zakonik (prečiščeno besedilo). Časopisni zavod Uradni list LRS, Ljubljana, 1960.

Kazenski zakonik z uvodnim zakonom. Uradni list, Ljubljana, 1951.

Kobe, P. (1964). Krivična dela ugrožavanja javnog saobračaja u sudskoj praksi i krivičnopravnoj teoriji. *Jugoslovenska revija za kriminologiju i krivično pravo*, št. 1.

Kobe, P. (1964). Krivična dela ugrožavanja javnog saobračaja u sudskoj praksi i krivičnopravnoj teoriji. *Jugoslovenska revija za kriminologiju in krivično pravo*, št.1.

Korošec, D. (2004). *Cestnoprometna kazniva dejanja-temeljni koncepti in njihova uporaba v praksi*. Inštitut za kriminologijo, Ljubljana.

Korošec, D. (2008). *Sodobna dogmatika kazenskega prava cestnega prometa*. Javna uprava, 1, 77-99.

Korošec, D.(2004). Cestnoprometna kazniva dejanja v nemškem kazenskem pravu. *X. Dnevi javnega prava*. 1, s. 347-365

Novoselec, P. (2000). Uveljavitev novega kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti. *Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava*, Uradni list RS, Ljubljana, s. 159-192.

Sedej-Grčar, A (2000). Analiza sodne prakse Okrajnega sodišča v Ljubljani. *Uveljavljanje novih institutov kazenskega materialnega in procesnega prava*. ČZ Uradni list, Ljubljana, s. 193-204.

X. Dnevi javnega prava (2004). Izobraževanje in usposabljanje v javni upravi, 1, Kazenskopravna sekcija. 293 do 377.

Zakon o varnosti cestnega prometa. Uradno prečiščeno besedilo. Uradni list RS, št. 56/2008.

PREPREČEVANJE NEZAŽELENEGA VEDENJA S KAZNIJO IN/ALI DRUGIMI UKREPI (Dragan Petrovec)

3.1 SPLOŠNE RAZMERE V SVETU NA PODROČJU KRIMINALITETNE POLITIKE

Odkar obstajajo pravila, zapisana ali zgolj dogovorjena kot običaji ali moralne norme, obstajajo sankcije. Nesmiselno je naštevati stotine znanstvenih razprav in knjig, ki se ukvarjajo s problemi kaznovanja. Seveda je treba priznati, da nimajo vse enakih ugotovitev. Kljub temu pa vsaj tista desetletja izkušenj, ko bolje poznamo družbene procese in odnose in jih želimo tudi meriti, kjer le to gre, govorijo o nekaterih neovrgljivih spoznanjih.

Navedimo le primeroma besede Samuela Romillyja iz leta 1813, ki si jih je za moto svoje knjige vzel Christopher Hibbert:

» Pomnite, da okrutne kazni nujno navajajo ljudi k okrutnosti.«²⁶

Če je videti, da današnji čas ne pozna več okrutnosti, se hudo motimo. Prav zdaj se vrača čas inkvizicije v najboljšem pomenu besede. Pred desetletji je civilizirani svet pritiskal na Izrael, ki je bil (zelo verjetno) edina država na svetu, kjer je zakon o kazenskem postopku dopuščal zmeren fizični pritisk na osumljenca. Norma se je vsem zdela popolnoma nesprejemljiva, čeprav je bilo enako takrat kot danes vsem jasno, da se v začetni fazi postopka, ki jo praviloma obvladuje policija, dogaja marsikaj nedopustnega. A vsaj norma je to preprečevala in če je uspelo komu privzdigniti preprogo, so smeti pod njo zagotavljale kazenski postopek zoper tiste, ki so zlorabljali svoja pooblastila.

Izrael je pod pritiski mednarodne skupnosti po določenem času spremenil zakonodajo in črtal sporno določbo, najbrž pa nadaljeval s podobno prakso, kar smo vsi pričakovali. A vseeno se nam je zdelo nedopustno, da bi bil tak postopek uzakonjen.

V Združenih državah Amerike je v imenu boja proti terorizmu takratni predsednik Bush podpisal vrsto z vidika varovanja človekovih pravic spornih zakonov, med drugim o mučenju. Guantanamo kot simbol zla države in ne terorizma posameznikov je moral počakati na inauguracijo predsednika Obame, ki je le nekaj ur (!!)) po prisegi ukinil zloglasni zapor. Pokazalo se je, da zgolj na papirju, a tudi to simbolno sporočilo je imelo svojo težo. Na prizorišče je stopila nova morala (vsaj glede kaznovanja in ravnanja z zaporniki ter osumljenci). Ameriški pravniki, zagovorniki mučenja in izvensodnih pobojev družin teroristov, so vsaj za trenutek izgubili dotlej prevladujoči vpliv.

Evropa se ni izognila valu represije. Ko je bil pred nekaj leti v Nemčiji ugrabljen otrok premožnega industrialca, je policija hitro prijela osumljenca. Inšpektor Daschner je odredil mučenje, saj je bila možnost, da otroka najdejo živega, če bi dovolj hitro zvedeli, kam ga je ugrabitelj skrnil. Kljub temu, da do mučenja ni prišlo, saj je osumljenec ob tej groznji takoj vse priznal, se je laična in politična javnost razdelila. Ni jih bilo malo, tudi politikov, ki so zagovarjali legalizacijo mučenja v določenih primerih. Končno je sodišče izreklo obsodilno sodbo policistu, ki je odredil (neizvršeno) mučenje, a prisodilo zelo prizanesljivo kazen.

²⁶ Hibbert, C.: Zgodovina zločinstva in kazni, Cankarjeva založba, Ljubljana, 1965. (s.9).

Splošna slika kaznovalne politike v Ameriki in v Evropi kaže na desetletja naraščajoče število obsojencev in na ponekod že nečloveško prenapolnjenost zaporov, kjer razmere same po sebi pomenijo mučenje.

S kaznovalnimi tendencami vštric gredo tudi vse slabše razmere za mnoge prebivalce. Naraščajoča revščina ne povzroča bistveno več kriminala, je pa v povezavi z vse večjim številom zaprtih ljudi.²⁷

Ti primeri so le na videz oddaljeni od vprašanj, kako kaznovati tudi za druge prestopke, primeroma kazniva dejanja iz malomarnosti. Represivna miselnost, ki zajame družbeno okolje, se ne ubada s podrobnostmi iz dogmatike kazenskega prava. Kaznovali bi strogo, vse po vrsti in pri najhujših posledicah se nam vsaka kazen zdi preblaga.

3.2 RAZMERE V SLOVENIJI

V Sloveniji se prav tako ne moremo pohvaliti s strpnostjo. Od leta 1995 dalje število obsojenih strmo narašča, število najhujših kaznivih dejanj pa je že prej začelo strmo padati, tako da zvišanja kazni ne temeljijo na nikakršnem racionalnem razlogu. Leta 1998 je bila uvedena ob nasprotovanju strokovne javnosti tridesetletna zaporna kazen. Nekaj let kasneje smo imeli že enajst obsojenih na novo sankcijo. Leta 2005 smo predpisali uklonilni zapor za dejanja, ki sploh niso prekrški, kljub temu, da smo že pred tem odpravili zapor za prekrške kot sankcijo, ki je za manj nevarno ravnanje prestroga. Absurdne razlage (poudarjanje učinkovitosti kot temeljnega in edinega razloga) vzdržujejo to sankcijo kljub očitni neustavnosti (kršitev načela sorazmernosti). Ob tem je v preteklem letu skoraj 1.400 oseb prestajalo uklonilni zapor.

Iz tega sledi neizogiben sklep tudi za slovenske razmere. Kaznovalna politika za prometne prekrške in kazniva dejanja se zaostruje.

Prometnih kaznivih dejanj ne doživljamo tako kot ostalih malomarnostnih. Zdi se nam hujša, pogosto tudi zato, ker se storilci z namenom opijanijo pa jim bi radi pripisali naklep tudi glede dejanj in posledic, ki sledijo. Od tod ne redki pozivi tudi strokovnega dela javnosti, da bi bilo potrebno vinjenim povzročiteljem prometnih nesreč soditi za naklepni umor. Čeprav forumov, na katerih anonimni državljani prispevajo svoja mnenja o kaznovanju, ne gre posploševati, so vseeno neke vrste opomnik, kakšna je kultura dela prebivalstva. Ob hudih prometnih nesrečah nekateri zahtevajo uvedbo kastracije tudi za tovrstne povzročitelje.

3.3 SMISELNO KAZNOVANJE

3.3.1 Stroge kazni

Država se le redko uspe skušnjavi, kadar obstaja možnost za zviševanje kazni. V to jo včasih silijo finančni razlogi, tako da je denarna kazen lahko oblika polnjenja proračuna. Zviševanje drugih kazni, zlasti zaporne, je pogosto posledica predvolilnih privabljanj volilcev. Javno mnenje je naklonjeno zviševanju kazni, ker ga zlahka zavedemo z obljubo o preprečevanju kriminala. Politiki se (že) zavedajo, da je vsaka obljuba, ki res obeta nekaj spremembe, tvegana. Lotiti bi se morali namreč predvsem uresničevanja socialne države. Ti ukrepi pa so iz leta v leto dokazano redkejši.

²⁷ Prim.: Wilkinson, R., Pickett, Kate: *The Spirit Level; Why Equality is Better for Everyone*. Penguin books, London; 2009; s. 148-149.

Teorije kaznovanja, četudi se razlikujejo po tem, kako stroga mora biti kazen (behavioristi priporočajo zelo strog odziv²⁸), so si enotne v tem, da mora biti kaznovanje takojšnje. Nemogoče je pričakovati preprečevalen vpliv sankcije, če je izrečena na primer mnogo let po storjenem dejanju. Prav tako mora biti kazen kar se da neizogibna. To pomeni, da je zelo majhna verjetnost, da tisti, ki normo krši, ne bi bil kaznovan. Zanesljivost odkritja je eden najpomembnejših preprečevalnih elementov kazni.

Že večkrat smo razmišljali o »virtualnem« nadzoru, ki mu nič ne bi ušlo. V takih, na srečo neuresničljivih, razmerah si lahko zamislimo kamero, ki bi spremljala vsak meter naše vožnje. Vse prekoračitve hitrosti bi bile simbolično sankcionirane z minimalno kaznijo – primeroma enim evrom. Prepričani smo lahko, da bi taka kazen učinkovala dosti zanesljiveje kot kazni, ki jih danes izrekamo po nekem naključnem vzorcu v priložnostni nadzor zajetih oziroma ujetih voznikov.

Ta slika seveda ne sme služiti razvoju idej »velikega brata«. Pomaga pa naj pri razmisleku o dveh plateh preprečevalne politike. Prva je vzpostavitev dobrih nadzornih mehanizmov. Večkrat preberemo, kako je nakup večjega števila radarjev marsikje znižal število prometnih nesreč. Druga plat pa zadeva smiselno visoko sankcijo. Pri zadnjih predlogih nove prometne zakonodaje se zdi, da je šlo za nekakšno branjevsko zviševanje cen. Pri mnogih prekrških se je spremenil le znesek, od 200 na 250, od 700 na 800 ali od 1000 na 1.200 evrov, v enem izmed primerov celo od 300 na 1.200. Težko je reči, kaj je v ozadju teh sprememb. Če česa ni, potem gotovo ni kriminološkega premisleka. A to brezglavo zviševanje kazni je treba pripisati splošni družbeni klimi, v Sloveniji in po svetu. Prej omenjeni primeri iz Amerike sčasoma oblikujejo neko splošno zavest tudi v Evropi. Zaradi ideje enotnosti v Evropski uniji smo pripravljene pristajati na mnoga zniževanja civilizacijskih standardov. To je očitno iz razprav slovenskih strokovnjakov za kazensko pravo, ki so več kot zadržani do številnih »učinkovitih« prijemov in postopkov, kakršne uvaja Evropa.

K nepremišljenim spremembam pripomorejo tudi posamični tragični dogodki, za katere velja zlato pravilo, da nikoli ne smejo služiti kot podlaga za zakonodajne spremembe. Pa vendar se je pri nas prav ob hudih, a na srečo redkih, prometnih nesrečah dogajalo prav to. Zvišati bi se morale po mnenju mnogih kazni za vožnjo po avtocesti v nasprotni smeri. Tako so se oblikovali predlogi za kazen v višini 1.200 evrov namesto prvotnih 300.

Zamislimo si naslednje primere, v katerih pride do vožnje v nasprotni smeri, in premislimo, kakšno kaznovanje se zdi smiselno v posamičnem primeru.

1. Voznik vozi povsem trezen po krožišču, ki ga renovirajo, in ki vodi do obvoznic v različnih smereh. Opozorilni znaki so postavljeni, a ne dovolj smiselno, da bi bil voznik prepričan, kje je edino dopustno voziti. Vozi počasi, a se vseeno znajde na nasprotnem pasu. V evidenci ni med kršitelji prometnih pravil.
2. Voznik iz neugotovljivega razloga spregleda znak, ki ga usmerja na pravo pot v krožišču. Vozi z dovoljeno hitrostjo, povsem trezen in se nenadoma znajde na nasprotnem pasu. Tudi ta voznik še ni bil obravnavan zaradi kršitve prometnih predpisov.
3. Voznik je udeleženec stave, koliko časa lahko vozi po nasprotnem voznem pasu. V krožišču namenoma zapelje v napačno smer in tako vozi tudi po avtocesti.

Iz teh zamišljenih (in tudi realnih) primerov je razvidno, da je nesmiselno kaznovanje, ki ne upošteva subjektivnih elementov. Pravila, ki veljajo na primer za odmero kazni pri kaznivih dejanjih, bi morali upoštevati tudi pri kaznovalni politiki in v predpisih o prekrških. Čeprav je res, da se tudi pri kaznivih dejanjih ne upoštevajo vselej okoliščine na strani storilca in da so temeljni kriterij za odmero kazni predvsem posledice, zlasti če gre za hujše, bi bilo bolj potrebno imeti pred očmi storilčevo nevarnost.

²⁸ McGuire, James: Understanding Psychology and Crime; Open University Press, Glasgow, 2004; s.187-189.

Posledica takega načela pa je večja diskrecijska pravica zlasti policistov, ki jih je treba usposablјati za ugotavljanje okoliščin in njihovo upoštevanje, enako pa velja tudi za sodnike. S tako kaznovno politiko bi se predvsem osredotočili na tisto majhno skupino nevarnih voznikov, ki ponavljajo kršitve. Množica voznikov je, ki niso nevarni, in mnoge nesreče se v resnici »zgodijo«, ne da bi kdorkoli od voznikov izzival usodo. Izven prometnih nesreč to še posebej velja za prekrške.

3.3.2 Vloga policije pri kaznovanju

S temi okoliščinami je tesno povezana vloga policistov in to, kako jih doživljajo državljani kot represivni organ, zlasti skozi kaznovanje. Čeprav policist nima skoraj nikakršnega vpliva na sprejemanje represivne zakonodaje, mu kaznovani državljani pripisujemo odgovornost za vse neprijetnosti, ki se nam zgodijo ob tem. Lahko je deležen naših podukov o neprimernih cestah, o neustreznem nadzoru in kaznovanju nas, ki smo »manj nevarni« v primeri z vsemi ostalimi kriminalci, in vseh podobnih očitkov. Ne glede na to, da policiste usposablјajo za delo z jeznimi občani, ki jih je treba razumeti, je še najbolj učinkovito, če kazni ne gredo čez razumno mejo. Politiki in državni zbor, ki sprejema zakone, so vselej v senci, ko plačujemo za cestne prekrške. Takrat so izpostavljeni predvsem policisti, ki si nakopljejo nezasluženo agresijo. Ker jo voznik težko v celoti »kanalizira« v uradno osebo, si praviloma najde za preostanek varnostni ventil v nervozni in nevarni vožnji kmalu po srečanju s policistom.

Ne morem citirati pred več leti v tujini opravljene raziskave, ker se spominjam le rezultatov. Primerjali so vožnjo voznikov, ki so jih ustavili zaradi specifičnega prekrška. Prvo skupino so le opozorili, drugo pa so denarno kaznovali. Pokazalo se je, da so v nadaljevanju vožnje dosti pozorneje vozili tisti, ki so bili le opozorjeni in ne tudi kaznovani.

Če pogledamo, kako so pri nas naraščale zagrožene kazni za posamične kršitve, dobimo naslednjo sliko:

Tabela 6: Prikaz zaostrovanja sankcij za prekršek prekoračitve hitrosti v naselju nad 20 km/h do 30 km/h²⁹

	ZTVCP	ZVCP	ZVCP-1	ZVCP-1E	ZPCP
Prekoračitev hitrosti v naselju nad 20 km/h do 30 km/h	125,2 evrov	125,2 evrov	250,38 evrov 3 kazenske točke	500 evrov; 5 kazenskih točk	600 evrov; 5 kazenskih točk

V petnajstih letih imamo tako opraviti s točno 400 odstotnim povečanjem kazni pri približno enaki kupni moči oziroma življenjskem standardu prebivalstva. Pri tem ponovno opozarjamo na absurdno situacijo, da se delež prometnih nesreč s smrtno posledico zaradi prehitre vožnje ne zmanjšuje.

Dravljani doživljamo policistovo vlogo pri kaznovanju kot vlogo povsem samostojnega zakonodajalca, sodnika in izvrševalca kazni. Dolžnost razumne politike je, da policista razbremeni take vloge. To stori lahko z izobraževanjem, navodili o ustrezni komunikaciji s kršitelji, s priporočili o kaznovanju kot zadnjem ukrepu in s podobnimi postopki. A vse je zaman, če ostaja v ozadju nesmiselno visoka kazen, ki jo mora policist v mnogih primerih tudi izreči.

²⁹ Sever, Nina: Sankcije in ukrepi za prekoračitev hitrosti v cestnem prometu; diplomska naloga, Pravna fakulteta v Ljubljani, 2010. s.39.

3.4 PROBLEM VZGOJE IN PREVZGOJE

3.4.1 Pomen avtošol

Včasih se nam zdi, da je v avtošolah veliko rezerve na področju zagotavljanja varnosti cestnega prometa. Zaradi žalostnih razmer na slovenskih cestah je bilo že pred desetletji usposabljanje za voznike resno zastavljeno. Med učne vsebine je spadalo tudi motoroznanstvo. Za preverjanje specifičnih sposobnosti kandidatov so uvedli tudi psihološko testiranje. Izpiti so bili dovolj strogi. Tudi danes več kot polovica voznikov kandidatov v prvo ne opravi izpita.³⁰ Za padeč je dovolj, če kandidat zagreši katerega od »glavnih« grehov: menjavanje pasov brez smerokaza, tudi minimalna prekoračitev hitrosti, vožnja mimo znaka »stop«, ne da bi se vozilo popolnoma ustavilo ipd.

Strog režim sam po sebi ni napačen. Napačna pa je domneva, da avtošola s tem tudi vzgaja. Avtošola usposablja voznike predvsem za izpit, ki je preizkus minimalnih standardov. Če velja, da postane voznik primerno izkušen šele po več deset tisoč prevoženih kilometrih, je jasno, kaj lahko nudi osnovno usposabljanje. Zgolj minimum, na katerem je treba začeti graditi. Gradi pa vsakdo med nami predvsem v skladu s svojo osebnostjo. Od tod že desetletja znan izrek: »Voziš, kakor živiš«.

Ideja o avtošoli, ki bo preprečevala mnoge prometne nesreče, je podobna idejam na nekem vzporednem področju. Od šole, zlasti osnovne, pogosto pričakujemo, da ne bo le izobraževala ampak tudi vzgajala. Največ težav je, kadar dobimo v šolo učence, ki so problematičnega vedenja zaradi vseh mogočih razlogov – razbitih družin, socialnih stisk, nevezpodbudnega okolja, vzgojne zanemarjenosti, ne nazadnje nasilja, ki so ga bili mnogi deležni. Kar številni starši pripeljejo otroke z upanjem, da jih bo šola spravila na pravo pot in »naučila« ustreznega vedenja, kar tudi naravnost povedo.

Vendar ima šola prav malo možnosti, da ustreže pričakovanjem staršev. V tej stiski, ko od nje mnogi pričakujejo preveč, se pogosto zateče v represijo, s katero stvari še poslabša. Poleg tega učitelji nimajo specifičnega znanja za obravnavanje problematičnih otrok.

Od avtošol in njihovih inštruktorjev pričakujemo, da bodo najprej izvrstni na svojem področju, to je tehnika vožnje in poznavanje cestno prometnih predpisov. Poleg tega naj bi bili še dobri pedagogi, ki bi poučevanje prilagodili zelo različnim sposobnostim mnogih kandidatov. In ne nazadnje – morali bi diagnosticirati voznike, za katere obstaja velika verjetnost, da bodo v prihodnjih letih vozili prehitro, pod vplivom alkohola, objestno in tako ogrožali druge udeležence v prometu. Takim bi morali posvetiti posebno pozornost in jih odvrniti od takega vedenja. Šele potem bi imeli občutek, da avtošole dobro opravljajo svoje poslanstvo. Pri vsem tem bi se moralo število prometnih nesreč še zmanjšati.

Seveda je vse to nemogoče in nesmiselno pričakovati od avtošol, čeprav so pogosto predmet diskusij in (po mojem neupravičenih) očitkov. Kakor nobena medicinska fakulteta ne more vcepiti študentom občutka za bolnika (kar se na žalost vse prepogosto dokazuje v slovenskih primerih), tako avtošole ne morejo izoblikovati vedenjskih vzorcev bodočih voznikov, da bodo pretežno vozili v skladu s predpisi in pozorno do vseh udeležencev v prometu.

Možnost vpliva avtošol na bodoče vedenje voznikov je izrazito majhna. Zato bi morali biti zadovoljni z njihovim delom, ki je v usposabljanju za vožnjo, tudi v izpopolnjevanju za vožnjo v posebnih razmerah, ne bi pa smeli pričakovati, da bi se še tako kvalitetno delo avtošol dokazovalo tudi z bistvenim zmanjšanjem nesreč na cestah.

³⁰ Dnevnik. si; Novice (24.8.2009).

3.4.2 Vzgoja in prevzgoja kršiteljev

3.4.2.1 vožnje ali prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja, izločitev vinjenega voznika (treznitev)

Prepoved vožnje je eden preprostejših in formalno učinkovitih ukrepov, če obvelja domneva, da tisti, ki mu je izrečena, v tem času ne vozi. Gre za tipičen ukrep specialne preprečitve, ki izloči dokazano nevarnega voznika.

Podobno učinkovit se zdi razmeroma nov ukrep, ko policija vinjenega voznika odpelje na treznitev. V tem primeru je vsaj za čas voznikove nesposobnosti varne vožnje zaradi alkoholiziranosti fizično poskrbljeno za njegovo izločitev in nadzor. Zadnji podatki govorijo o naslednjih razmerah.

Odkar je zakon začel veljati pa do konca junija, je v prostorih policije prenočevalo že 31.918 oseb. V prvem polletju leta 2010 je bilo pridržanih 4736 oseb, kar je za 11 odstotkov manj kot v lanskem polletju. Trend števila zaloteni oseb, za katere se mora odrediti pridržanje, se nekoliko umirja, tako je bilo v drugem letu po uveljavitvi zakona pridržanih za 14 odstotkov voznikov manj kot pa v prvem letu po uveljavitvi zakona.³¹

Kakor je nevhvaležna naloga dokazovati statistične povezave in odvisnosti oziroma vzročnost med ukrepom in (dobrimi) posledicami, tako bi nekako po zdravi presoji lahko rekli, da je bil marsikateri udeleženec v prometu obvarovan poškodb ali celo smrti, če je policija v dveh letih preprečila za določen, najbolj rizičen čas vožnjo več kot trideset tisoč nevarnim voznikom. Morda gre del zmanjšanja prometnih nesreč na splošno in v tem okviru tudi manj smrtnih nesreč pripisati tudi temu novemu ukrepu.

Če smo zapisali marsikatero kritično besedo o stopnjevanju represije na splošno in zlasti o uklonilnem zaporu, je treba tudi v tem primeru razmisliti o možni kritiki. Glede na naravo ukrepa je treba priznati, da ga je treba enačiti z zaporom, saj je osebi odvzeta prostost. Po drugi strani pa je pridržanje klasično pooblastilo policije, kadar ne more drugače zagotoviti javnega reda oziroma preprečiti ogrožanja. Tako pridržanje v praksi doslej ni bilo videti sporno. Poleg tega je omejeno na 24 ur. K temu lahko dodamo še argument, pri katerem je treba biti sicer zadržan. Presoja grozeče nevarnosti je vezana na storilčev odnos do dejanja. Pri prometnih kaznivih dejanjih ne gre za naklep. Na drugi strani pa moramo presojati tudi morebitne posledice kljub morda neznatni stopnji krivde. V enem letu v Sloveniji umre zaradi prometnih nesreč približno desetkrat več ljudi kot zaradi vseh umorov skupaj. Kratkotrajno pridržanje potencialnih storilcev dejanj s tako hudimi posledicami se zdi sorazmeren ukrep, ki po naši presoji nima znakov preveč represivnega odziva države.

Podobno bi lahko zapisali o prepovedi vožnje za določen čas. Gre za tipičen ukrep zavarovanja okolja (v prometu enako potencialnega storilca, ki je vedno lahko tudi žrtev), pri čemer se (lahko) izognemo strožjemu kaznovanju, na primer zaporni kazni. Pri prepovedi vožnje je storilcu prepuščeno, kaj bo v tem času počel. Morda ga bo že samo dejstvo, da se mu spremenijo običajne navade in poslovanje, delo in prosti čas, prepričalo o pozornejšem vedenju v prometu po prenehanju ukrepu.

Prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja pa je resnejši ukrep, ki mu nikakor ne ugovarjamo. Problematično pa se zdi skoraj vse, kar storilcu naložimo, da si dovoljenje spet pridobi. Tukaj trčimo ob podoben problem, ki smo ga nakazali pri avtošolah. Poglejmo, kaj ponuja izobraževalni sistem v takem primeru. Ena izmed ustanov, ki so usposobljene za take primere, prek internetnih strani oglašuje naslednje:

³¹ www.cekini.si/clanek/za dom in družino/pijani-vozniki; 08.07.2010

Usposabljanje za varno vožnjo - Seminar za izbris kazenskih točk

Komu je namenjen?

Voznik, ki doseže ali preseže 13 kazenskih točk, pa ne preseže 17 kazenskih točk, se mora udeležiti programa izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo. Na usposabljanje ga napoti ministrstvo za pravosodje. Za neupoštevanje odločbe v določenem roku je predvidena globa 320 €.

Cilji usposabljanja za varno vožnjo so predvsem:

- 1 *Spodbuditi voznike k zavedanju slabosti in prednosti pridobljenih voznških navad;*
- 2 *Voznikom predstaviti namen pravil za vožnjo;*
- 3 *Spodbuditi voznike, da ocenijo lastne sposobnosti in omejitve tehnike v vozilih;*
- 4 *Povečati zavedanje voznikov o nevarnostih, povezanih z zaviranjem v kritičnih situacijah;*
- 5 *Spodbuditi voznike k pozornem opazovanju prometa in predvidevanju nevarnih situacij ter prilagajanju hitrosti različnim okoliščinam;*
- 6 *Voznike seznaniti s tehnološko izpopolnjenimi zaviralnimi sistemi v vozilih in njihovimi mejami;*
- 7 *Spodbuditi zavedanje voznikov o vrsti nevarnosti, ki se pojavljajo pri vožnji na ovinku;*
- 8 *Voznike osvestiti s stopnjo tveganja posameznih ravnanj oziroma njihove opustitve;*
- 9 *Voznikom vzbuditi zavest o pomembnosti uporabe varnostnih naprav in opreme v vozilu;*
- 10 *Voznikom vzbuditi zavest o nevarnostih vožnje v neugodnem psihofizičnem stanju.*³²

Uvodoma je treba povedati, da so vozniki, ki gredo še enkrat opravljat voznški izpit, v najboljšem primeru deležni podobnega izobraževanja. Če bi vprašali vodje avtošol, bi verjetno mnogi med njimi zatrdili, da izobražujejo tudi za varno vožnje in njene različne vidike, kakor so opisani v konkretnem primeru. V praksi je tako doslednega in izpopolnjenega usposabljanja najbrž precej manj.

Formalno pa je usposabljanje za voznika popolnoma enako, če gre za kandidata, ki še nikoli ni vozil, ali pa za nekoga z dolgoletnimi izkušnjami, ki pa mu je bilo odvzeto voznško dovoljenje. Vsi predpisani obrazci morajo biti enako izpolnjeni in oba morata imeti opravljenih najmanj 22 ur vožnje.

Zakonodajalec domneva, da ponovno opravljanje voznškega izpita zagotavlja usposobljenost za varno vožnjo. Ta domneva je ena povsem napačnih, kar je zelo lahko dokazati tudi s statističnimi podatki. Izjemno majhno število nesreč se zgodi zaradi nepoznavanja prometnih predpisov ali zaradi neznanja vožnje. Nesreče se dogajajo zaradi neupoštevanja pravil ne pa zaradi neznanja. Neupoštevanje pravil pa ni problem učenja ampak problem vedenjskih vzorcev, problem osebnostnih lastnosti, včasih tudi situacijsko pogojenih odzivov v kombinaciji z voznikovim značajem.

Ne gre zanikati preventivnega značaja grožnje z zbiranjem kazenskih točk in ponovnim opravljanjem izpita. To za vsakega voznika predstavlja vrsto težav, ki jih bo moral rešiti, če ga doleti. Za določen čas si bo moral povsem drugače organizirati življenje, nenadoma se bo potrdilo, da je avtomobil, ki ga vozi, težko zamenljivo sredstvo vsakdanjega funkcioniranja, opravljanja službe, izvrševanja družinskih obveznosti, prevoza otrok v šole, vrte in podpora različnim aktivnostim.

Vse drugače pa je, če pomislimo, da bi se bilo potrebno ukvarjati s tistim delom človekove osebnosti, zaradi katerega je prišlo do take situacije, ko mu je bilo odvzeto voznško

³² www.bb-kranj.si/usposabljanje-za-varno-voznjo-izbris-kazenskih-tocke

dovoljenje. Pa še v teh primerih obstajajo velike razlike. Tudi pri teh hujših kršitvah so lahko vozniki, ki se jim to dobesedno »zgodí«. Nekateri lahko spregledajo prometni znak in se jim take kršitve, in tudi druge, ne ponavljajo. Drugi pa so stalni prekrškarji, povratniki, z mnogimi kaznimi, a je njihova osebnostna struktura taka, da težko spreminjajo vedenjske vzorce. Njim klasično učenje (ponovno) v avtošoli ne koristi oziroma ne zaleže. Avtošole tudi niso ne usposobljene ne poklicane za tovrstno prevzgojo. Tukaj so pričakovanja in morebitne zahteve, kar oboje se pogosto pojavlja v debatah, vključno s pavšalnimi kritikami, neutemeljeni.

Če bi poskusili napisati vrsto osebnostnih lastnosti ali vedenjskih vzorcev problematičnega voznika, bi najbrž pogosto izbrali naslednje: agresivnost, bahavost, pomanjkanje empatije, izzivanje, precenjevanje svojih sposobnosti, egocentričnost. Na oblikovanje teh vedenjskih vzorcev, ki kasneje, s primernim utrjevanjem, lahko postanejo tudi zaščitni znak osebnosti, vpliva vrsta dejavnikov. Še največ je mogoče pripisati sprva družinskemu okolju, kasneje še vplivu vrstnikov, končno pa specifičnim vrednotam, ki jih goji določena družba.

Če so bili na primer pred letom 1991 homofobični izpadi redki, so »v svobodi«, kakršno je vzpostavila Slovenija, tako rekoč vsak dan ogroženi posamezniki, ki se po čem razlikujejo od »naravnih« večine – homoseksualno usmerjeni, muslimani, sodniki, ki sodijo »vigilantom«, Romi, in še mnogi podobni. Brezobzirnost, ki se kaže na državni ravni primeroma s pristajanjem na vse večjo revščino, se na mikro ravni lahko kaže z izrazito bahaškim vedenjem premožnih, ki si tudi prometno varnost lahko kupijo tako, da si zmorejo privoščiti zelo drage in varne avtomobile.

Svojevrsten »vzor« so tudi politiki, ki minimalizirajo lastne prekrške, če jih na primer zalotijo pri vožnji v vinjenem stanju, ali če si privoščijo nevarne vožnje v nasprotju s prometnimi pravili. Takrat od njih ne doživimo opravičil, ampak kvečjemu izgovore. Seveda je nemogoče izmeriti direkten vpliv takega vedenja pomembnega posameznika na obseg prometnih nesreč. Ni pa dvoma o tem, da tako vedenje tistih, ki bi še posebej morali skrbeti za varnost, zrahlja splošne norme vedenja, ki veljajo v družbi.

Vseh teh pomanjkljivosti se ne da odpravljati drugače kot z intenzivnim delom, ki je usmerjeno v človekove osebnostne lastnosti oziroma vedenjske vzorce. Za tako delo sta dve možnosti. Lahko ga naložimo kot posebne vrste varnostni ukrep tudi izven kazenskega postopka, ko nekdo preseže bonus kazenskih točk. Nekaj podobnega pozna kazenska zakonodaja, kjer govori o treningih socialnih veščin. Lahko pa je tako delo organizirano kot »sistematična vzgoja in prevzgoja« v najhujših primerih, ko je nekdo obsojen zaradi kaznivega dejanja, povezanega s prometom.

3.4.2.2 Zaporna kazen

V slovenski praksi se zaporna kazen izreka predvsem pri hujših posledicah, kjer ni nujno, da se upošteva stopnja krivde. V opisanem primeru najhujše prometne nesreče na Slovenskem je šlo za prav tak primer, kjer je bila stopnja krivde minimalna in vzročna zveza ter predvidljivost sporni, oziroma se sodišče s temi vprašanji sploh ni ukvarjalo.

Zaporno kazen pa izrekajo sodišča tudi v primerih, ko ne gre za tako hude posledice, gre pa za okoliščine na strani storilca kot so alkoholiziranost ali različne oblike drzne vožnje (visoka prekoračitev dovoljene hitrosti, prehitavanje v nasprotju s pravili, predkaznovanost za podobna dejanja in podobno).

Mislimo, da je treba v vsakem primeru, ko je izrečena zaporna kazen posebej razmisliti, čemu naj bo namenjena.

3.4.2.3 Zaporna kazen na Slovenskem v preteklosti

Pred desetletji je v Sloveniji obstajal edini zapor z uradno določenim odprtim režimom, Odprti kazensko poboljševalni dom Rogoza. Kot zapor za prometnike je obstajal v času, ko je kriminologija, zlasti slovenska, zagovarjala idejo o prometnikih kot družbi manj nevarnih storilcih, ki jih gre brez tveganja namestiti v svobodnejši režim prestajanja kazni. Tako je bila »Rogoza« že v začetku sedemdesetih let zapor s posebnim režimom, kar je pomenilo, da ni bilo

posebnega varovanja, obsojenci pa so vikende preživljali doma. Čez teden so bivali in delali v zaporu, zlasti živinorejska in poljedelska opravila.³³

Od zavodskih dejavnosti, ki so se izvajale za obsojence, je treba predvsem omeniti organiziranje učenja prometnih predpisov. Iz razgovora s takratno direktorico Inštituta za kriminologijo, Katjo Vodopivčevco, se dobro spominjam poudarjanja splošno sprejete ideje, da je treba za prometnike kar je mogoče sprostiti režim, ker ne gre za nevarne storilce. Prav tako se je zdelo precej neprimerno, da bi se kdo ukvarjal z njihovo osebnostjo, ker je šlo po splošnem prepričanju za urejene ljudi. Tisto, kar naj bi potrebovali, je le prometno izobraževanje in usposabljanje za vožnjo. Za slednje pa je bilo v zaporu poskrbljeno.

Morda je trditev o neproblematičnih vedenjskih vzorcih za tisti čas bolj veljala kot danes. O tem je težko soditi. Na eni strani je bilo število smrtnih žrtev nekajkrat višje kot danes, kljub nekajkrat manjši gostoti prometa. Doga leta je veljalo, da je število smrtnih nesreč na leto približno enako številu samomorov na Slovenskem. Oboje se je gibalo okoli številke 600. po drugi strani pa je tudi res, da so bila vozila v primerjavi z današnjimi izrazito nevarnejša. Trčenje pri malo večji hitrosti je v vozilih, kakršna smo večinoma imeli (fiat 600, 750 in naslednje »de luxe« izvedbe), vselej povzročalo smrtne ali hude telesne poškodbe. Prav tako pa je res, da je bilo postavljanja z avtomobilom kot statusnim simbolom ali z drzno vožnjo, kakršna je danes vsakdanji dogodek, precej manj. Nesporno pa je, da je bil – tako kot je še danes – alkohol in z njim povezan alkoholizem tudi takrat velik problem. Vendar se ga pri voznikih nismo lotevali kaj več kot v primerih, ko je bil izrečen varnostni ukrep, ki pa je potrebno izvajati.

Ko je prevladalo spoznanje, da je učenje prometnih predpisov razmeroma nekoristno z vzgojnega in prevzgojnega vidika, so v zaporu opustili te aktivnosti. Vendar se ni zgodilo tisto, kar bi se po našem mnenju moralo, da bi med prestajanjem zaporne kazni ljudje opuščali vedenjske vzorce, ki vodijo v prometne nesreče. Obsojenci so bili še naprej v dovolj sproščnem režimu, ki je vsaj omogočal stike z okoljem in zmanjševanje vseh oblik škode, ki jih prinaša klasični zapor, to pa je bilo tudi vse.

3.4.2.4 Vizija sodobnega zapora za storilce prometnih kaznivih dejanj

Uvodoma je treba poudariti, da se storilci prometnih kaznivih dejanj praviloma močno razlikujejo med sabo po okoliščinah dejanja in po svojih osebnostnih lastnostih in vedenjskih vzorcih. V grobem bi jih lahko razdelili v dve skupini.

Prvo skupino sestavljajo ljudje, ki se jim je prometna nesreča v resnici »zgodila«. Gre za ljudi, ki nimajo kartoteke, popisane s kaznimi za prekrške ali celo za kazniva dejanja. Ti ljudje so vozili s primerno hitrostjo, trezni, pa vendar jim očitamo, da so nekaj pomembnega spregledali. Zakonodajca ima v teh primerih odprt izredno širok prostor za očitek vozniku. Ta prostor je ustvarjen z besedami, da »ni prilagodil vožnje razmeram na cesti.« S tako zastavljenim očitkom ob upoštevanju najblažje krivdne oblike, nezavestne malomarnosti, se le malokdo uspe izogniti sankciji. Sem spadajo vse nesreče, za katere je značilen spregled. Tudi pozoren voznik lahko spregleda rdečo luč, vozilo, pešca ali kakšno oviro v prometu. K temu pogosto pripomore neprimerna signalizacija ali druge okoliščine, ki zmanjšujejo pozornost.

Naj spomnimo na praktičen primer: v občini Kidričevo oziroma na nezavarovanem prehodu v Cirkovcih je od leta 2001 do avgusta leta 2007 življenje izgubilo že enajst potnikov, v zadnjih dvajsetih letih 20. Šele po taki tragični bilanci so ga preuredili tako, da je odtlej zavarovan. Ni težko verjeti, da nihče od nesrečnih voznikov ni poskušal izsiljevati vlaka.

³³ Tak zapor je bil za marsikatero republiko v bivši Jugoslaviji preveliko tveganje oziroma prehuda permisivnost, ne glede na specifičnost prometnih kaznivih dejanj. Tako na primer Milutinović v knjigi »Penologija« iz leta 1988, torej več kot dvajset let kasneje, piše, da je treba biti zadržan pri nekaterih modernih penitenciarinih konceptih, ki se pojavljajo v svetu. Sem spadajo zlasti polodprti in odprti zavodi, ki pa jih moramo razumeti predvsem kot izjeme. (Milutinović, 1988; s. 183).

Razmerje je skorajda enako, kot če bi pešec poskusil izsiliti osebni avtomobil. Očitno je bilo nekaj narobe z železniškim prehodom, da je precej velika skupina voznikov spregledala vlak.³⁴

Taka skupina ljudi spada s kriminološke perspektive med storilce, ki jim kazen ne pomaga kaj dosti. Kot pretežno urejene osebnosti jo sprejmejo kot nujno posledico vseh tragičnih okoliščin. Za njih bolj malo pride v poštev učenje varne vožnje in predpisov. Prav tako bi analiza njihovih osebnostnih lastnosti večinoma ne pokazala česa problematičnega.

V drugi skupini pa so ljudje s precej drugačnim temperamentom, karakterjem in njima ustreznimi vedenjskimi vzorci. Med temi pogosto najdemo naslednje: nestrpnost, bahavost, agresivnost, sebičnost, domišljavost, bes, frustriranost, razdražljivost, nespoštovanje, zagledanost vase, impulzivnost, nagnjenost k tveganju, samodestruktivnost, nevoščljivost, odsotnost empatije, izzivalnost, nepotrpežljivost, nastopaštvo, neprilagodljivost, arogantnost.³⁵

Pri osebah, ki se ob taki osebnostni strukturi pojavljajo kot pogosti kršilci prometnih pravil, se je treba zamisliti, kaj je treba pri njih spremeniti in kako. Če česa ne potrebujejo, potem gotovo zanje ne pride v poštev trening varne vožnje. Z dodatnim znanjem na neustrezno osebnostno podlago postanejo le še bolj nevarni zaradi občutka, da so se naučili še česa več. Prisposoba je približno taka: iz navadnega pretepača dobimo nevarnega mojstra borilnih veščin; nevarnemu človeku damo v roke namesto pištole brzostrelko. Prav tako ne potrebujejo dodatnega znanja cestnoprometnih predpisov. Vsak otrok ve, kaj pomeni 60 v okroglem znaku. Potrebujejo pa spremembo v sebi, da bodo tisto, kar dobro poznajo, tudi spoštovali.

Šele v zadnjih letih se na Slovenskem pojavljajo institucije, ki ponujajo učenje socialnih veščin. Njihov nastanek je povezan predvsem s preprečevanjem nasilja v družini, partnerskih odnosih in nad otroki. Po prvem odzivu, ki je bil usmerjen v pomoč žrtvam, je prišlo tudi do pomembnega preskoka k pomoči storilcem, nasilnežem, da spremenijo svoje vedenjske vzorce. Nekatere ustanove ponujajo treninge obvladovanja jeze.

Tak pristop je po našem mnenju najbolj smiseln z vidika sprememb tistih vzorcev, ki so v naši družbi najbolj ogrožajoči. Ne pozabimo – prometne nesreče povzročijo desetkrat več smrti in poškodb kot klasična kriminaliteta. Precejšen del tega povzroči prav druga skupina storilcev. Vendar bi bilo potrebno skrbno preučiti osebnost vsakega hujšega kršilca, da bi ugotovili osebnostne primanjkljaje in jih poskušali nadomestiti z intenzivnimi treningi socialnega učenja. Težava je tudi v tem, da je pri nas razmeroma malo strokovnjakov, ki bi se ukvarjali s tem. Še največ izkušenj z različnimi vrstami disocialnih osebnosti (to je poimenovanje, ki je veljalo za različne oblike psihopatskih vedenjskih oblik) so imeli v zaporih v času, ko sta bili tretmanska ideologija in praksa na vrhuncu. To se je dogajalo od konca sedemdesetih let dalje, ko se je tudi praktično vse osebje zaporov usposabljal za delo s takimi ljudmi skozi tako imenovane senzitivne treninge. Pokazalo se je, da bivanje v zaporu omogoča spoznavanje različnih odzivov posameznikov, pri čemer ni treba obravnavati dogodkov, povezanih s kaznivim dejanjem. Izrazito agresiven posameznik (na primer voznik, ki vozi v skladu s svojim značajem) bo v mnogih vsakdanjih situacijah pokazal svojo osebnost. Skupinsko delo, ki je bilo v slovenskih zaporih zelo razvito, je omogočalo posamezniku dovolj jasen uvid v lastne vedenjske vzorce in dajalo obenem dovolj možnosti za spremembo. Tudi danes obstoje možnosti za delo s prometnimi delinkventi, pri čemer bi za podoben tretman prišli v poštev tudi tisti, ki nimajo izrečene zaporne kazni. Ob odvzemu vozniškega dovoljenja bi tako namesto ponavljanja izpita morali opraviti drugačne preizkuse, take, ki se nanašajo na spremembo vedenjskih vzorcev.

³⁴ Žurnal24.si; 21.8.2007.

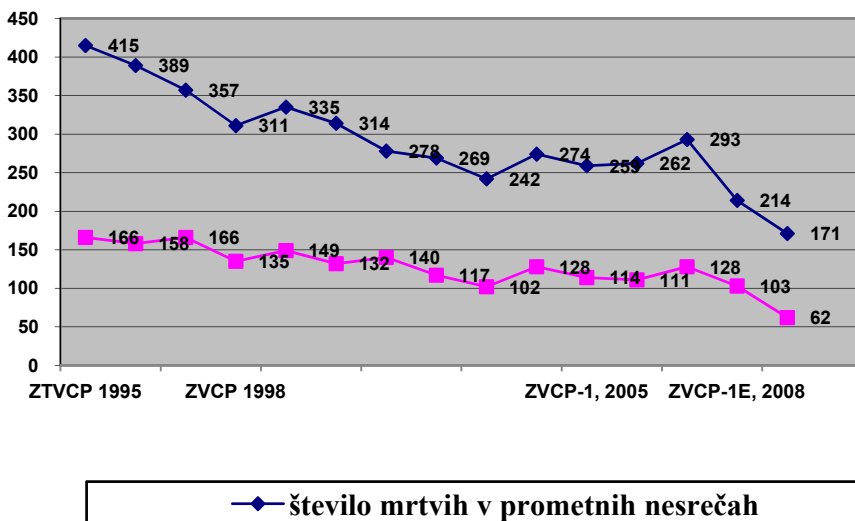
³⁵ Te lastnosti so napisale kolegice in kolegi Inštituta za kriminologijo, vsi vozniki, ki sem jih prosil, naj označijo izstopajoče lastnosti voznikov, ki jih na cesti doživijo kot ogrožajoče. Verjamem, da bi večina anketirancev napisala podobno.

3.5 NEKATERE ZAGATE PRI PREPREČEVANJU NEZAŽELENEGA VEDENJA V PROMETU

3.5.1 O učinku strogega kaznovanja

Neutemeljenost velikega zaupanja v moč zakona, zlasti višje sankcije, se da dovolj razločno videti iz naslednjega grafa.³⁶

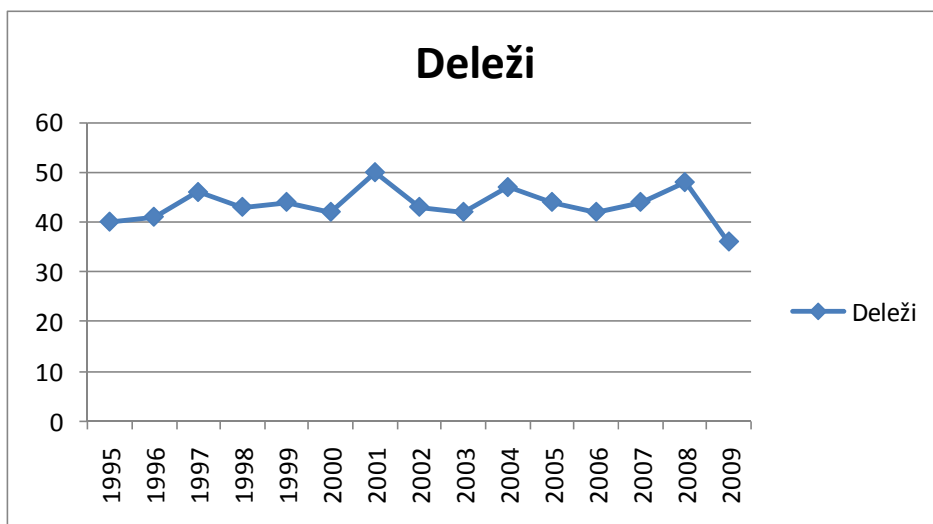
Slika 2: Prikaz števila mrtvih v prometnih nesrečah ob uveljavitvah novih oziroma strožjih sankcij



Iz grafa je razvidno, da se je ob vsakem povišanju sankcij število mrtvih v prometnih nesrečah zmanjšalo, ampak dobro leto po uveljavitvi novih sankcij je število smrtnih žrtev v cestnem prometu zaradi hitrosti zopet malo naraslo. Slika ne potrjuje pričakovanj, da je z zaostreno kaznovavno zakonodajo mogoče doseči opazne in dolgotrajnejše učinke.

Še bolj jasna je slika, ki jo ponuja naslednji graf. Pogosto poudarjamo, da sta nedovoljena hitrost in alkohol najpogostejša spremljevalca prometnih nesreč. Zato so tudi preventivni ukrepi, vključno s kaznovanjem, pogosteje usmerjeni v ti dve okoliščini. Iz tega bi morale slediti, da ob zaostreni zakonodaji delež teh dveh »spremljevalcev« pada. Vendar v zadnjih petnajstih letih ni mogoče opaziti kakšnega posebnega vpliva oziroma povezave med novelami zakonodaje in strožjimi sankcijami ter opazneje zmanjšanega deleža zaradi prehitre vožnje ponesrečenih voznikov. Deleži praviloma celo naraščajo, le od leta 2008 na leto 2009 je opaziti nekaj zmanjšanja.

³⁶ Sever, Nina: Sankcije in ukrepi za prekoračitev hitrosti v cestnem prometu; diplomska naloga, Pravna fakulteta v Ljubljani, 2010. s.39.



Do slike, ki potrjuje povedano, sta prišla tudi avtorja analize o deležu alkoholiziranih voznikov, povzročiteljev prometnih nesreč.³⁷ Od leta 1999 do leta 2009 delež alkoholiziranih povzročiteljev vztrajno narašča, z le dvema izjemama (2002 in 2009). Od 8,3% v letu 1999 se je povzpelo na 13% leta 2008 in obstal na 12% v letu 2009.

In še ena slika potrjuje nepovezanost sankcij z obsegom nesreč. Iz statističnih podatkov (točka 13, ki se nanaša na motoriste) je razvidno, da je od leta 2001 do leta 2009 število ponesrečenih motoristov zelo podobno, z izjemo treh let (2002, 2003 in 2004), ko je padlo iz povprečja nekaj nad 30 na približno 20. Po sprejetju novele v letu 2005 se je v letih 2007 in 2008 število povzpelo celo nad povprečje in doseglo 38 oziroma 39 žrtev (2008 in 2007). Leta 2009 se je spustilo na 28.

Prav tako je opaziti, da nova strožja zakonodaja učinkuje (če gre sploh za učinek sankcij) različno v različnih regijah. Ponekod je videti, kot da bi imela kratkoročen vpliv, ponekod pa tudi tega ni mogoče opaziti.

Prometne nesreče in v njih okvirih kriminalno vedenje so prezapleten pojav, da bi se zanašali na strožje sankcije, še posebej, če jih izvršujemo neselektivno.

3.5.2 O selektivnosti kaznovanja

Statistika o povratništvu potrjuje predloge o selektivnem kaznovanju. Velik delež prometnih nesreč je v resnici to, kar pove beseda. Gre za dogodek, ki ga povzroči tudi razmeroma pozoren voznik, ki ni vinjen, ki ne vozi prehitro, a mu vseeno očitamo, da bi moral biti še pozornejši, da ne bi prišlo do nesreče. Večina voznikov ni povratnikov. Še posebej to velja za ženske voznice, kjer se je pokazalo, da je »pravih« ali »resnih« povratnic, takih, ki imajo več kot dve kršitvi, izredno malo, le 1 odstotek. Pri moških se ta delež dviga razmeroma nevarno blizu četrtiline.

V času sodobne tehnologije, s katero razpolaga policija, ni težko pri vozniku ugotoviti, ali gre za slučajnega kršilca ali za pogostega. Zato naj bo pozornost in temu primerna sankcija

³⁷ Zajc, Ljubo; Jereb, Katja: Alkohol v cestnem prometu – dileme in perspektive: Dnevi prekrškovnega prava; GV, 2010; s.8.

predvsem sredstvo represije, ki je namenjeno resnično nevarnim voznikom. Za take voznike je treba izbrati tudi primerno sankcijo, kar pomeni ukvarjanje z njegovimi vedenjskimi vzorci (od alkoholizma do agresivnega obnašanja), ne pa učenje prometnih pravil.

Ne zanikamo smisla posamičnih strogih kazni. Eden takih primerov je opisan v poglavju o analizi dveh sodb. Če gre za izkazano nevarnega povratnika, je njegova izključitev iz okolja za določen čas upravičena. Vprašanje pa je, ali in kaj smo pripravljeni in sposobni v tem času prestajanja kazni storiti za spremembo njegovih vedenjskih vzorcev.

3.5.3 Uporaba in zloraba žrtev

Naj začnemo s primerom, ki je opisan v knjigi »Kult žrtve« in ki je v izhodišču razprav o žrtvah ter vlogi žrtve v kazenskem postopku.³⁸

»Pot med Zagrebom in Ljubljano. Marko Godina, 43-letni svetovno znani mikro-kirurg se vrača iz tujine z ženo Vesno domov. V njun avto se zaleti mlad voznik, ki je prehiteval v megli. Nesrečo preživi nepoškodovan, ker ga je obvaroval velik in varen avtomobil. Zakonca Godina v miniaturnem P-126 sta na mestu mrtva.

Na glavni obravnavi, kjer sodijo povzročitelju, oče pokojnega zdravnika prosi sodišče, da storilcu izreče blago kazen.

Razmislek:

Kakšna je razlika med moralnim svetom večine in tistim drugim, katerega komaj opazno manjšino predstavlja pisatelj Ferdo Godina? Ali nam prav on kaže pot, po kateri bi bilo treba hoditi, da bi prišli v boljši svet? Ali pa nam je ljubši napis, ki vodi v celico smrti.

»Iščemo resnico, iščemo pravico

sodišče jo zahteva, žrtve vpijejo po njej

In Bog jo zahteva!«*

Zapisi o prometnih nesrečah v Sloveniji pogosto opozarjajo na to, da žrtve potrebujejo pomoč,³⁹ enako njihovi svojci.⁴⁰ Vendar si to pomoč zamišljamo vsak nekoliko po svoje. Medijsko prepoznavni odvetniki se včasih obnašajo v skladu s populističnimi trendi, kadar zastopajo žrtve in njihove svojce, ko pa bi zagovarjali povzročitelje, bi bile njihove besede povsem drugačne. Zato takih primerov ni mogoče šteti med upoštevanja vredne. Svojci žrtev v razumljivi prizadetosti niso sposobni razumne presoje. Za njih – kar pogosto povedo – nobena kazen ni prenizka. Ob tem jih je težko in tudi neprimerno prepričevati, da enako nobena kazen ne more vzpostaviti prejšnjega stanja. Njihove besede so tragične in z njihovega vidika razumljive: »Morilci naših otrok lahko s pomočjo odvetnikov živijo naprej, čeprav so dejansko uničili življenje celi družini.«⁴¹ Tožilci se že po naravi svojega dela opredeljujejo za kazni, ki so praviloma višje od dosojenih, težko pa se je spomniti primera, ko bi se tožilec pritožil zaradi previsoke kazni. Javnost se prav tako nikoli ne odziva s strpnim premislekom. Storilci so zanj vselej drugi in ne – kot je na žalost prav pri prometnih nesrečah – potencialno vsakdo med nami.

Najpomembneje se zdi, da dobijo žrtve ustrezno pomoč. Poškodovani in preživeli ustrezne odškodnine v najkrajšem času, urejanje vseh razmer, ki so potrebne za kar se da normalno življenje, od zdravstvenih do socialnih, svojci pokojnih pa predvsem strokovno oporo,

³⁸ Petrovec, D.: Kult žrtve; GV, Ljubljana, 2005; s. 17.

* Napis na ostanku zidu zgradbe v Oklahomi, kjer je leta 1994 umrlo 168 ljudi zaradi podtaknjene razstreliva. Storilca, sedemindvajsetletnega Timothyja McVeigha, so usmrtili. Zid je del spomenika žrtvam.

³⁹ Berdon, S.: »Žrtve nesreč potrebujejo pomoč.« Dnevnik, 15. julija, 2010; s. 23.

⁴⁰ Laterner, B.: Novi prometni zakoni bodo še strožji.« Dnevnik, 21. julija, 2010; s. 14.

⁴¹ Vir pod t. 39.

kjer ne bo prostora za maščevalnost, kakršno naravnost spodbujamo v zadnjem času. Seveda je tudi za žrtve pomembno, da se kazenski postopek konča v primernem času in da je vzpostavljeno zaupanje v pravosodni sistem, da zna poskrbeti za ustrezno odločitev, tudi sodbo s sankcijo. Ne sme pa se dogajati to, kar je dobro znano zlasti v Ameriki. Naj to ilustriramo s podobno sliko iz Knjige »Kult žrtve«:

»V celico za usmrtitve privedejo obsojenca, ki je kriv dveh umorov. Privežejo ga na mizo, napeljejo vse potrebne instrumente ter ga priključijo na aparature, ki bodo spustile v njegovo telo najprej uspavalo, potem pa strup. Ena izmed sten te celice je enostransko prozorno steklo. Za njim je manjša dvorana s sedeži in gledalci. Med njimi so starši pokojnih žrtev. Postopek se začne. V obsojenčeve žile stečejo medicinski izumi. Čez čas se mišice napnejo, telo zgrabi krči, potem se umiri in monitorji v nekaj naslednjih trenutkih spremenijo krivulje vitalnih funkcij v ravno črto. Starši žrtev, ki napeto opazujejo usmrtitev, si končno oddahnejo, pravičnost je dosežena.

Gre za verno podobo številnih izvršitev smrtne kazni v Ameriki.«⁴²

Kdor potrebuje za lastno pomiritev hudo kazen ali celo trpljenje drugega, je daleč od zdravja in psihičnega ravnovesja. Spodbujanje žrtev k zahtevam po strogem kaznovanju je daleč od civilizirane družbene klime. Zato se zdi primer pisatelja Ferda Godine izjemno dragocen prispevek k strpnosti in umirjanju. K temu naj dodam še zapis Borisa A. Novaka iz knjige »Mala osebna mitologija«.⁴³

»Na sojenju pred sodiščem v Beogradu je bil železničar spoznan za krivega nesreče, v kateri je umrl letalski major Jerolim A. Novak. Med nočnim dežurstvom je železničar zaspal in je zapornica štrlela pokonci, tako da je vlak zmečkal dvosed majorja Novaka.

Tedaj je pred sodišče stopila gospa Leopoldina Novak iz Maribora – »špartanska mati« - kot je zapisala beograjska »Politika«, in zahtevala, naj sodnik spoštuje poslednjo voljo njenega sina. Predložila je list papirja, na katerem je drhteča roka zapisala:

»Pri polni zavesti izražam svojo zadnjo željo: da sodišče oprostí železničarja, očeta sedmih otrok.«

Kapljice dežja in krvi so nekoliko razlile podpis:

Komandant 201. skupine Kraljeve aviacije, letalski major, pilot lovec Jerolim A. Novak, lastnoročno.«

Sodnik je upošteval poslednjo voljo in oprostil železničarja.

Videti je, da zna občutljiva človekova duša pokazati pot, po kateri je tako težko hoditi prav zato, ker je prava. Bližnjice prek maščevanja in navidezne zadovoljitve prvinskih nagonov se vse prehitro maščujejo vsem nam.

Literatura:

- Hibbert**, C. (1965). *Zgodovina zločinstva in kazni*. Cankarjeva založba, Ljubljana.
- McGuire**, J. (2004). *Understanding Psychology and Crime*. Open University Press, Glasgow.
- Milutinovič**, M. (1988). *Penologija*. Savremena administracija, Beograd.
- Novak**, A. B. (2007). *Mala osebna mitologija*. Cankarjeva založba, Ljubljana.
- Petrovec**, D. (2005). *Kult žrtve*. GV, Ljubljana.
- Sever**, N. (2010). *Sankcije in ukrepi za prekoračitev hitrosti v cestnem prometu*. Diplomaska naloga. Pravna fakulteta v Ljubljani.

⁴² Vir pod op. 38; s. 17.

⁴³ Novak, A. Boris: »Mala osebna mitologija«; Cankarjeva založba, Ljubljana, 2007; s. 23.

Wilkinson, R., Pickett, K. (2009). *The Spirit Level; Why Equality is Better for Everyone*. Penguin books, London.

Zajc, L., Jereb, K. (2010). *Alkohol v cestnem prometu – dileme in perspektive*. Dnevi prekrškovnega prava; GV.

Spletni viri:

www.bb-kranj.si/usposabljanje-za-varno-voznjo-izbris-kazenskih-tocke

www.cekin.si/clanek/za-dom-in-druzino-pijani-vozniki (08.07.2010)

www.dnevnik.si, Novice (24.08.2009)

www.zurnal24.si (21.8.2007)

PRIMER (SPORNE) IZBIRE IN ODMERE KAZNI ZA PROMETNO NESREČO S HUDIMI POSLEDICAMI (Dragan Petrovec)

Odmera kazni je vselej zapleteno opravilo. Nova kazenska zakonodaja v Republiki Sloveniji (1995) je postavila drugačno načelo za izhodišče odmere, kot je veljalo dotlej. Kazen se najprej odmerja po teži dejanja in po storilčevi krivdi. Šele za tem pridejo v poštev okoliščine dejanja. Na splošno se kaznovanje v Sloveniji zaostruje, težko pa je pripisati prav določen delež tega novemu konceptu kaznovanja. Tudi kazenski zakonik iz leta 2008 pri splošnih izhodiščih ni zrahljal »trdote«, je pa z drugimi instituti vnesel še dodatno (nepotrebno) represijo. Izbrana primera ilustrirata določene probleme pri odmeri kazni zaradi kaznivih dejanj v prometu, ki so po definiciji malomarnostna kazniva dejanja, torej storjena z nizko stopnjo krivde. Na žalost pa so prav pri teh dejanjih prepogoste najhujše posledice. Sodnikom nikakor ni enostavno pri iskanju ravnotežja med dejanjem in pravično kaznijo.

Spomladi leta 2005 se je zgodila verjetno najhujša prometna nesreča na slovenskih cestah. Na hitri cesti v smeri iz Novega Mesta proti Ljubljani je voznik manjšega tovornega avtomobila zapeljal na levo stran in 60 cm od sredine trčil v bok vlečnega vozila s priklopnikom. Na vozilu s priklopnikom je bilo naloženih osem osebnih avtomobilov. To vozilo je po trčenju začelo zanašati v levo stran, kjer je vanj najprej trčil en osebni avtomobil, zatem pa še drugi. Na priklopniku naloženi avtomobili so začeli padati na cesto. Ob nesreči so vozila začela goreti in v osebnih avtomobilih, ki sta prva trčila v vlačilec s priklopnikom, je zgorelo vseh osem potnikov. Zaradi močne vročine in številnih eksplozij ni bilo mogoče nikomur pomagati.

Sodišče je v postopku ugotovilo naslednje dejansko stanje.

» V obtoženčevi krvi ni bilo prisotnih sledov alkohola, mamil ali psihoaktivnih snovi. Voznik je vozil s hitrostjo 59 km/h, kar je bilo precej počasneje od dovoljene hitrosti. Tik pred trčenjem je zavil v levo, kjer je trenutek zatem zadel levo sprednje kolo vlečnega vozila. Sledile so opisane posledice.

Takoj po nesreči je voznik vlečnega vozila, ki je bil lažje poškodovan, vprašal obtoženega, ki je okrvavljen prišel iz kombija, kaj je delal, da je zapeljal vanj. Obtoženi mu je odgovoril, da se je morda nagnil ali pogledal na tla. Enak odgovor na ponovljeno vprašanje je dal, ko sta se oba peljala v reševalnem vozilu v bolnišnico. Na kasnejša vprašanja je voznik odgovarjal, da se ničesar ne spomni. V nesreči je med drugim utrpel pretres možganov.

Vozilo, s katerim je vozil obtoženi, je bilo redno vzdrževano in pregled mehanizmov (krmilnega in zavornega) ni pokazal nikakršnih okvar.

Voznik vlačilca je po izvedenskem mnenju pred trčenjem vozil s hitrostjo najmanj 80 km/h, kar je 10 km/h hitreje od dovoljene hitrosti.

Sodišče je ugotovilo, da je bil trenutek obtoženčeve nepazljivosti pri vožnji tisti razlog, da je zapeljal na nasprotni vozni pas in povzročil prometno nesrečo s tako hudimi posledicami. Obtoženec je zato v celoti odgovoren za kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti, za katero je zagrožena kazen do 8 let zapora. Kaznivo dejanje je storil v nezavestni malomarnosti kot obliki krivde.

Pri odmeri kazni je sodišče kot olajševalne okoliščine upoštevalo obtoženčevo dosedanje nekaznovanost, da živi v izvenzakonski skupnosti, v kateri ima mladoletnega sina, za

katerega je dolžan skrbeti, in da je tudi sicer osebnostno urejen, v službi pa miren in dober sodelavec ter do te nesreče varen in preudaren voznik. Ta nesreča je brez dvoma zaznamovala njegovo življenje, saj je imel po nesreči zdravstvene težave in bil prizadet. Nikakor pa sodišče ni moglo mimo obteževalnih okoliščin, to je same teže kaznivega dejanja in posledic, ki so izjemno hude, saj je ta prometna nesreča ena izmed najhujših, če ne celo najhujša v Republiki Sloveniji. Osem mrtvih je v trenutku spremenilo življenje najbližjim sorodnikom te nesreče, življenja svojcev jim ne more povrniti nihče. Vse te okoliščine so vodile sodišče do izreka pravične kazni, ki je po oceni sodišča pet let zavora.«

Sodišče je ob zaporni kazni izreklo še prepoved vožnje motornega vozila za dobo enega leta.

Višje sodišče je ob upoštevanju teže kaznivega dejanja in obtoženčeve krivde kazni znižalo na štiri leta zavora. Poleg tega je ugotovilo, da je obtožencu izrečena daljša zaporna kazen, zato ni smiseln izrek stranske kazni, ker le ta po prestani zaporni kazni ne bo več dosegla svojega namena. Zato je sodbo v tem delu spremenilo tako, da se stranska kazen prepovedi vožnje motornega vozila obtožencu ne izreče.

Kazen je bila izrečena v skladu z določbami kazenskega zakona Republike Slovenije, sprejetega leta 1995. To poudarjamo zato, ker se je zlasti poglavje o temeljnih načelih kaznovanja močno spremenilo v primerjavi s prejšnjo zakonodajo. Iz zakona sta povsem izpadla namen kaznovanja in namen izvrševanja kazni zavora.⁴⁴

Od leta 1995 dalje je najbrž tudi zaradi tega mogoče opaziti izrazito naraščanje števila obsojenih oseb v zaporih. Do leta 2000 se je število podvojilo, odtlej dalje pa tudi narašča, čeprav ne s tako izrazitim trendom. Del tega trenda je mogoče pripisati novim kaznovальnim konceptom, kjer je kot izhodišče za odmero kazni poudarjena teža dejanja in ob tem še storilčeva krivda.⁴⁵

Temeljni konflikt, ki ga je mogoče opaziti pri omenjeni sodbi, je neskladje med storilčevo krivdo in posledicami dejanja. Na eni strani imamo osem smrtnih žrtev in težko si je predstavljati prometno nesrečo s hujšimi posledicami. Vendar je na drugi strani izrazito nasprotje pri storilčevi stopnji in obliki krivde. Ta je najbližja preprostemu poimenovanju, ki ga imamo za take dogodke – prometne **nesreče**. Nesreča dosti bolj spominja na nekaj nezakravljenega ali komaj zakravljenega kot pa na zločin. Temu ustreza tudi krivdna oblika, ki je po definiciji malomarnost. V konkretnem primeru gre za najblažjo obliko malomarnosti – za nezavestno malomarnost. To pomeni, da se storilec sploh ni zavedal, da s svojim ravnanjem lahko povzroči določeno posledico, vendar mu očitamo, da bi se tega moral in mogel zavedati.

V praksi je take primere včasih težko razmejiti od naključja oziroma prave »nesreče«, ki se zgodi brez krivde. Prav tak primer je pri tej nesreči, čeprav je nesporno dejstvo, da je voznik zapeljal malo v levo (60 cm čez sredino ceste). Ob tem bi lahko razvili hipotezo, ki bi si jo zaželeli vsi v nesreči udeleženi in z njo prizadeti: širina vsakega od voznih pasov je bila 4,10 metra; to pomeni, da do trčenja – če obtoženi ne bi nadaljeval z vožnjo v levo – ne bi prišlo, če bi nasproti vozeče vozilo s priklopnikom vozilo precej ob desnem robu svojega voznega pasu. Ob »zoženju« prostora zaradi obtoženčevega »vdora« na nasprotni vozni pas, bi drugemu vozilu ostalo še vedno 3,5 metra prostora. Seveda ni nihče dolžan voziti tako skrajno desno, ker je lahko tudi nevarno, zlasti za tako veliko vozilo kot je vlačilec s priklopnikom in naloženimi avtomobili. A srečanje bi ostalo zgolj tesno in brez stika.

Ta hipoteza ne razbremenjuje obtoženega voznika. Pomaga le razumeti, kako malo – pogosto nekaj centimetrov in kakšna sekunda ali tudi manj – loči nevarno ogrožanje brez posledic od tragičnih in nepopravljivih dogodkov.

⁴⁴ Primerjaj D. Petrovec: Kazen brez zločina; Ljubljana, 1998; Studia humanitatis – poglavje »Slovenska zakonodaja – retributivizem in/ali utilitarizem, kjer na s. 168 preglednica opuščeni določbi in novih kaže na dominantno retributivistično izhodišče.

⁴⁵ Petrovec, Dragan. Nova država - nova kaznovальna ideologija in praksa?. *Revija za kriminologijo in kriminologijo.*, 1998, let. 49, št. 3, str. 238-244.

Obtoženi voznik je vozil precej počasneje (to ugotavlja tudi sodišče), kot bi bilo običajno v danih razmerah (in nikakor ne tako počasi, da bi zaradi tega koga ogrožal). Bil je popolnoma trezen, nikoli ni bil kaznovan, bil je spočit in vujen ceste, vozilo pa je bilo brezhibno. Kot je mogoče razumeti iz rekonstrukcije parcialnih izjav, je najbolj verjetno, da se je zgodilo to, kar je sam priznal v pogovoru z drugim voznikom neposredno po nesreči. Najbrž je za trenutek pogledal vstran. Ta trenutek je pomenil smrt osmih ljudi.

Postavlja se vprašanje, ali bi se voznik moral in mogel zavedati, da zaradi takega trenutka nepozornosti povzroči smrt osmih ljudi.

Tega vprašanja si sodišče ni zastavilo. Seveda obstaja vzročna zveza med voznikovim dejanjem (nepozornost in vožnja v levo na nasprotni vozni pas) in posledico. Vprašanje pa je, če obstaja očitok, da bi voznik moral predvideti tudi tako posledico.

Vsekakor je sodišče ocenilo, da obstaja. Temu sledi postopek odmere kazni. V konkretnem primeru je po mojem mnenju sodišče neuravnoteženo ocenilo primerno kazen zlasti zaradi posledic. Nobenega dvoma ni o tragičnosti nesreče. Vendar se zdi, da bi moralo za pravično kazen sodišče dosti bolj upoštevati okoliščine na strani storilca. Te ga nikakor ne kažejo kot nevarnega voznika, torej kot voznika, ki bi že prej kdaj ogrožal udeležence v cestnem prometu ali celo koga poškodoval. Prav nasprotno – obtoženi je bil vselej vzoren voznik in tudi njegova osebnost, o kateri povedo njegovi sodelavci in jo potrjujejo tudi družinske razmere, je povsem nekonfliktna, zanesljiva in podporna.

V čem je torej smisel tako dolge zaporne kazni? Mislim, da ga ni. Tudi po prestani kazni ne bo obdolženi nič bolj spoštoval predpisov, saj jih že sedaj. Trenutka nepozornosti, ki se zgodi vsakomur, kadar nekaj spregledamo – prav to pomeni namreč nezavestna malomarnost – namreč ne moremo preprečevati z dolgo zaporno kaznijo. Pravzaprav ga ne moremo preprečevati z ničimer. Vsakomur se dogaja različno pogosto, a večina takih trenutkov mine brez posledic. Nikogar ni, ko prevozimo rdečo luč, ne da bi sploh opazili na novo postavljen semafor.

Najbrž tudi zaradi pritiska javnega mnenja sodišče ni zmoglo izreči primernejše kazni. Tako ostane le zaporu, da odigra svojo najboljšo vlogo rehabilitacije vsaj na ta način, da obsojenemu ne poslabša preveč psihofizične in socialne situacije.

Drugi primer, vreden razmisleka, se je zgodil v letu 2009. sodba, ki je bila izrečena maja 2010, še ni pravnomočna, zato jo obravnavamo le v tem okviru, izključno v strokovne namene.⁴⁶

Močno vinjeni voznik (podatka o stopnji alkoholiziranosti ni bilo) je na avtocesti s svojim vozilom trčil v zadnji del pred njim vozečega avtobusa. Pri trčenju je prišlo do tragičnih posledic. Avtobus je zaneslo v desno, tako da je prebil varovalno ograjo in se prevrnil v jarek na streho. V blatu, kamor se je zaril, se je znašlo tudi dekle, ki se je zaradi tega zadušilo. Pet drugih potnic je bilo huje poškodovanih.

Sodišče je v enotno kazen združilo dve kazni. Leta 2004 je obtoženec že povzročil prometno nesrečo, v kateri je zaradi posledic prehitre vožnje njegov sopotnik in prijatelj umrl ob nesreči z motornim kolesom. Takrat mu je sodišče izreklo leto in šest mesecev pogojne zaporne kazni s preizkusno dobo treh let. Sodba je postala pravnomočna marca 2007, torej bi se mu pogojna kazen iztekla šele spomladi leta 2010. upošteva staro kazen in novo (za katero ni podatka, kakšna je bila) je sodišče izreklo enotno v višini sedmih let.

Gre torej za dva popolnoma različna voznika, ki imata tudi povsem različno vozniško preteklost in ključne okoliščine kaznivega dejanja. Skupno jima je to, da je v obeh primerih prišlo do hudih posledic, v prvem do prav tragičnih glede na število žrtev. Razlikuje ju življenjski slog. Prvi je vzoren voznik, nikoli obravnavan, ob nesreči je vozil popolnoma trezen in dosti počasneje kot je bilo dovoljeno. Drugi voznik ima za sabo že povzročitev smrtno nesreče in novo enako

⁴⁶ Podatke povzemamo po zapisu v Dnevniku, dne 20. maja 2010, str. 12: Vesna Tripkovič: »Sedem let zopora za vinjenega voznika.«

dejanje z več hudo poškodovanimi. Poleg tega je bil v drugo močno vinjen. Glede na združeno kazen lahko predvidevamo, da je sodišče za drugo dejanje izreklo blizu šest let zaporne kazni.

Glede na prvega voznika, kjer je bila sprva izrečena kazen petih in nato na pritožbenem sodišču štirih let zapora, se zdi kazen, izrečena drugemu vozniku, izrazito visoka, če sodimo po številu smrtnih žrtev. Osem smrtnih žrtev v prvem primeru in ena v drugem (pred izrekom združene kazni). A je vtis, da je sodišče v drugem primeru dalo prednost obteževalnim okoliščinam, zlasti vinjenosti in dejstvu, da je podobno dejanje z enako posledico obtoženi že povzročil. Tako se pokaže obtoženčeva (očitno trajnejša) nevarnost v drugem primeru kot najpomembnejša okoliščina pri odmeri kazni. Najbrž se da strinjati s tako oceno okoliščin in s potrebo po daljši izključitvi takega voznika iz okolja.

Prav tako pa je treba priznati, da okoliščine, ki govorijo o (ne)varnosti prvega voznika, niso dobile kakšne posebne teže pri odmeri kazni. Tam je sodišče imelo pred očmi izključno posledice.

Literatura:

Petrovec, D. (1998). *Kazen brez zločina*. Studia humanitatis, Ljubljana.

Petrovec, D. (1998). Nova država - nova kaznovalna ideologija in praksa?. *Revija za kriminologijo in kriminologijo*, 49/3, s. 238-244.

Tripkovič, V.: Sedem let zapora za vinjenega voznika. *Dnevnik*, dne 20. maja 2010, s. 12.

REKLAMA V PROMETU (Dragan Petrovec)

5.1 SPLOŠNO O REKLAMAH IN TRŽENJU

Reklamiranje izdelkov obstaja od časov menjalnega gospodarstva. To pomeni predvsem naslednje. Mehanizmi in taktika, s katero prodajalec privablja kupca, so se do današnjih dni razvili prek vseh možnosti, o katerih lahko razmišlja povprečen potrošnik. Z razvojem psihologije, zlasti tistega dela, ki se v zadnjih desetletjih ukvarja s trženjem, blagovnimi znamkami, vedenjem potrošnikov in njihovimi odzivi na sporočila, se dogaja, da kupujemo nehote, nenačrtno, skorajda hipnotizirani.

Prodajalci v velikih trgovinskih centrih plačujejo višjo ceno za blago, ki je razstavljeno v višini oči povprečno visokega mimoidočega državljana (za ženske je kozmetika najbrž za pol glave nižje); pri blagajnah, kjer postane v vrsti dolgčas, je v koridorju z leve in desne ponudba drobnih stvari, na katere nikoli ne pomislimo, ko stopimo v trgovino, a gotovo vsaj nekaj od tega zložimo v nakupovalni voziček. Če ne drugega, gredo vanj sladkarije, ki jih otrok, potem ko jih je zlahka dosegel, ne spusti več iz rok. Ker ne tvegamo napada trme in očitajočih pogledov okolice, usmerjenih v vzgojne koncepte, si kupimo mir raje z dvema slaščicama kot z eno, če pa nas spremlja deklica, jo razveselimo še z zbirko sponk za lase in bleščečo zapestnico, ki se sveti tudi v temi.

Že prej pa smo voziček napolnili, ne da bi pravzaprav sami dobro vedeli, kako hitro in zakaj. Nismo bili pozorni na stopinje, narisane na tleh, ki so nas vodile, čeprav jim ni bilo treba slediti, a smo jim kot po nevidnem tiru. Popeljale so nas mimo izdelkov, ki jih nismo nameravali kupiti, a so se kot po čudežu znašli v nakupovalnem vozičku. Nazadnje nas pri blagajni ob plačilu račun, katerega tolikšne višine prav tako nismo imeli predvidene, potolažijo s kartico zvestobe. Ko bomo prihodnjic porabili podoben znesek, si lahko po ugodni ceni privoščimo kuhinjsko posodo (v katero ne bo več kaj dati).

Ali ta karikirana in obenem skrajnje resnična slika, ki iz nas potrošnikov dela karikature, oziroma dovolj bedne kreature, zasvojene s pomočjo propagandnih znanosti, velja tudi za trg avtomobilov, za trg, kjer se srečuje vrsta interesov? Vsekakor. Največja nevarnost se mi zdi v tem, da so v igri stvari, ki nikoli ne bi smele postati predmet igre, predvsem varnost. Najprej nekaj kontradiktornih podatkov o varnostnih sistemih. Pri številnih dejavnostih izboljšujemo varnostne standarde, zahteve in temu prilagajamo tehnologijo.

Naj mi bo dovoljeno obuditi spomin na šport, s katerim sem se začel ukvarjati v osemdesetih letih, ko je bil pri nas še v povojih, pa tudi v svetu ne dosti naprednejši. Šlo je za jadralno padalstvo. Glede na znanje, (ne)izkušnost, slabe materiale za glavno padalo, pomanjkanje rezervnih padal oziroma nezanimanje zanje ter podcenjevanje kritičnih situacij, letalne sedeže, ki niso nudili nikakršne zaščite pred tršimi pristanki, in pomanjkanje zakonodaje, je šlo ob takih okoliščinah za precej nevaren šport.

Ker me je bilo kot začetnika kar strah, sem na tečaj prinesel čelado, ki sem jo imel še s plezanja po hribih. Takrat še ni bila obvezen del opreme in tudi sicer jo je malokdo nosil. Ker sem bil starejši od večine tečajnikov in enako od inštruktorjev, se mi, vsaj na glas, niso smejali. Kaj kmalu je postala obvezna za tečajnike, »prekaljeni padalci« pa so se še nekaj časa vozili brez. Danes je že dolgo obvezen del opreme za vse.

Kljub temu ni bilo kaj več nesreč kot danes. K temu je seveda treba prišteti hitro naraščanje števila ljubiteljev padalstva, a trend se je po nekaj letih umiril, število nesreč pa ne. Ugotovili smo, da oprema, ki jo sčasoma proizvajalci začno reklamirati kot vrhunsko, zavaja mnoge športnike, ki mislijo, da se jim komaj kaj lahko zgodi. Letalni sedež je dobil vgrajene zaščitne sisteme iz kevlarja in amortizerjev, kar naj bi varovalo hrbtenico; rezervna padala so dobila raketne sisteme, ki so omogočali zelo hitro aktiviranje in rešitev tudi v primeru, če se je padalec zapletel v kupolo; padala so postajala zmogljivejša in obenem varnejša ter lažja za vodenje.

Vse skupaj pa je ustvarjalo varljiv vtis, da osnovni fizikalni zakoni niso več pomembni, saj jih tehnika spreminja. Prepričevanje o silah, ki nastanejo pri padcu, je bilo prav identično zgodbam iz avtomobilizma. V vozilu se je marsikdo zanašal, da z močjo rok lahko zadrži svoje telo pred sunkom pri trčenju, ki bi ga vrgel prek volana skozi okno. Varnostni pas se je ob tej argumentaciji marsikomu močnejšemu zdel odveč in ovira.

Ko so sčasoma zalegli pouki in izračuni, kako delujejo že pri nižjih hitrostih sile, ki so enake padcu s četrtega nadstropja (precej podobno velja za strmoglavljenja s padalom), smo se začeli zanašati na varnostne sisteme. Vendar se je treba tudi tukaj sprijazniti z dejstvom, da je precej vseeno, če padeš iz četrtega nadstropja s čelado ali brez. A vedenje udeležencev ne v adrenalinskih športih ne v prometu ne sledi fizikalnim razlagam in zakonitostim. Ideja o varnosti je postala nujen a varljiv del reklamnih sporočil. Varljiv takrat, kadar se nam zazdi, da si prav na račun varnostne opreme lahko privoščimo več, kot bi si brez nje.

Čeprav je to seveda res, je prav tako res, da nas – morda celo manj zavedno – dobra varnostna oprema naredi manj skrbne. Za primer lahko vzamemo znan eksperiment, ki je bil narejen z željo po izboljšanju prometne varnosti. V nekem manjšem kraju, v Belgiji ali na Nizozemskem, kasneje še drugod, so prvi poskusili vzpostaviti promet brez pravil, kakršna poznamo vsi vozniki. Edino pravilo je bilo, da je treba biti pozoren drug na drugega, ker nihče nima prednosti pred drugim in mora vsakdo upoštevati drugega in se s primerno vožnjo znajti v (le navidez) kaotičnih razmerah.

V tem primeru sicer ni šlo za pomanjkanje varnostne opreme. Šlo pa je za pomanjkanje klasičnega občutka varnosti, kakršnega ustvarjajo prometna pravila. Rezultat je bil presenetljiv, saj v pomembno dolgem obdobju ni bilo prometnih nesreč. Vsak udeleženec je namreč pozorno spremljal vožnjo drugih in se ustrezno prilagajal.

Klasična varnostna oprema pa je predmet reklamiranja. Kupec se bo počutil dosti manj ogroženega, če bo prebral, da ima vozilo, ki mu ga ponuja prodajalec, vgrajenih vsaj šest varnostnih blazin in zaves, pripomočke za stabilizacijo, za porazdelitev zavorne sile, sistem proti blokiranju koles in da je končno doseglo vseh pet zvezdic v preskusnih trkih, ki jih izvajajo neodvisne strokovne ustanove.

Ponovno je treba poudariti – seveda je tako vozilo bolj varno, a le v mejah fizikalnih zakonov. Majhno vozilo s petimi zvezdicami in vso opremo nima v čelnem trčenju nikakršnih možnosti (oziroma potniki v njem), če ima drugo vozilo samo tri zvezdice, a je dvakrat težje.

5.2 REKLAME V AVTOMOBILIZMU IN PROMETU

Kaj je za kupca tisti magnet, ki ga bo prepričal, da je prav to vozilo, ki ga gleda na televizijskem ekranu, edino pravo zanj? Preveč enostavno vprašanje, da bi bil mogoč enoznačen odgovor. Polovica je voznic, ki potrebujejo drugačen magnet. Velik del je mladih, ki jih privablja nekaj povsem drugega kot voznike zrelih let. Vse večji del voznikov in voznic je takih, ki živijo na robu revščine in si privoščijo lahko le specifičen cenovni razred. Majhna skupina ljudi obstaja (v resnici še vedno prevelika), ki jim pomeni avtomobil prestiž in simbol, ogledalo tega, kar so, ali bi vsaj radi bili.

Ob vseh teh razlikah pa proizvajalci avtomobilov, opreme in celo goriva stavijo na skupni imenovalec, ki bi ga lahko označili kot ustvarjanje adrenalinske privlačnosti.

Poglejmo vrsto primerov propagandnih sporočil, ki se v zadnjem času vrtijo na televizijskih programih ali nas nagovarjajo praviloma s celostranskih oglasnih sporočil v tiskanih medijih.

a) Reklama za vozila Ford (TV Slovenija, prvi program, januar 2010):

Gledalci vidijo različne modele avtomobilov Ford, ki vozijo precej hitro (več kot očitno prehitro za mestno okolje, v katerem je reklama posneta). Eno vozilo z veliko hitrostjo zapelje proti drugima dvema, ki sta klinasto ustavljeni na koncu ulice in ustvarjata zaporo kot jo poznamo iz policijskih filmskih akcij. Voznik ne zavira, da bi preprečil trčenje, ampak se s pomočjo računalniške simulacije v zadnjem trenutku dvigne nad ustavljeni vozili in zalebdi v zraku nad njima.

b) Reklama za vozilo Opel Insignia (TV Slovenija, prvi program, februar 2010):

Opel Insignia se spusti v dirkaško vožnjo, kljubuje vsem fizikalnim zakonitostim in napovedovalec z očarljivim glasom najprej reče: »Avto se prilagodi nemogočim razmeram!«

Ko je vožnje konec, sledi napoved skritih potencialov z besedami: »Kaj vse še zmore!«

c) Reklama za gorivo: (Dobro jutro, 10. okt. 2009)

Ob črno beli startni zastavici, ki plapolja, je zapisano:

»Vozite dlje, bolje...bolj strastno. OMV Carrera. Več kot gibanje.«

Na zadnji strani je reklama za isto gorivo istega proizvajalca oziroma distributerja razširjena v celostransko sporočilo, kjer se vidi starterjeva roka s črno belo zastavo, mimo njega pelje vozilo, cesta pa je zabrisana, tako da se s fotografijo ustvarja vtis visoke hitrosti (kar je glede na dirko razumljivo). Prejšnjemu besedilu o boljši in bolj strastni vožnji pa je dodano sporočilo o dveh novih vrstah bencina.

»Z njima bo po žilah vašega avtomobila stekel novi ekstrakt čiste energije in omogočil večjo učinkovitost delovanja motorja. Aktivne sestavine bodo zagotovile **večjo moč, manjšo porabo goriva** in vplivale na **zmanjšanje emisij** škodljivih snovi. Z bencinom OMV Carrera bo **življenjska doba vašega motorja daljša**, z enako količino goriva pa boste v vožnji uživali dlje, bolje...bolj strastno.« (Krepki tisk je izbran že v reklamnem sporočilu).

d) Reklamno gradivo za vozila SEAT (Porsche Slovenija d.o.o.; avgust 2009) in napoved novih reklamnih veleplakatov⁴⁷

Iz besedila k posameznim modelom:

»Dinamična šasija poskrbi za to, da ste v vsakem trenutku popolnoma povezani s cestno« (SEAT Exeo).«

»Dinamičen in športen značaj, izjemne vozne lastnosti ter visoka varnost so glavne značilnosti že štiri generacije« (SEAT Ibiza).«

»(Avtomobili) zaradi nizkih emisij niso nič manj poskočni (SEAT Ecomotive).«

»Novi SEAT Leon ovinke spremeni v šikane. Del opreme je elektronska prečna zapora, s pomočjo katere boste izkusili vse prednosti ovinkov, brez neprijetnih stranskih učinkov. Za tole nam boste hvaležni, ko boste okusili moč motorjev z 211 ali 170 KM. S 6-stopenjskim menjalnikom DSG ter prestavno ročico v slogu F1 je ta avtomobil tako napreden, da je meja med strojem in človekom zabrisana – prav tako kot pokrajina, ki drvi mimo.«

Časopis Dnevnik pa je marca 2010 objavil naslednje sporočilo:

»Podjetje Porsche Slovenija je za novi model avtomobila Seat Leon pripravilo marketinško akcijo, katere glavni element so veleplakati. Avtomobil na plakatu je postavljen za ograjo, pod njim pa so nameščene opozorilne table z napisom Prosimo, ne dražite Leona.

⁴⁷ Dnevnik, 3. marca, 2010; s. 27

Kreativna zasnova akcije, ki namiguje, naj zver ostane za ograjo, mimoidoči pa naj je ne dražijo, je delo oglaševalske agencije Grey.⁴⁸

e) Reklama za zavarovalnico Generali (TV A Kanal, 6. nov. 2009; 16,55.)

Televizijsko voditeljico Anjo Tomažin so v reklamne namene uporabili kot veselo in brezbržno voznico, povsem nepozorno na vožnjo in udeležence v prometu.

- med vožnjo je in se šali s sopotnikom klovnom
- pri vzratni vožnji podre betonsko oviro
- kolesar prileti na vetrobransko steklo in ga ob udarcu z glavo vanj razbije.

Voznica ostaja dobre volje ne glede na nezgode, tudi resne in smrtno nevarne, ki se ji dogajajo na vsakem koraku.

Sporočilo: »Ostanite zadovoljni in brez skrbi, saj za vse vaše težave poskrbi zavarovalnica Generali.«

f) Reklama za Olje Castrol Edge (TV Slovenija, dec. 2009)

V ozadju reklame za omenjeno olje vidimo sliko avtomobila, ki drvi po zasneženi cesti, ne da bi ga razmere kakorkoli ovirale.

g) Napovednik oddaje »Vse, kar ste želeli vedeti o avtomobilih.« (Info TV; 11. november 2009; 21,25)

V napovedniku oddaje o avtomobilizmu se pojavi slika voznika in drvečega avtomobila. Ta voznik napoveduje oddajo.

h) Reklama za vozila SEAT (več revij, celostranski oglasi, december 2009)

Razstavljena so tri vozila SEAT, Ibiza, Leon in Altea. Nad sliko je besedilo: »Lepi zunaj, divji znotraj. Avtomobili SEAT.«

Ob cenah za posamične model je še sporočilo: »POZOR, HUDA IBIZA, HUD LEON, HUD ALTEA.«

Temu podobno je bilo oblikovano besedilo na jumbo plakatih, ki so sporočali mimoidočim:

» Seat. Zunaj lep – znotraj zver«.

i) Pogosto predvajana TV reklama za zimske pnevmatike Continental (oktober, november 2009)

Na zasneženi cesti osebni avtomobil drvi v ovinek, kjer mu nasproti pripelje tovornjak. A zaviranje v ovinku za voznika v osebnem avtomobilu ne predstavlja nobene težave. Avto obstane na mestu kot prilepljen v sredini ovinka. To je mogoče le z izbrano in reklamirano zimsko pnevmatiko.

Podobne reklamne filme brez težav najdemo na Youtube straneh. Vsi avtomobili se kot za šalo izogibajo oviram na zasneženih in poldenelih cestah. Ko je potrebno, pa se ustavijo na mestu, kod da ledu ne bi bilo.

j) Nissanova reklama za nove modele (dodatek časopisu »Delo« v juliju 2010)

Barvni katalog manjšega formata ima naslov »Vroči motivi«. Za model »Quashkai« beremo: »Urbani športnik, nabit z energijo in vedno dinamičen. Ne sprejema kompromisov ampak raje sam postavlja pravila«. Pri modelu 370 Z zvemo, da gre za »adrenalinskega navdušenca, ki prav vsakič poskrbi za pospešen utrip srca in povišan pritisk. Njegova **izjemna zmogljivost** združuje **neverjetno moč** in **pristno strast** do hitrosti«. (Poudarjeni tisk je enako poudarjen v reklamnem gradivu).

⁴⁸ Ib. S. 27.

5.3 SPLOŠNI PROBLEMI NOVINARSKEGA POROČANJA O TESTIRANJU AVTOMOBILOV

Tudi avtomobilске revije, ki skrbijo za vzgojo voznikov in redno opozarjajo na varno vožnjo, se ne uprejo specifični skušnjavi. Morda večina novinarjev tega niti ne počne namenoma, a vseeno pripomorejo k prav nasprotnemu vedenju v prometu, h kakršnemu jih zavezuje ne nazadnje njihovo poslanstvo.

Mnogi novinarji, ki pišejo o avtomobilizmu in poročajo o testnih vožnjah, ki so jih opravili z določenimi tipi vozil, imajo znanja, ki daleč presegajo raven večine običajnih voznikov. Pa vendar poročajo o stvareh, ki so mejne in se dogajajo v skrajnih razmerah, zlasti hitrostih ali ostrih ovinkih. S tem (najbrž kar zavestno) poudarjajo svoje sposobnosti, ki jim navadni kupec vozila, za katero ga morda navdušujejo, ne bo prišel niti blizu. Če pa bo prišel blizu pogojem, v katerih so preskušali vozilo (hitrost in ovinki), se bo vožnja zanj gotovo končala tragično.

Primer opisa vožnje:

» Avto je natančno vodljiv, ima varno lego na cesti in dopušča tudi veliko športne dinamike. Dodatni hidravlični blažilniki v ostro voženih ovinkih blažijo najbolj obremenjen blažilnik, hkrati pa se zmanjšuje nagibanje karoserije. Tudi 1.6 litrski turbo motor se zdi dobra izbira za bolj dinamične voznike.«⁴⁹

Seveda vsi privoščimo (in tudi zavidamo) novinarjem iz sveta avtomobilizma možnosti, da preskušajo vse vrste avtomobilov in zlasti to, da jih proizvajalci (seveda iz tržnih nagibov) vabijo na testne steze, kjer je z obilico znanja mogoče voziti avtomobile v mejnih razmerah. Vendar bi se morali vsi skupaj zavedati, da take reportaže ne prispevajo k varnosti. Vsi državljani, ki nikoli ne bomo imeli možnosti, da bi si kupili avtomobil svojih sanj, vsaj nekaj »dosanjamo« na ta način, da s povprečnim (in pogosto tudi podpovprečno vzdrževanim) vozilom pokažemo, da smo tudi mi (praviloma do prvega jarka) lahko zelo hitri, tudi izven dirkališča.

5.4 KRATKA ANALIZA REKLAMNIH BESEDIL IN VIZUALNIH SPOROČIL TER NOVINARSKIH PRISPEVKOV IZ SVETA AVTOMOBILIZMA

Kaj si lahko predstavljamo ob besedilu, ki nas prepričuje, da lahko vozimo bolj strastno? Je strastna vožnja 50 km/h? Morda 70? Je lahko kdaj 30?

Je dinamična vožnja, ki jo po izkušnjah avtomobilističnega novinarja omogoča izbrani in preskušeni model vozila, vožnja, ki v naseljih nikakor ne presega dovoljene hitrosti 50 km/h ali celo manj, če je tako označeno? Ali lahko vozimo na razmeroma prazni avtocesti dinamično, če vso pot prevozimo neovirano z enakomerno hitrostjo 130 km/h?

Vse te možnosti se nekako upirajo konceptu dinamične vožnje. Kaj lahko storimo »dinamičnega« v okviru predpisane hitrosti? Lahko se ob zeleni luči poženemo kot na startu tekme in v treh sekundah dosežemo najvišjo dovoljeno hitrost 50 km/h, potem pa pred naslednjo rdečo lučjo sunkovito zavremo in se ustavimo v dveh sekundah. To bi najbrž bil približek temu, kar večina med nami pojmuje kot »dinamično«. Je »dinamična« vožnja prehitevanje čisto vseh, ki ne vozijo z najvišjo dovoljeno hitrostjo?

Je »dinamična« vožnja nasprotje od »mečkanja«? Po mojem ne. Nasprotje od (pre)počasne vožnje je normalna vožnja. Ampak, ta avto s prav izbranim gorivom ni narejen za normalno vožnjo, narejen je za dinamično vožnjo.

⁴⁹ Motorevija, junij 2009; Blaž Poženel: Na visoki nogi; s. 22.

Če smo se torej odločili za dinamično vožnjo, ki nam jo tako rekoč priporočajo (kdo pa ne bi rad, zlasti med moškimi, veljal za dinamičnega voznika⁵⁰), ali trčimo vsaj na fizikalne ovire, če pravne (omejitve hitrosti, zahteve po prilagajanju razmeram itd.) spregledamo in zanemarimo? Pravzaprav ne. Če vozimo Fordova vozila, se v kritičnem trenutku, ko bi se vsaj po doslej znanih načelih morali neizogibno zaleteti, zgodi levitacija, znana doslej le iz ezoteričnega branja. Voznik se dvigne v zrak nad oviro, ne da bi se poprej popeljal po kakšni katapultni predlogi.

Kaj pomeni, da se Oplova Insignia prilagodi nemogočim razmeram? Po reklamnem posnetku sodeč ne dosti manj kot Fordova levitacija. Ko nas varno ustavi po vožnji, ki spominja na vesoljske ladje, sledi ključna napoved, kaj vse še zmore ta avtomobil. To, kar smo videli, je bilo le za ogrevanje. Vendar je izkušnja presežka Insigninih kapacitet (na žalost) prepuščena vozniku oziroma gledalcem, ki bodo imeli to srečo, da se lahko usedejo za volan prestižne tehnologije.

Ali Seatovo reklamno sporočilo, da smo zaradi dinamične šasije vsak trenutek popolnoma povezani s cesto, pove, da avtomobil tudi v ostrih ovinkih in pri veliki hitrosti ne more zleteti z nje? Nekaj podobnega. Čeprav vsi vemo, da je to nemogoče, nam taka, skorajda obljuba, dvigne samozavest, občutek varnosti in hitrost, s katero preverjamo resničnost sporočila. Kaj pomenijo Seatove izjemne vozne lastnosti in športen značaj? Najbrž podoben konflikt, kakršnega smo srečali pri pojmu »dinamična vožnja«. Je mogoče izjemne vozne lastnosti (ki se ne nanašajo primeroma na štirikolesni pogon v snegu) preskušati v vožnji, omejeni s predpisi?

Kaj bo storil tisti srečni voznik, ki bo postal lastnik zveri, ki je večina mimoidočih ne sme dražiti? Če se z zverjo spoji v eno, ali bo morda vztrajal na tistem drobcu značaja, ki ustreza zveri, ko je dobro našrta in lenobna? Ali pa je bolj verjetno, da bo preskušal vse dimenzije njenega temperamenta?

Je mogoče z »adrenalinskim navdušencem, ki vselej dvigne pritisk in hormone zaradi neverjetne moči in pristne strasti do hitrosti« voziti drugače kot nevarno?

Ko si privoščimo izdatek (hvalabogu obvezen) za zimske pnevmatike, smo kaj lahko prepričani, da zmorejo tudi na našem vozilu nekaj podobnega kot nam sporoča reklamni posnetek. Tam se vozilo ustavi na zasneženi cesti, sredi ovinka in na mestu. Vsaj nekaj podobnega mora biti tudi v resnici mogoče, če se zanesemo na propagandno sporočilo.

Rezultat kombinacije (naivnega) zaupanja v zapeljive obljube proizvajalcev na eni strani in preizkusa še vedno veljavne fizike na drugi so razbitine ter na žalost prepogosto izgubljena življenja.

5.5 SKLEPNA MISEL

Vsaka znanost se da uporabljati in zlorabljati. Če imamo na eni strani psihologijo, ki se ukvarja z varnostjo, in strokovnjake, ki se že desetletja trudijo za preprečevanje prometnih nesreč⁵¹, je na nasprotni strani teh prizadevanj industrijska psihologija, katere namen je pripraviti kupca, da kupi prav določen izdelek. O tem se lahko dobro podučimo iz knjige »Psihologija tržnega komuniciranja« avtorjev Mirjane Ule in Mira Klineta.⁵² Potrošnikovo odločanje in

⁵⁰ Scmid Mast, Marianne s soavtorji se je ukvarjala prav z vprašanjem, koliko »moškost« pripomore k vožnji s prekoračeno hitrostjo; *Revue international de criminologie et de police technique et scientifique*; 4/09; s. 359-366.

⁵¹ Naj primeroma omenimo Marka Poliča, z obsežnim opusom del, ki se nanašajo na prometno varnost; med temi npr.: POLIČ, Marko. *Ljudje v prometu*. [Ljubljana: ZZŠAM Slovenije, 1983; POLIČ, Marko. *Pešci v prometu*. [Ljubljana]: Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu SRS, 1983. POLIČ, Marko. *Ljudje vozijo, kot živijo*. *Dnevnik*, 9. jul. 1993; POLIČ, Marko. *Osebnost in prometna varnost*. *Turist (Kamnik)*, 1996, letn. 3, št. 19, str. 71-72

⁵² Ule, M., Kline M.: *Psihologija tržnega komuniciranja*; FDV, Ljubljana, 1996.

prodajalčev vpliv nanj sta preučena do najmanjših podrobnosti. Vsak del procesa (potrošnikov prvi korak proti izdelku in zadnji iz trgovine) sta skrbno vodena (prim. omenjeno delo v poglavju »Tržno komuniciranje in proces odločanja potrošnikov«, s. 216-251).

Ali je mogoče pričakovati od proizvajalcev, njihove marketinške službe in oglaševalskih agencij, da potisnejo vstran prvinski nagon preživetja (zlasti v današnjih gospodarskih časih) na račun nevarnega zavajanja vseh potrošnikov? Zelo težko. A zdi se, da bi nacionalne akcije, kakršne poznamo že doslej prav na področju prometne varnosti, utegnile spodbuditi vse vpletene k nečemu drugemu. **Morda bi bilo dobro dokazati inovativnost na ta način, da se poudarjajo druge privlačne lastnosti avtomobilov in ne zgolj tiste, ki so najbolj povezane z adrenalinom in prav zato pripomorejo k nesrečam.** Morda je razmisleka vreden podatek iz pričujoče raziskave, ki govori o tem, katere avtomobilske znamke so najpogosteje udeležene v nesrečah. Pri tem je za uravnoteženje poskrbljeno s podatkom o številu registriranih vozil oziroma njihovem deležu v primerjavi z vsemi registriranimi vozili. Na vrhu povzročiteljev najdemo na primer futuristično zasnovano Honda CBR. Njen delež v vseh vozilih je manj kot pet odstoten, delež pri smrtnih nesrečah pa presega 23 odstotkov, kar pomeni skoraj petkrat (!) višjo vrednost (nevarnost) od povprečja. Podobno razmerje velja za Fiat Tipo, katerega delež v vozilih znaša 3,7 odstotka, udeležba v smrtnih nesrečah pa 14,3 odstotka, kar pomeni štirikrat (!) večjo vrednost od povprečja.

Oblika, kjer je poudarjen športni značaj, premami kupce, zlasti še, če gre za model, ki je cenovno dostopen širši populaciji. To zlasti velja za tako imenovani spodnji srednji razred.

Novinarsko poročanje tudi ni brez posledic. Za hip si lahko zamislimo medijsko reklamiranje smučí, torej slovenskega nacionalnega športa (in obsedenosti). Ko bi kateri od naših bivših tekmovalcev po testiranju določenega modela smučí zapisal, da tudi pri hitrosti 100 kilometrov na uro zanesljivo držijo smer, so še vedno vodljive in odlično blažijo tresljaje, bi množica rekreativnih smučarjev iskala priložnost, da to preskusijo. Hitrost 100 kilometrov na uro za tekmovalca ni posebno visoka, čeprav je lahko v določenih razmerah kritična. Za večino rekreativnih smučarjev pa pomeni, da so z eno nogo že v grobu. Prav tako je hitrost 200 kilometrov na uro za voznika rallyja večinoma običajna hitrost, pri kateri zaradi svojih izkušenj in zlasti ustrezno prirejenega avtomobila obvladuje vse okoliščine. Ne na enem ne na drugem področju pa običajni državljani, ki nam nič od tega ni poklic, nimamo kaj iskati. A kaj, ko nas vsa reklamna sporočila prav silijo v skušnjava, ki ji prepogosto podležemo.

Sklepna misel se ne more izogniti občutku, da država (natančneje - posamični proizvajalci v povezavi z mediji) sprti podira marsikaj, kar poskuša preventivnega oblikovati na področju prometne varnosti. Najbrž ne obstajajo statistični modeli, s pomočjo katerih bi lahko ugotovili, koliko prometnih nesreč se zgodi zaradi vpliva škodljivega oglaševanja. Prav tako pa smo lahko prepričani, da reklame, ki spodbujajo nevarno vedenje (in takih je na področju avtomobilizma večina), nosijo odgovornost za del prometnih nesreč, gotovo tudi najhujših.

Literatura:

- Dnevnik, 3. marca, 2010; s. 27
- Scmid Mast, M.** et al. (2009). La masculinite: cause d'excès de vitesse? *Revue internationale de criminologie et de police technique et scientifique*; 4, s. 359-366.
- Polič, M.** (1983). *Ljudje v prometu*. ZZŠAM Slovenije, Ljubljana.
- Polič, M.** (1983). *Pešci v prometu*. Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu SRS, Ljubljana.
- Polič, M.** (1996). Osebnost in prometna varnost. *Turist (Kamnik)*, 3 (19), s. 71-72.
- Polič, M.** Ljudje vozijo, kot živijo. *Dnevnik*, 9. jul. 1993.
- Požnel, B.**: Na visoki nogi. *Motorevija*, junij 2009, s. 22.
- Ule, M., Kline M.** (1996). *Psihologija tržnega komuniciranja*. FDV, Ljubljana.

ČUSTVENOST NASILNEGA RAVNANJA V CESTNEM PROMETU

(Mitja Muršič, Nina Peršak)

6.1 UVOD IN TEORETIČNO IZHODIŠČE

Preko ilustriranja pestre čustvenosti nasilnega ravnanja voznikov avtomobilov bomo ponudili razmislek o širših družbenih določilnicah nasilnih čustvenih odzivov v cestnem prometu. Ob tem bomo nakazali značilnosti kriminološko (in viktimološko) bolj zaželene družbe, ki bi bila socialno kohezivnejša, pravičnejša in (zato) vsestransko varnejša. Zavzeli se bomo za sistemsko zmanjševanje agresivnega in destruktivnega ravnanja voznikov, ki predpostavlja strukturno krepitev kulture medsebojnega spoštovanja na vseh prizoriščih vsakdana.

(Ne)kulture obnašanja na cesti ne moremo celovito razumeti brez kriminološkega premisleka o (vplivnih) lastnostih širše kulture (vključno z zakonodajo) in strukturne ureditve družbe (v smislu razporeditve virov in bremen ter s tem statusa, moči in vpliva ljudi). Značilnosti družbe pač pomembno so-določajo, kakšne bodo značajske strukture ljudi, rutine vsakdanjega življenja (med katere seveda sodi tudi udeležba v cestnem prometu) in način delovanja ljudi na teh rutinskih poteh. To, kakšni smo in kakšen je naš način bivanja, torej vsakodnevno kažemo tudi na cestah, teh simbolih prepletenosti, zapletenosti in »morilske kvazi-nujnosti«⁵³ sodobne civilizacije.

Povezavo med makro-značilnostmi družbe in mikro-ravnanjem ljudi (na primer v prometu) kaže v načelu utemeljevati s pomočjo kategorije »čustva«, ki se zdi bistvena za pojasnjevanje tako tega, kako se kulturne in strukturne značilnosti družbe prevajajo v delovanje konkretnih posameznikov,⁵⁴ kot tudi tega, kako določeno delovanje posameznika povratno vpliva na značaj družbenega konteksta (glej Barbalet, 2002: 287). Preučevanje čustev je nasploh med spoznavno najbolj plodnimi področji in obeta razreševanje nekaterih ključnih problemov sodobnega družboslovja (Šadl, 1999: 148).

Ker je v principu vsako nasilno ravnanje v neposrednih (»*face to face*«) medosebnih interakcijah del posameznikovega emocionalnega odzivanja (glej Muršič, 2008: 200), je tudi nasilno ravnanje v cestnem prometu spodbujeno in prežeto s čustvi, ter kot tako zanimiv predmet preučevanja čustveno osveščene kriminologije oz. »kriminologije emocij« (glej prav tam: 8). Resnejše eksplicitno ukvarjanje s čustvi znotraj kriminologije srečamo šele pri predstavnikih fenomenoloških perspektiv (npr. Matza, 1964, Yochelson in Samenow, 1976, Katz, 1988), glede na naš raziskovalni interes pa so relevantni tudi nekateri bolj sociološko orientirani avtorji, kot so De Haan in Loader (2002), Barbalet, (2002) Young (2003), ki so referenca za naše stališče, da so (čustvene) težnje k nasilnemu ravnanju *družbeno spodbujene* in da imajo nasilni čustveni odzivi – poleg družbenih »vzrokov« – tudi *družbene posledice*.

Ustrezen pristop k raziskovanju emocionalnosti nasilnega ravnanja (prim. Young, 2003: 408) naj bi izkoristil prednosti povezovanja kriminološke tradicije, ki ponuja strukturno in

⁵³ Glede na visoko stopnjo predvidljivosti obsega prometnih nesreč s smrtnim izidom o njih ne moremo prepričljivo govoriti kot o zgolj »nesrečnih slučajih«. V tem smislu so več kot nesreče. Jacoby jih razume kot del morilske »nujnosti«, ki je določena s specifično (in ne-nujno!) strukturno ureditvijo družbenega (zlasti ekonomskega) življenja v interesu kapitalističnega kopičenja (Jakoby, 1981: 130).

⁵⁴ Prim. Kanduč, 1999: 24.

kulturno perspektivo (npr. Merton, 1968), s tisto tradicijo, ki razkriva z energijo nasičeno čustvenost nasilnega ravnanja (npr. Katz, 1988). Posameznikov specifični *strukturni* položaj (z vidika socialnega statusa, moči, vpliva) spodbuja nastanek specifičnih čustev (glej Barbalet, 2002: 287), poleg tega pa mu tudi referenčna sporočila *kulture* namigujejo, kako naj kaj osmišlja, kaj naj mu bo važno in kako naj se v zvezi s tem čustveno odziva. Strukturni in kulturni vpliv se naposled odrazita v fenomenološki emocionalni barvitosti posameznikovega nasilnega ravnanja – tudi v prometu.

6.2 OPREDELITEV PROBLEMA

Dejstvo je, da živimo v turbulentnem, dinamičnem, hiper(avto)mobilnem svetu, kjer vse več ljudi vse več časa preživi za volanom ali pa kot sopotniki v avtomobilih. Vožnja z avtomobilom je morda celo najbolj nevarna (socialna) aktivnost večine ljudi v sodobni civilizaciji (glej James, Nahl, 2000). O tem, koliko je tistih, za katere se tovrstna udeležba v cestnem prometu naposled izkaže za usodno, priča mrliška hladnost statističnih podatkov o umrlih v prometnih nesrečah. Kljub temu, da v Sloveniji v zadnjem času beležimo trend upadanja števila prometnih nesreč s hudimi in najhujšimi posledicami,⁵⁵ je človeška, materialna in družbena škoda iz tega naslova še zmeraj srhljiva in nedopustna. Ogroženost udeležencev v prometu je pri nas na splošno nesprejemljivo visoka (tudi primerjalno v EU),⁵⁶ posebej pa to velja za najbolj ranljive kategorije – otroke, starejše ljudi, ljudi s hendikepom, pešce, kolesarje, motoriste, mlade voznike osebnih avtomobilov.

V Sloveniji je slabo stanje na področju varnosti cestnega prometa precej akutno, kar pripoznavajo tudi številne državne institucije. Ministrstvo za notranje zadeve je ureditev stanja na cestah in povečanje cestne varnosti tako postavilo kot eno svojih prioritet. Toda stanje je zaskrbljujoče tudi onstran slovenskih meja, države pa se s problemom soočajo na različne načine. Kurativno so na Severnem Irskem tako pred kratkim v okviru Pravniškega društva Severne Irske (The Law Society of Northern Ireland) lansirali t.i. *Claims Advice Service* – storitev, katere namen je olajšati klientu, ki je bil udeležen v prometni nesreči, da stopi v takojšnji stik z odvetnikom. Društvo je razvilo tudi t.i. odvetniško kartico, takšne velikosti, da gre v denarnico, na kateri je zapisana kontaktna številka odvetnika ali odvetniške družbe, na drugi strani pa nekaj nasvetov, kako ravnati v primeru prometne nezgode.⁵⁷ S preventivo, ki pa je seveda vedno boljša od kurative, pa se ukvarja tako policija (s kontrolo prometa) kot DARS in različne stroke, ki preučujejo vse od učinkovitosti postavljanja prometnih znakov (*traffic engineering*) do družbeno psihološkega preučevanja ljudi v prometu kot »človeškega dejavnika«, ki ogroža prometno varnost.

Prometna varnost – kot bistveni vidik kakovosti prometnega sistema in življenja nasploh – je obče družbeni interes *par excellence*, ki mu moramo namenjati posebno (tudi raziskovalno) pozornost in skrb. Mobiliziranje izdatnih virov za ta namen je vsestransko racionalno, ekonomično, humano in družbeno odgovorno početje. V naši družbi na splošno pogrešamo osveščenost glede prometne varnosti in višjo raven prometne kulture, ki bi se dosledno odražali v odgovornem in obzirnem ravnanju na cestah ter v samoumevnem spoštovanju prometnih predpisov (predvsem pa v večjem posluževanju javnih prevoznih sredstev!). Poleg problematičnih miselnih, emocionalnih in vedenjskih vzorcev udeležencev v prometu problem predstavlja tudi varnost vozil in cestne infrastrukture (ter njenega okolja), ki v vseh primerih ne

⁵⁵ Vir: statistični podatki o varnosti v cestnem prometu na spletni strani Ministrstva za promet RS.

⁵⁶ Vsakršen človeški krvni davek na cesti je nesprejemljiva osebna, družinska in družbena tragedija, v Sloveniji pa prej kot v petih letih dosegamo število 1000 smrtno ponesrečenih (najmanj v letu 2009 - 171), kar je izrazito nad povprečjem EU, kjer je po številu mrtvih na milijon prebivalcev najbolj varna Nizozemska (vir: *Eurostat*).

⁵⁷ Brussels Agenda (June 2010: 3).

dosega potrebnega nivoja. Pogosto je neustrezen tudi zunanji nadzor oz. omejevanje (človeško, tehnično, fizično), način sankcioniranja kršilcev in ravnanje s povratniki. Tudi na področju sodelovanja in usklajevanja med vsemi subjekti, ki lahko prispevajo k večji varnosti na cestah, je še veliko neizkoriščenih možnosti. K takšni neželeni sliki verjetno prispeva tudi referenčna zakonodaja, ki jo je potrebno kritično preučiti in optimalizirati.

Med dejavniki (ne)varnosti cestnega prometa nas na tem mestu zanimajo predvsem ravnanja voznikov avtomobilov – zlasti v povezavi s čustvi, ki jih na cesti doživljajo.⁵⁸

Človeka in njegovo ravnanje kaže nasploh smatrati za »najpomembnejši dejavnik prometne varnosti« (Žlender, 2007: 22, Polič, 2007: 25). Spreminjanje vzorcev vedenja voznikov je verjetno največji (in najbolj smiselni) izziv prizadevanj za varnost na cestah (glej Stutts et al. 2003). Utemeljili bomo stališče, da specifični (strukturno in kulturno spodbujeni) neželeni čustveni odzivi voznikov predstavljajo pomemben dejavnik tveganja za nesreče v prometu.

Človeški dejavnik bo torej osrednja tema tega prispevka. Poleg dejavnikov, kot so stanje cest, neustrezna signalizacija, prometni zamaški, uporaba telefona in celo hiter tempo glasbe, ki jo poslušamo ipd., predstavlja cestno-prometna agresivnost in drugi psihološki vzgibi slovenskih voznikov enega izmed pomembnejših dejavnikov cestne ne-varnosti. Po Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 je človek celo »najšibkejši člen v prometnem sistemu, saj njegove napake ali zavestne kršitve pravil bistveno prispevajo k nastanku nesreče«. Prispevek bo – med drugim – poskušal analizirati, zakaj je temu tako oz. zakaj je človek najšibkejši člen. Pri tem se bomo podrobneje ustavili tudi pri dejavniku družbene zaželenosti, ki diktira vse hitrejšo vožnjo na cesti in agresivnostjo voznikov, ki je povezana tudi s službo oz. frustracijami, ki jih vozniki doživljajo na delovnem mestu in se na žalost prepogosto skanalizirajo v cestno agresivno vožnjo.

6.3 DRUŽBENA ZAŽELENOST IN TIP VOŽNJE

Približno petnajst 17- do 19-letnikov sedi v razredu, dobri dve tretjini od teh je fantov. Predmet: cestnoprometni predpisi, po domače CPP. V sobi je živahno; večina nestrpno čaka, da se predmet začne. Prej ko se bo začel, prej ga bo namreč konec, prej bodo lahko opravili vozniški izpit in sedli za volan očetovega audija. Vstopi inštruktor in za začetek vpraša: »No, kaj mislite, kdo je boljši voznik – moški ali ženske?« »Trije fantje odrezavo bleknejo: »Moški, valjda.« Ostali fantje se zasmejijo. Inštruktor pa reče: »Narobe!« Val nerazumevanja in neodobranja završi med fanti ter tišji, komaj slišni val olajšanja med puncami. Vsaj tokrat se torej ne bodo iz njih norčevali; vsaj tale inštruktor ni seksistični voznik kot toliko drugih, ki jih bodo skozi življenje ob vsakem gibu, umiku in drugem premiku, ki zanje ni dovolj hiter, slišale zasikati: »Jasno! Ženska za volanom!« Inštruktor pa nadaljuje: »Ženske so boljše, ker vozijo varneje in povzročijo bistveno manj nesreč.« To spet sproži smeh po sobi. »Jasno! Ker so tako počasne!«, se opogumi eden od mladcev in pozanje val odobranja in krohotanja. »Štejejo samo prometne nesreče!«, opozori inštruktor, a se ga skoraj ne sliši ob krohotanju moškega dela občinstva.

V prevladujoči družbeni predstavi »dobre vožnje« je taka vožnja namreč hitra. Hitra vožnja, hitro ukrepanje, hitro izogibanje nevarnostim, hitro manevriranje vozila ... s takimi atributi zmagaš na videoigrici formule 1 in v realnosti naj ne bi bilo nič drugače. Hitrost se enači z mladostjo, z agilnostjo, s sposobnostjo. Kdor ni hiter, ga čas povozí. Kdor je hiter, je prvi, ga čaka nagrada. In na to nasedajo tako fantje kot punce. V številnih revijah se vse pogosteje zasledi tudi dekleta in ženske, ki se hvalijo s tem, » da rade pritisnejo na gas« oz. »malo prehitro vozijo«. Dokler se omenjeno hvalisanje ne graja, ampak občuduje, bodo akcije, kot je npr. »Hitro je hitro prehitro«, naletele zgolj na gluha ušesa. Tega problema se zaveda tudi predsednik Sveta za preventivo in

⁵⁸ Gre bodisi za (prolongirana) čustva oz. razpoloženja, ki jih je voznik doživljal tudi pred samo vožnjo (in prispevajo k doživljanju njegovih interakcij z drugimi vozniki) bodisi za čustva, ki se porodijo šele med udeležbo v prometu.

vzgojo v cestnem prometu, ki nas (bržkone retorično) vpraša, »ali smo v času, ki zahteva hitre odzive, ki spoštuje in nagraduje najhitrejše poslovneže, inovatorje in športnike, v cestnem prometu sposobni uveljaviti drugačno razmišljanje in vrednote« (Žlender, 2002: 2). Problem seveda leži v svojevrstni mentaliteti oz. kar kulturi – »kulturi drzne vožnje«, ki je kultura nevarne vožnje. Prevencijsko delovanje zoper to kulturo mora tako primarno vključevati zlasti izobraževanje z namenom prevzgoje, prevetritve miselnih in čustvovanjskih vzorcev, da bi se posledično in na daljši rok spremenili vedenjski vzorci.

Da je hitra in agresivna vožnja svojevrstni »stil vožnje« potrjujejo tudi raziskave in poudarjajo, da so določene vrste jeze neposredno povezane z povzročitvijo prometne nezgode. Underwood *et al.* tako npr. pravijo, da obstaja posebna povezava med tistimi vozniki, ki izpričujejo doživljanje jeze (kadar slednja ni zgolj posledica doživete prometne nezgode) med vožnjo in tistimi, ki so utrpeli prometno nezgodo in priznali, da so bili sami krivi zanjo (Underwood *et al.*, 1999 : 66).

6.4 NASILNI ČUSTVENI ODZIVI NA CESTI

Z »nasilnimi čustvenimi odzivi« voznikov avtomobilov merimo na tista (reaktivna) poniževalna, agresivna ali celo destruktivna ravnanja, s katerimi vozniki na nedopusten način izražajo čustva antipatije do drugih udeležencev v prometu – jim grozijo, jih žalijo, namerno ogrožajo ali poškodujejo ali celo ubijejo (prim. Deffenbacher, Richards and Lynch, 2004: 116). Na kontinuumu nasilnega vedenja (do izbranih »tarč«) lahko zvrstimo relativno milejša ravnanja voznikov, kot so npr. *moteče kazanje sredinca ter druge nebesedne in besedne žaljivke, nestrpno dolgotrajno zvočno ali svetlobno signaliziranje, resnejša ravnanja, kot so npr. demonstrativno agresivno prehitevanje, divje speljevanje, tesno zasledovanje, vijuganje oz. menjavanje pasov, objestno jemanje prednosti, nenadno nepotrebno zaviranje, počasna vožnja z namenom oviranja drugega vozila, namerno poškodovanje tujega vozila z lastnim vozilom, izrivanje drugega vozila s ceste, in pa najhujša škodoželjna ravnanja v smislu neposredne povzročitve težke telesne poškodbe ali smrti*. Zanimajo nas torej ravnanja, ki jih v referenčni literaturi najpogosteje zajemata poimenovanji »agressive driving« (agresivna vožnja) in *road rage* (bes, gnev, »furore«⁵⁹ na cesti). Takšna ravnanja ne ogrožajo samo tistih, ki so neposredno ciljane tarče, nastradajo lahko tudi drugi udeleženci cestnega prometa (vključno s sopotniki nasilnega voznika).

Road rage je besedna zveza, ki se uporablja šele od nedavna, za označitev družbenega pojava vsesplošnega besnenja voznikov na cesti. Angleško-slovenski slovar prevaja *rage*, iz sintagme »road rage«, tudi kot »bes, besnost, besnenje, (divja) jeza, razjarjenost, gnev, razkačenost«. Kaj je sploh »bes«? Slovar slovenskega knjižnega jezika pravi, da je »besnost« najvišja stopnja jeze. Kdor besni, je »besnež«; besnežu v vozilu pa lahko pravimo tudi besniv (besen, divji) voznik.

Nekateri agresivno vožnjo enačijo s cestnim besom (Shinar, 1998: 137), drugi pa ju razlikujejo. Cestni bes naj bi tako označevala intenzivnejša agresivnost na cesti. Ne gre toliko za pogostost dogodkov, kot za drugačno kvaliteto teh agresivnih dogodkov. Ponekod ločijo med »malomarnostno agresivno vožnjo« kot civilnim prestopkom (prekrškom?) in »cestnim besom« kot kaznivim dejanjem. Tudi v Sloveniji gradiramo prometne kršitve glede na stopnjo krivde in škodljive posledice. Tako se kazensko pravo ukvarja (v glavnem) z naklepnimi dejanji voznika, ki imajo ali bi lahko imele hujše posledice, prekrškovno pravo pa z vrednostno manjšimi prometnimi prestopki.

Po Milesu in Johnsonu je cestni bes »serija agresivnih vedenj med vožnjo z neposrednim in/ali sovražnim namenom škodovati drugim« (Miles in Johnson, 2003: 158). Gre za "dejanje agresivne vožnje, s katerim jezni voznik ali sopotnik poškoduje ali ubije drugega potnika ali pešca" (Mizell, 1997). Po Nerenbergu (1997) pa velja razlikovati med agresivno vožnjo in cestnim besom. Tisti,

⁵⁹ Če z besedo bes označujemo afekt jeze (tj. zelo intenzivno jezo), lahko z besedo furor označimo afekt sovraštva (Milivojević, 2008: 436).

ki na cesti besni, naredi npr. obsceno kretnjo, a lahko vseeno vozi varno, medtem ko agresivnega voznika opredeljuje dejansko ravnanje v prometu.⁶⁰ Kljub temu »road rager« ali cestni besnež izstopa od večine voznikov po tem, da bi slednji na dejanje voznika, ki se jim vrine v vrsto, odgovorili z resignacijo ali kratko jezo, medtem ko bi se cestni besnež odzval z dosti bolj disfunkcionalnim in nevarnejšim obnašanjem (prav tam: 159).

Agresivna vožnja oz. agresivnost voznikov je velik problem, kar priznavajo v številnih državah sveta. V Kanadi je na primer okoli 12% oz. okoli 2,7 milijonov prebivalcev priznalo, da pogosto vozi precej čez dovoljeno hitrostno mejo; 9% oz. 2 milijona je priznalo, da pogosto pritisne na gas, da ujame semafor; in okoli 3% oz. 670 tisoč, da med vožnjo tvegajo zaradi zabave (Vanlaar *et al.*, 2008: 379).⁶¹ V ZDA ocenjujejo, da se število incidentov, povezanih z agresivno vožnjo giba okoli 1,8 milijard epizod na leto (Nerenberg, 1997; v Miles in Johnson; 2003: 148), pri čemer 25% voznikov priznava, da so občasno vozili agresivno. Med leti 1990 in 1996 naj bi v ZDA prometne nezgode, ki so se končale s poškodbami in smrtjo kot neposrednimi posledicami agresivne vožnje, terjale okoli 28.000 življenj (Martinez, 1997; v Miles in Johnson; 2003: 148). S podobnim problemom se srečujejo v Veliki Britaniji, Izraelu in številnih drugih državah, vključno s Slovenijo. Medtem ko je med leti 1980-1999, torej kar 20 let, ostajalo število prometnih nesreč med 5000 in 7000 primeri na leto, leta 2000 poskočijo na 8294, leta 2001 na 9091, naslednje leto na 10.065, 2003 že na 11.584 in leta 2004 spet za 1000 več kot prejšnje leto, tj. na kar 12.451 prometnih nesreč, s 274 mrtvimi in 18692 poškodovanimi.⁶² Kljub temu, da je fenomen morda svetoven, pa študije opozarjajo tudi na to, da so agresivni vozniki v različnih državah različni in da je torej ne obstaja nujno en sam profil agresivnega voznika, temveč so med njimi tudi kulturne razlike.⁶³

Glede tega, kaj šteje za agresivno vožnjo, si strokovnjaki sicer niso enotni. Za nekatere je pomemben naklep: agresivna vožnja je tista vožnja, katere namen je ogrožati ali poškodovati druge v prometu.⁶⁴ Drugi poudarjajo, da naklep ni pomemben oz. da agresivno vožnjo »odlikujejo« zgolj sama ravnanja, ki ogrožajo druge (npr. prehitra vožnja), ne glede na namen voznika.⁶⁵ Vprašanje je relevantno tudi v kazenskoopravnem okviru. Novi slovenski kazenski zakonik (KZ-1) iz novembra 2008 je namreč inkriminiral novo kaznivo dejanje »predrzne vožnje v cestnem prometu«. S 324. členom je tako sedaj prepovedano ravnanje voznika motornega vozila, »ki s predrzno vožnjo v cestnem prometu ogrozi življenje ali telo sopotnikov ali drugih navzočih udeležencev cestnega prometa s tem, da prekorači hitrost za enkrat več od dovoljene na cesti, v naselju, v območju za pešce, v območju umirjenega prometa ali v območju omejene hitrosti, ali vozi pod vplivom alkohola z več kot 1.10 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka, ali vozi pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, in pri tem:

- prehitava druga vozila v nasprotju s predpisi o varnosti cestnega prometa,

⁶⁰ "actual driving behaviour" (v Miles in Johnson, 2003: 157).

⁶¹ Leta 2005 izvedena kanadska raziskava je ugotovila, da je bilo kar 53, 2% študentov v Ontariu žrtev kričanja, preklinjanja ali grobih kretenj v preteklem letu, medtem ko so 8,9% grozili s poškodovanjem njihovega vozila ali osebnim napakom, 6,2% pa je okusilo poskus ali dejansko poškodovanje njegovega vozila ali telesne poškodbe (Smart *et al.*, v Vanlaar *et al.*, 2008: 376).

⁶² Statistični podatki pridobljeni na: <http://www.vozimo-pametno.si/images/pdf/STAT2004-1.pdf> (s podatki za leto 2004 kot zadnjimi).

⁶³ Lajunen *et al.* (1999, v Miles in Johnson, 2003: 159) so npr. opazili razlike v obnašanju med vožnjo na Finskem, Nizozemskem in v Združenem kraljestvu. Po drugi strani pa so ugotovili tudi, da se vozniki v teh državah razvejajo oz. agresivno odzovejo ob enakem prometnem ravnanju. Gl. Parker, Lajunen in Summala (2002).

⁶⁴ Galovski in Blanchard (2005; v Vanlaar *et al.*, 2008: 375) trdita, da je naklep v bistvu »ključni element razlikovanja med agresivno vožnjo in napako med vožnjo ali slabo presojo prometne situacije«.

⁶⁵ Svobodnejša definicija agresivne vožnje ne vključuje naklepa. Vedenja, kot so ulična hitrostna tekmovanja (*street racing*), prehitra vožnja ali pohitritev z namenom, da se pride čez semafor, lahko javnost označi kot agresivno vedenje, toda tak voznik nima nujno namena škodovati drugim. Po Vanlaar *et al.*, 2008: 375.

- ne upošteva pravil o prednosti,
- vozi na prekratki varnostni razdalji,
- na cesti, ki ima dva ali več označenih pasov za vožnjo v eno smer, vozi po vozišču, namenjenem vožnji v nasprotni smeri,
- s kakšno drugačno kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa povzroči nevarno situacijo, zaradi katere bi se lahko pripetila prometna nesreča, ki pa so se ji drugi udeleženci cestnega prometa izognili s pravočasnim ukrepanjem.⁶⁶

Predrznost je torej le eden od zakonskih znakov ali elementov kaznivega dejanja predrzne vožnje v cestnem prometu. Poleg predrznosti je potrebno še ogrožanje življenja ali telesa ljudi na določen način (s tem, da prekorači hitrost na določenih območjih ali vozi pod vplivom alkohola ali drog) in hkrati počne vsaj eno od v alinejah naštetih dejanj. A kaj pomeni »predrznost« v vožnji, ni opredeljeno. Opojmene predrznosti zakonodajalec očitno prepušča sodniku. Sodniku prepušča, da napolni ta zakonski znak s svojo presojo storilčevega ravnanja, ki vsaj delno seveda črpa iz sodnikove subjektivne izkušnje predrznosti v prometu. O predrznosti kot elementu je sicer govoril že stari KZ, a ne v povezavi z vožnjo, temveč v povezavi z veliko tatvino (212. člen). A »posebna predrznost«, s katero je lahko storjena tatvina, ni enaka predrznosti v prometu, zato sodniku obstoječa »predrznostna« judikatura ne bo koristila.

Ali gre za preohlapien termin, ki potencialno krši načelo zakonitosti, natančneje njegov *lex certa* del, je legitimno vprašanje. Odgovor nanj bo pokazal tudi ali zlasti čas. V kolikor bodo prvi sodni primeri rešeni dovolj dobro, dovolj upravičeno in objektivno, z izoblikovanjem objektivnejših kriterijev »predrznosti«, kasnejši sodni primeri pa se bodo nove sodne prakse bolj ko ne držali oz. ohranjali, obrazložitev prostopenjske sodbe pa v primeru morebitnih pritožb potrjena tudi s strani instančnih sodišč, lahko artikulacija kaznivega dejanja, kakršna je, tudi zdrži. V nasprotnem primeru pa lahko pričakujemo razveljavljene sodbe v pritožbenih postopkih in kasnejše spremembe Kazenskega zakonika v tem oziru. Gotovo je le eno: predrzna vožnja je zagotovo agresivna vožnja.

Vendar pa so obstajajo razlike tudi v sami agresivnosti. Kenrick, Neuberg in Cialdini (1999) ločijo med instrumentalno agresijo (*instrumental aggression*) in neposredno agresijo (*direct aggression*). Instrumentalna agresija vključuje ravnanje, katerega namen je prizadeti drugega za to, da bi se dosegel nek drug cilj, medtem ko je neposredna agresija usmerjena zgolj na to drugo osebo – njen edini namen je prizadeti to drugo osebo (Povzeto po Miles in Johnson, 2003: 158). Ker je isto ravnanje lahko reakcija na ravnanje koga drugega v prometu (npr. nekoga, ki je voznika prehitel v škarjice) in je nato usmerjena zoper to osebo ali pa le del voznikovega običajnega obnašanja v prometu, kadar se mu mudi in hoče priti na cilj čimprej, je smiselno razlikovati tudi med »zgolj« vozniško agresijo (*driver aggression*) in vozniškim maščevanjem (*driver vengeance*). Vozniško maščevanje je po Hennessyju (2000: 11) »prizadejanje škode kot odgovor na percipirano krivico, prizadejano s strani drugih voznikov«.

Prav to okolje, ki vozniku poraja frustracije, je lahko najbolj ključno za voznikovo agresivno ravnanje. Shinar (1998: 137) celo definira agresivno vožnjo kot »sindrom iz frustracij izvirajočega obnašanja, ki ga je omogočilo voznikovo okolje«. To obnašanje pa se lahko manifestira v obliki instrumentalne agresije ali sovražne agresije (Baron in Byrne, 1994: 461). Pri instrumentalni agresiji voznik nadaljuje proti svojemu cilju s kršitvijo pravic drugih voznikov, sovražna agresija pa je usmerjena neposredno proti drugemu vozniku – objektu frustracije. Pri slednji gre za obnašanje, zaradi katerega se »bolje počutimo«, čeprav ne rešimo problema (Shinar, 1993: 139). Kadar voznik agresivno ravna (in čuti to ravnanje) kot odziv na ravnanje drugega v

⁶⁶ Tovrstno ravnanje se kaznuje z zaporom do dveh let. Če ima to dejanje za posledico prometno nesrečo s hudo telesno poškodbo ene ali več oseb, se storilec kaznuje z zaporom do petih let in s prepovedjo vožnje motornega vozila (drugi odstavek). V kolikor pa ima to dejanje za posledico prometno nesrečo s smrtjo ene ali več oseb, se po tretjem odstavku 324. člena storilec kaznuje z zaporom od enega do dvanajstih let in s prepovedjo vožnje motornega vozila.

prometu, misli, da je njegov odziv upravičen. To njegovo doživljanje upravičenosti (*sense of self-entitlement*) oz. občutek, da vozniku nekaj »pripada«, voznika žene v agresivno vožnjo.

Poleg »agresivne« vožnje (o kateri govorijo tudi po svetu) in »predrzne« vožnje (o kateri govori novi slovenski Kazenski zakonik) pa poznamo še en koncept, ki ga pogosto uporablja Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, in sicer pojem »objestne vožnje«. Bojan Žlender, predsednik omenjenega Sveta, objestno vožnjo pojasni takole: »Objestna vožnja je taktat, ko drugim ne sporočamo naših namer, na primer neopozarjanje na spremembe smeri z varnostnimi utripalkami, skrajne oblike pa so znani slovenski triki, na primer menjava voznega pasu v križišču in vožnja mimo kolone, prehitevanje na avtocesti po desni ali neustavljanje pešcem pred prehodom. To so vse oblike agresivnega vedenja, objestnost je milejši pojem.«⁶⁷ Objestno ravnanje je ravnanje, ki je »brezobzirno, nesramno« (SSKJ, gl. Bajec *et al.*, 1994).

Definicije so tako številne, prepogosto preohlapne ali presplošne. Po drugi strani pa imajo tudi konkretnije definicije svoje težave: če hupanje kot tako npr. definiramo kot agresivno vedenje, je prepovedano ravnanje res bolj določno, a po drugi strani lahko neupravičeno zajame tudi tisto ravnanje – hupanje, ki ni nujno agresivno obnašanje, ampak je konstruktivno, primerno odzivanje na določeno situacijo. Drugače povedano, »nekatera hupanja so bolj verjetneje sredstvo komunikacije kot pa izraz agresije. Le za določene vrste hupanja (takojšnje ali ponavljajoče ali dolgotrajnejše) in kadar jih spremlja vožnja skozi rdečo luč takoj za tem, se zdi, da gre za pravo agresivno obnašanje v prometu« (Shinar, 1993: 158). Strinjamo se tako s Shinarjem, da mora biti definicija agresivnega ravnanja tako še robustnejša, še podrobnejša in splošno sprejeta.

6.5 KDO BESNI PO CESTAH

Zdi se, da se številni ljudje, ki se sicer (na drugih prizoriščih vsakdanjega življenja) vedejo »neproblematično«, za volanom rutinsko poslužujejo problematičnih (vsaj ogrožajočih, če že ne bolj neposredno škodljivih) ravnanj na podlagi vzbujenih čustev (glej npr. Lajunen in Parker, 2001). Kaže, da splošna populacija jezo (in druga čustva), ki jo doživlja, v prometu bolj verjetno izrazi kot pa v drugih situacijah (glej npr. Chapman *et al.* 2000, Lawton in Nutter, 2002), kar je mogoče pojasnjevati s specifičnimi značilnostmi udeležbe v prometu v vlogi voznika (npr. večja anonimnost, nezmožnost neposrednega komuniciranja z drugimi udeleženci prometa,⁶⁸ dojemanje avta kot dovolj varnega prostora za nebrzdane emocionalne odzive, neobičajna moč, možnost pobega).

Nekateri avtorji pa dokazujejo, da se tisti, ki se pogosto vedejo nasilno tudi sicer v življenju, vendarle vpletajo v bistveno več resnejših agresivnih ali celo destruktivnih epizod tudi v prometu (v primerjavi s tistimi, ki nimajo izraženih agresivnih osebnostnih značilnosti) (Smith, Waterman, Ward, 2006). Podatki kažejo (prav tam: 397-400), da je to povezano s posameznikovo splošno naklonjenostjo nasilnemu ravnanju (kot legitimnemu načinu odzivanja), nizko toleranco (že ob običajnih, vsakdanjih dogodkih v prometu), izkrivljenim dojemanjem situacij, pomanjkanjem »zavor« in z večjo pripravljenostjo stopnjevati agresijo vse do fizičnega obračunavanja.

Agresivni voznik je seveda lahko nič več kot zgolj agresivni človek v vozilu in agresivna vožnja tako le odraz njegove (agresivne) osebnosti, kot se razkriva med vožnjo. To je že pred pol stoletja opazila kanadska raziskava, ki je zaključila, da »človek vozi tako kot živi.«⁶⁹ Nekatere raziskave agresivnih voznikov nakazujejo na to, da se agresivni vozniki ne prepoznavajo

⁶⁷ V intervjuju, dostopnem na: http://www.dnevnik.si/novice/svet_vozil/teme/1042351100

⁶⁸ Ta komunikacijska omejenost pomeni tudi oviranost pri poskusih opravičiti se (v primeru kakšne storjene napake pri vožnji), kar predstavlja pomembno tveganje z vidika možnosti nasilne eskalacije situacije. Z jasnim opravičilom oz. izražanjem kesanja, obžalovanja bi se voznik namreč pokazal kot sočuten, samokritičen, moralen, kar je lahko v funkciji preprečevanja sovražnih odzivov drugih voznikov.

⁶⁹ »Man drives as he lives«. Tillman in Hobbs (1949), povz. po Shinar, 1998: 138.

za agresivne, ker se dojemajo kot večji vozniki in tako svoje obnašanje na cesti kot ne posebej agresivno (Miles in Johnson, 2003: 156). Prav tako naj ne bi bilo pomembnejših razlik v prijetnosti, vestnosti in nevrotičnosti⁷⁰ kot osebnostnih značilnostih med agresivnimi vozniki (tj. študenti, ki so priznali več agresivnih dejanj na cesti) in neagresivnimi.⁷¹

Raziskava Underwooda *et al.* (1999) je ugotovila povezavo med voznikovo izkušnjo jeze na cesti in njegovo nagnjenostjo k milejšim oblikam družbene deviantnosti in k prometnim prekrškom. To velja še posebej za tisto (najbolj problematično) skupino jeznih voznikov, ki pomenijo najvišje tveganje za povzročitev prometnih nezgod. Raziskovalci so namreč izpostavili tudi skupino jeznih voznikov, ki so izkusili jezo zgolj kot posledico prometne nesreče ali skorajšnje nesreče. Ta izkušnja jeze naj bi bila zelo pogost pojav, zlasti če je voznik mnenja, da (skorajšnja) nesreča ni bila po njegovi krivdi. Ta jeza je tako zgolj posledica nezgode in ne predstavlja tveganja – za razliko od jeze pri prvi skupini jeznih voznikov – za povzročitev prometnih nezgod (Underwood *et al.*, 1999: 66).

Študija Lajunena in Parkerjeve (2001), ki je poskušala odgovoriti na vprašanje, ali so agresivni ljudje tudi agresivni vozniki, pa odkrije, da je povezava med jezo voznikov in agresijo delno odvisna od značilnosti situacije in da voznikova jeza omili učinke verbalne agresivnosti na agresivno vožnjo, medtem ko je fizična agresivnost neposredno povezana, tj. učinkuje neposredno na agresivno ravnanje.

K agresivnemu/destruktivnemu vedenju bolj nagnjeni posamezniki naj bi – posebej v nejasnih okoliščinah – ravnanju drugih voznikov pogosteje pripisovali sovražne motive, medtem ko naj bi osebnostno bolj konstruktivni vozniki ravnanje drugih udeležencev v prometu pogosteje dojemali kot (nesrečni) slučaj ali kot upravičeno ravnanje (glej Sharkin, 2004: 193). Dodatno empirično potrditve teze o splošni nagnjenosti k nasilju kot dejavniku tveganja predstavlja ugotovitev, da so v sovražna obračunavanja na cestah najpogosteje vpleteni mladi moški (s prestopniško zgodovino),⁷² zlasti tisti, ki v avtu prevažajo orožje (Hemenway, Vriniotis, Miller, 2006: 691). Podatki nakazujejo, da obstaja tudi veliko prekrivanje med množicama povzročiteljev in žrtev nasilnega ravnanja na cestah – velik delež vpletenih se torej pojavlja v obeh vlogah (glej npr. Miller *et al.*, 2002, Asbridge *et al.*, 2003, Roberts in Indermaur, 2008), kar ni v skladu s popularno predstavo, da so pri tem pojavu viktimizirani sami nedolžni vozniki. Zdi se, kot da se vozniki, ki so nagnjeni k pripisovanju sovražnih namenov drugim voznikom, nekako najdejo in se emocionalno angažirajo v nasilni interakciji (Roberts, Indermaur, 2008: 760), v kateri je pogosto bolj od naključja odvisno, kateri od »srboritežev« bo naposled figuriral kot žrtev.

Čeprav je agresivna vožnja lahko odraz agresivne osebnosti, pa ne gre pozabiti tudi na zelo pomembne druge dejavnike. Shinar tako opozarja na potrebnost multifaktorskega pristopa k reševanju problema. V petih študijah, ki tak pristop podpirajo, tako odkrije, da so specifična agresivna ravnanja, kot sta hupanje in vožnja skozi rdečo luč, povezani s kulturnimi normami, dejanskimi in percipiranimi zastoji v prometu ter prometnimi zamaški.⁷³ Druga raziskava, ki je po lestvici voznikove jeze (*The Driver Anger Scale*) (Deffenbacher, Oetting in Lynch, 1994) preučevala jezo pri 861 novozelandskih voznikih, pa je s faktorsko analizo odkrila štiri kategorije situacij, ki spodbudijo jezo: ovirano nadaljevanje poti, tvegana vožnja, sovražne geste in neolikana vožnja (Sullman, 2006: 173). Raziskovalci vse bolj odkrivajo tudi vlogo glasbe (ritma glasbe, tipa oz. emocionalnega naboja glasbe, ipd.) na obnašanje voznikov med vožnjo (Brodsky,

⁷⁰ »agreeableness, conscientiousness, and neuroticism«.

⁷¹ Vendar raziskava opozarja, da je to lahko zaradi specifičnosti skupine respondentov – študentov. »Tisti, ki se se odzvali [prošnji za sodelovanje pri raziskavi – op. avtorjev], so morda nasplošno višje v lastnostih vestnosti in prijetnosti kot tisti, ki niso želeli ali zaradi drugih obveznosti niso mogli sodelovati pri raziskavi.« (Miles in Johnson, 2003: 157.)

⁷² Mladi moški z biografijo polno prekrškov in kaznivih dejanj (ki se ne nanašajo nujno na promet) naj bi bili odgovorni tudi za nesorazmerno velik delež prometnih nesreč z (naj)hujšimi posledicami v ZDA (prav tam).

⁷³ Na podlagi tovrstnih ugotovitev predlaga t.i. ergonomično-orientiran pristop, ki vključuje spremembe v okolju (Shinar, 1998).

2002; Pecher et al, 2009) . Seveda pa lahko za agresivnostjo, ki se sprosti v vožnji, stojijo frustracije, ki izvirajo iz čisto drugega okolja – npr. iz delovnega mesta.

Nasilni emocionalni odzivi v prometu so torej povezani tako s širše družbenimi (strukturnimi, kulturnimi) dejavniki, situacijskimi dejavniki (med katerimi igrajo vlogo tudi značilnosti, po katerih se kontekst vožnje avtomobila razlikuje od drugih kontekstov vsakdanjega življenja), kot tudi z individualnimi dejavniki udeležencev prometa (med katerimi so tudi »nasilju naklonjene« osebne lastnosti). V zvezi s specifičnim kontekstom vožnje kaže opozoriti še na posebnost (ki povečuje verjetnost konfliktov in nasilnih emocionalnih odzivov), da v cestnem prometu v medsebojne interakcije vstopajo vozniki najrazličnejših osebnostnih tipov iz različnih socialno-ekonomskih in demografskih skupin, ki se na ostalih področjih vsakdana redko (če sploh) srečujejo. Tako se nezanimljiv delež dobronamernih voznikov včasih pač znajde »na napačnem mestu ob napačnem času« (ob napačnem soudeležencu prometa), ne da prispevali k lastni viktimizaciji s kakšnim namernim provokativnim vedenjem. Kljub vsemu pa kaže, da se povzročitelji in žrtve hujšega nasilnega ravnanja v prometu v pomembnem (večinskem) deležu rekrutirajo iz podobnih družbenih skupin⁷⁴ – nekatere tuje raziskave (glej Roberts, Indermaur, 2008: 759) kažejo, da naj bi bilo največ žrtev in (hkrati) povzročiteljev med (tudi sicer prestopniškimi) mladimi moškimi iz nizkih slojev družbe (ki imajo nasploh težave z nadzorovanjem svojih čustev in se ob zaznanih provokacijah poslužujejo nasilja) (prav tam).

Empirični podatki kažejo, da so nasilne interakcije v prometu pomemben vzročni dejavnik prometnih nesreč (glej npr. Wells-Parker et. al., 2002). Tako žrtve kot povzročitelji nasilja na cesti (ne glede na to, če so v obeh vlogah ali ne) so bolj verjetno vpleteni v prometne nesreče oz. bolj izpostavljeni tovrstnemu tveganju (Mann et. al. 2007: 384). Takšna statistika bi utegnila biti povezana tudi s splošnim (problematičnim) načinom vožnje teh ljudi (in ne samo z neposrednim tveganjem zaradi vpletenosti v medosebno nasilje na cesti) (glej prav tam: 390).

Kakorkoli, nesporna nevarnost in škodljivost nasilnega »razsajanja« na cestah nimata ustreznega odgovora v smislu sistematičnega in poglobljenega raziskovanja čustvenih razsežnosti tega razširjenega fenomena, ki bi omogočilo ustrežnejše razumevanje in učinkovitejše preprečevanje pojava. Dosedanje raziskovanje emocionalnosti nasilja na cestah je razdrobljeno, sporadično in še zmeraj zgolj preliminarno.

6.6 RAZISKOVANJE ČUSTEV V PROMETU

Preučevanje vloge čustev v prometu se je donedavna osredotočalo predvsem na čustvo jeze (v povezavi z impulzivnostjo in agresijo), pa tudi na dejavnike emocionalnega stresa⁷⁵ in na vpliv razpoloženj na vožnjo (glej Mesken, 2003). Redke raziskave so nasilje v prometu pojasnjevale (glej Kölbl, 2003: 923-935) še s *čustvi frustriranosti* zaradi najrazličnejših okoliščin v prometu. Frustriranost naj bi se – v kontekstu splošne emocionalne vzbujenosti, ki domnevno spremlja vsako udeležbo v prometu – zlahka pretvorila v nasilno ravnanje. Raziskave so med čustvi izpostavljale kvečjemu še *željo* po nadzoru lastnega prostora in po visokem statusu med šoferji ter posledično teritorialno in statusno preobčutljivost na domnevno nespoštljivo ravnanje soudeležencev v prometu (prav tam).

Po pregledu literature opazamo, da se vlogi čustev v prometu vendarle posveča vse več pozornosti, kar se zrcali v večjem številu raziskav, ki se specifično osredotočajo na *določilnice* in

⁷⁴ Ta pojav je na splošno (ne samo v navezavi na promet) znan kot načelo homogamije (*principle of homogamy*) (Hindelang, Gottfredson, Garofalo, 1978).

⁷⁵ Konceptualno nam je blizu Lazarusovo razumevanje stresa (kot posledice interakcije med dogodkom in procesom ocenjevanja dogodka s strani posameznika), ki ga Polič (2007: 28) povzame na naslednji način: "Da bi bil nek dogodek ocenjen kot stresor, mora biti pomemben za posameznika in obstajati mora zaznano neskladje med zahtevami razmer in posameznikovimi viri za spoprijem z njimi."

posledice čustev voznikov.⁷⁶ V znanstveni literaturi se v zadnjem času čustvom na splošno (torej ne samo zgoraj omenjenim) priznava pomembna vloga pri ravnanju udeležencev v prometu, zlasti pri kompleksni in zahtevni dejavnosti vožnje avtomobila, ki zahteva ustrezno fizično in psihično stanje voznika. Po eni strani se raziskovalci (npr. Mesken, 2006: 157) vprašujejo, kateri dejavniki izzivajo specifična čustva v prometu, po drugi strani pa jih seveda zanimajo učinki teh čustev oz. njihov vpliv na ravnanje voznikov in na varnost v prometu.

V sodobnem raziskovanju emocij je najbolj uveljavljena interakcionistična paradigma razumevanje emocionalnih procesov kot posledic posameznikovega vrednotenja oz. ocenjevanja situacij (npr. Schachter, 1966). V duhu te (že od Stoikov navdahnjene) tradicije⁷⁷ kaže tudi čustva voznikov avtomobilov razumeti predvsem kot odraz njihovega razumevanja in vrednotenja zaznanih situacij. Vzburjanje (specifičnih) čustev, ki jih posameznik doživlja v prometu, naj bi bilo torej odvisno od tega, kako stvari interpretira in koliko so mu pomembne (Lazarus, 1991: 59, Milivojević, 1999: 15, Ben-Ze'ev, 2003: 155-156.)

Nekateri (glej Mesken, 2006: 20) ocenjujejo, da je večina teoretičnih izpeljav omenjene paradigme (zlasti najbolj popularna *appraisal theory* – Lazarus) uporabna predvsem za pojasnjevanje nastajanja specifičnih čustev pri udeležencih cestnega prometa, manj pa za ugotavljanje specifičnih posledic teh čustev. Mesken (prav tam: 157) opozarja na *appraisal tendency approach* (Lerner and Keltner, 2000: 477), ki delno presega to omejitev: nastalo čustvo naj bi vplivalo na interpretacijo nadaljnjih dogodkov v skladu s specifičnim vrednotenjem, ki je sprožilo to emocijo. Milivojević (2008: 105) takšen vpliv čustev omenja v okviru koncepta »protimičnega učinka« čustev, pri katerem se – v interesu posameznikove prilagoditve na pomembno dogajanje – vse funkcije človekovega psihičnega aparata ukvarjajo s prioriteto temo (na »emocija-specifičen« način) (glej tudi Frijda, 1986). Za intenzivno čustveno stanje značilna ozka osredotočenost (na najvažnejše) naj bi poleg tega ovirala celostno presojo situacije in povečevala verjetnost, da bo posameznik spregledal varnostno in socialno pomembne vidike resničnosti. Na primer v prometni situaciji lahko emocionalno angažirani voznik povsem zanemari zahteve varne vožnje. Svoj glavni cilj (ki naj bi bil priti varno in pravočasno na zamišljeno destinacijo) utegne povsem podrediti uresničitvi težnje po nasilnem soočenju z drugimi udeleženci prometa.

Za razpravo o vplivu oz. posledicah čustev (na ravnanje voznikov) je znotraj omenjene interakcionistične paradigme razumevanja čustev relevanten tudi pojem »akcijska tendenca« (Frijda, 1986; Lazarus, 1991: 59), ki se nanaša na posameznikovo (prilagoditveno) težnjo, da bi storil nekaj specifičnega v zvezi s situacijo, na katero se odziva z določenim čustvom (npr. da bi v afektu sovraštva nekoga kar ubil). Akcijsko tendenco v okviru teorije *krožne emocionalne reakcije* omenja tudi Milivojević (1999: 37) in opozarja, da se ta specifična težnja lahko bodisi impulzivno udejanji (po principu *acting out*) bodisi čaka na nadaljnjo obdelavo informacij v procesu bolj premišljenega ocenjevanja situacije in izbiranja načina vedenja. Impulzivno ravnanje v skladu z emocionalno-specifično težnjo je lahko seveda v izrazitem neskladju z merili ustreznega ravnanja v prometu. (Pa tudi ravnanje po premisleku ni nujno varnostno in socialno ustrezno.)

V okoliščinah izrazitega pomanjkanja specifičnega raziskovanja učinkov različnih čustev na vedenje voznikov (npr. čustev sovraštva oz. »sovražne destruktivnosti« voznikov avtomobilov) ne preseneča, da raziskave ugotavljajo otipljive povezave predvsem v razmerju med intenzivno jezo (besom) in agresivnim ravnanjem na cesti.⁷⁸ Konsistentno se kaže (glej npr. Parker, Lajunen & Summala, 2002, Deffenbacher, White in Lynch, 2004, Dahlen in White, 2006)

⁷⁶ Bolj "ekstotični" primer je nedavna raziskava (Pêcher et al., 2009) o vplivu emocionalne valence glasbe na čustva voznikov in posledično moteni pozornosti med vožnjo. Ali pa, na primer, raziskovanje interakcije med voznikom in avtom ter njenega vpliva na emocije voznika (v odvisnosti od specifične oblikovanosti oz. opreme avtomobila) (Gomez, Popovic, Bucolo, 2008).

⁷⁷ Vidnejši predstavniki tega danes prevladujočega pogleda na emocije (kot posledice evalvacije stimulusne situacije) so npr. Lazarus, Scherer, Charland, Izard, Solomon (po Prinz, 2003: 69-73).

⁷⁸ Seveda gre za kontingentne zveze, ne pa za avtomatske, nujne oz. neizogibne povezave.

predvsem to, da se agresivni vozniki od neagresivnih razlikujejo po višji stopnji jeze. Podatki kažejo, da se voznikova nagnjenost k pogostemu doživljanju besa v prometu odraža v večji verjetnosti tako agresivnega vedenja na cesti kot tudi vpletenosti v prometne nesreče. Slednje je morda povezano tudi z empirično potrjenim dejstvom, da čustvo jeze pri voznikih prispeva k podcenjevanju tveganosti lastnega ravnanja oz. situacije (*lowered risk perception*) (glej Mesken, 2006: 117).

Zadnje odstavke lahko povežemo v ugotovitev, da so čustva po eni strani rezultat voznikovega specifičnega vrednotenja situacije, v kateri se nahaja, po drugi strani pa voznikova čustva (in razpoloženja)⁷⁹ očitno vplivajo na njegovo nadaljnje dojetanje/doživljanje prometne situacije, na njegove vedenjske težnje, izbiranje vedenja in dejansko ravnanje. V skladu z uveljavljenimi sodobnimi pojmovanji čustev naj bi vsako vedenje na podlagi čustev v načelu imelo prilagoditveno ambicijo. Dejstvo pa je, da so določeni emocionalni odzivi v prometu »maladaptivni« (neučinkoviti in/ali socialno nesprejemljivi). Mednje gotovo sodi tudi nasilno emocionalno odzivanje, ki je v središču našega zanimanja.

Splošno uveljavljeno laično prepričanje je, da so prijetna čustva za volanom pozitivna za varnost na cesti, neprijetna čustva pa negativna. Dejstvo pa je, da vsako intenzivno čustvovanje (prijetno ali neprijetno) okupira pomemben del voznikovih psihičnih funkcij (npr. pozornost, zmožnost ocenjevanje tveganj, odzivnost oz. reakcijski čas, načrtovanje akcij, izbiro ravnanja), kar nima nujno pozitivnih učinkov. Ob tem pa tudi posebne prednostne teme posameznih vrst čustev (ki se silijo v ospredje zavesti) pogosto niso v funkciji kompetentnega in ustreznega ravnanja v prometu. Na primer pri zgoraj omenjenih afektih jeze in sovraštva voznik svoje razpoložljive vire v principu zoženo investira v ukvarjanje z »neustreznim« ali celo »zlobnim« drugim voznikom, morda pa tudi v (povračilno) pozunanjenje in (moralistično) sporočanje svojega doživljanja dotičnemu vozniku (in morebiti pričam) (glej Katz, 1999: 66). Vozniki pogosto dajo prednost osebnemu obračunavanju pred interesom varne vožnje (glej Mesken, 2006: 70).

Ob zavedanju, da lahko varnost ogrozijo tudi voznikova prijetna čustva, kaže obenem opozoriti, da pa »negativna valenca« oz. neprijetnost voznikovega čustvovanja ne predstavlja vselej dejavnika tveganja za varnost na cesti, pogosto je ravno nasprotno – na primer čustvo zaskrbljenosti ali strahu v zvezi s prometno situacijo utegne voznika motivirati k večji previdnosti in pripravljenosti na hiter odziv v interesu večje varnosti.

Čustva voznikov se v pretežni meri porajajo v njihovih interakcijah z drugimi udeleženci v prometu (Mesken, 2006: 158), torej bolj »v zvezi z« ljudmi, ki jih srečujejo na cesti in manj v zvezi z drugimi situacijskimi okoliščinami v prometu. Nas v tem prispevku posebej zanimajo »relacijska« čustva antipatije v medsebojnih interakcijah voznikov avtomobilov in nasilni odzivi (ter njihove očitajoče⁸⁰ sporočilne funkcije) na podlagi teh čustev. Čustva, ki jih vozniki doživljajo v povezavi z (aktualnimi, preteklimi ali anticipiranimi) okoliščinami *onkraj* aktualne prometne situacije, pa nas (bolj kot sama po sebi) zanimajo predvsem kot dejavniki, ki utegnejo vplivati na nasilno čustveno odzivanje voznikov v razmerju do drugih udeležencev cestnega prometa (oz. na njihovo ravnanje na cesti nasploh).

⁷⁹ Glej Schwartz and Clore (1983) – »Mood as Information model«.

⁸⁰ Za nastanek (»očitajočega«) čustva je ključno *pripisovanje odgovornosti* (za neugoden potek oz. izid situacije) drugemu (glej Frijda, 1986; Lazarus, 1991; Scherer, 2001). Zanimivi so na primer podatki, ki kažejo na to, da se vozniki na lastno frustriranost, ki jo pripisujejo uporabi mobilnega telefona (s strani nepozornega oz. malomarnega drugega voznika), pogosto odzovejo agresivno ali celo sovražno (glej McGarva, Ramsey, Shear, 2006: 143). Kaže torej, da lahko tudi (ne-prostoročna) uporaba mobilnih telefonov v avtomobilih prispeva k nasilnim interakcijam med vozniki na cestah.

6.7 EMOCIONALNI DEJAVNIKI TVEGANJA ZA NASILJE V CESTNEM PROMETU

V skladu z omenjeno referenčno tradicijo (kognitivnega) razumevanja čustev je nastanek nekega čustva odvisen od specifične vsebine ocenjevanja (osmišljanja in vrednotenja) zaznanih okoliščin oz. konteksta. Čustva kaže v načelu razumeti kot posameznikov (različno ozaveščen) odziv na situacijo, ki mu je – glede na njegove vrednote – pomembna v pozitivnem (prijetnem) ali negativnem (neprijetnem) pomenu. Posameznikova ocena, da se situacija sklada z njegovimi cilji (vrednotami), naj bi rezultirala v prijetnem emocionalnem odzivu, ocenjevanje, da situacija ni kongruentna z njegovimi pomembnimi cilji, pa naj bi se odrazila v neprijetnem emocionalnem doživljanju posameznika. (Prim. Lazarus, 1991.)

Po našem razumevanju »emocionalnega konteksta« nasilnega vedenja (Muršič, 2008: 239-240) posameznik (npr. voznik) v skladu s svojimi referenčnimi merili oceni (ne nujno povsem zavestno), da določena situacija (na primer v prometu) nudi priložnost za uresničitev nečesa, kar mu je pomembno oz. da je v situaciji neka njegova vrednota ogrožena. Posamezniku se nasilno ravnanje zdi najbolj smiselni razpoložljivi način ščitenja oz. uresničevanja vrednote. Njegova namera je vedno »pozitivna«, saj nasilno vedenje – kot sestavni (a ne-nujni) del emocionalnega odziva – v sebi vedno nosi težnjo po prilagoditvi na aktualno situacijo.⁸¹ Pogoj ustrezne prilagojenosti pa je, poleg gole učinkovitosti, seveda tudi socialna sprejemljivost vedenja, ki pri nasilju radikalno umanjka. Nasilno vedenje nad drugimi se tako, ironično, praviloma izteče v še večjo »nasilnikovo« emocionalno in socialno neprilagojenost.

Iz (socialno)psihološke perspektive lahko po teoriji (glej Muršič, 2008: 176-177) izpostavimo predvsem naslednje »potencialne dejavnike tveganja« za porajanje nasilnih emocionalnih odzivov voznikov (prim. Milivojević, 1999): očitajoče pripisovanje odgovornosti za lastna neprijetna čustva drugim udeležencem v prometu,⁸² voznikovo negativno etiketiranje ali celo dehumaniziranje drugih ljudi na cesti; reduciranje drugih na sredstvo ali oviro; voznikovo nezavedanje oz. pomanjkljivo zavedanje lastnih čustev, vedenja in njegovih posledic;⁸³ presežek oz. primanjkljaj določenega čustva⁸⁴ pri vozniku (npr. višek sovraštva na račun pomanjkanja spoštovanja, sočutja, čustva krivde, adekvatnega sramu); kopičenje in seštevanje (nepredelanih oz. neizraženih) čustev,⁸⁵ ki se lahko naposled izrazijo na eksploziven način; »infantilne« čustvene reakcije, ki so po svoji kvaliteti primitivne, zelo intenzivne in razpršene,⁸⁶ neustreznost v katerikoli fazi »krožne emocionalne reakcije«⁸⁷ (Milivojević) (*zaznavanje situacije / pripisovanje pomena situaciji / pripisovanje pomembnosti situaciji / telesno doživljanje / mišljenje in izbiranje vedenjskega odziva / akcija*); kaotična oz. nerazčlenjena in nereflektirana emocionalnost (*aleksitimija*);⁸⁸ nagnjenost k prenosu intenzivnih neprijetnih čustev na drugo (oz. tretjo) osebo; nagnjenost k prezrtju lastnega prispevka v konfliktnih situacijah; dojemanje sebe kot izključne žrtve;⁸⁹ splošna nagnjenost k pripisovanju slabih in zlobnih motivov drugim; enačenje čustev in

⁸¹ Cilj vsakega čustvenega odziva je prilagoditev na pomembno (emocionalno) neravnovesje, ki ga je povzročila subjektova specifična mentalna obdelava stimulusne situacije (Milivojević, 1999: 34).

⁸² Situacija, ko posameznik za svoja neprijetna čustva krivi druge, poveča tveganje za njegovo nasilno vedenje (Baumeister, Bushman, 2003: 484).

⁸³ Glej Milivojević, 1999: 63, 72.

⁸⁴ Glej Milivojević, 1999: 161.

⁸⁵ Glej Milivojević, 1999: 77-78.

⁸⁶ Glej Milivojević, 1999: 84.

⁸⁷ Prim. Moiso, 1984: 69-75.

⁸⁸ Gre za »čustveno nepismenost«, ki ima doživljajsko, kognitivno, besedno in vedenjsko komponento (glej Milivojević, 1999: 189).

⁸⁹ Seveda obstajajo situacije, ko je takšno dojemanje povsem upravičeno oz. skladno z dejstvi.

vedenja,⁹⁰ impulzivnost (*acting out*: med doživljanjem čustva in vedenjem ni vmesne faze premisleka); prepričanje, da ni mogoče hkrati misliti in doživljati intenzivnih čustev; zanemarjanje pomembnih vidikov realnosti (perspektive drugega, posledic); nasilju naklonjena stališča.

Med posamičnimiemocijami so (tudi psihološke) raziskave v povezavi z agresivnim oz. nasilnim vedenjem daleč najpogosteje izpostavljale jezo. Jezo običajno razumejo kot neprijetno čustvo visokega vzbujenja, ki posameznika (na primer voznika avtomobila) motivira k aktivni spremembi situacije v smeri uveljavljanja svojih pravic (ki so po njegovi oceni nespoštovane). Doživljanje jeze po definiciji predpostavlja določeno stopnjo moči, ki pa se jo lahko izrazi konstruktivno ali nekonstruktivno (nasilno). Z (nasilnim) izražanjem jeze naj bi posameznik (voznik) skušal predvsem »zastrašiti«⁹⁰ druge in jih s tem prisiliti, da se vedejo v skladu z njegovimi željami oz. zahtevami. (Glej Baumeister, Bushman, 2003: 482.)

Med avtorji, ki so se v svojem raziskovanju osredotočili prav na jezo, velja izpostaviti Averill-a (1982), ki je preučeval vsakodnevne izkušnje ljudi z doživljanjem in izražanjem jeze (v pomenu posameznikovega odziva na prostovoljno, izogibno neupravičeno dejanje drugega). Dokazoval je, da jeza ni niti nujni zaostni pogoj za agresivno vedenje, da pa jo kljub temu kaže razumeti kot upoštevanje vreden dejavnik, ki lahko – v odvisnosti od drugih kontingentnih dejavnikov – povečuje verjetnost takšnega vedenja. Averill je opozoril tudi na odnosne posledice (ne)spoštljivega izražanja jeze. Z mislimi pri prometu lahko predpostavimo, da je za preprečevanje nasilnega eskaliranja konfliktnih situacij v prometu spoštljivo izražanje jeze (in drugih neprijetnih relacijskih čustev) zelo funkcionalno.

Poleg čustva jeze lahko na podlagi Milivojevičeve teorije emocij – ki je zaradi integrativnega značaja in izjemne razčlenjenosti po naši oceni nasploh med kriminološko najbolj uporabni – poudarimo zlasti naslednja čustva (v kurzivi), ki naj bi v specifičnih kombinacijah z zgoraj navedenimi pogoji (»potencialnimi dejavniki tveganja«) povečala verjetnost za nasilno vedenje (v cestnem prometu).

Pri frustraciji gre za posameznikov čustveni odziv na neizpolnitev pričakovani oz. na oviranje aktualne pomembne želje s strani drugega (Milivojevič, 1999: 263). Odziv naj bi bil odvisen od tega, kako (voznik) doživlja osebo, ki ga ovira (simpatija / antipatija). Posebno tvegana naj bi bila situacija, ko posameznik svojo željo (npr. priti hitro na cilj) pretvori v psevdopotrebo – iz »želim«⁹⁰ v »moram!«. Takrat naj bi bil način izražanja frustracije in prizadevanja za uresničitev cilja bolj verjetno brezkompromisen. V ozadju t.i. infantilne frustracije naj bi bilo posameznikovo *nezazlikovanje* med svojo željo in sabo kot osebo, ki pomeni, da posameznik vsako oviranje njegove želje s strani drugega doživlja na osebni način – kot izraz osebne antipatije (prav tam: 266).

Dolgčas lahko razumemo kot posameznikov odziv na oceno, da v situaciji nima možnosti zadovoljiti nobene svoje pomembne želje (Milivojevič, 2008: 327) Dolgočasje je lahko (na primer v prometu) pomembna motivacijska spodbuda za angažiranje v ravnanjih, ki naj situacijo naredijo bolj zanimivo oz. preženejo dolgčas. Med priročnimi sredstvi, ki se jih lahko posameznik (na primer voznik avtomobila) za ta namen posluži, je tudi nasilno ravnanje v razmerju do drugih (udeležencev prometa). Tvegano čustvo dolgčasa na cesti naj bi bilo (prav tako kot čustvo frustriranosti) povezano tudi z veliko količino časa, preživetega na cesti oz. s količino prevoženih kilometrov (Bone, Moven, 2006: 461).

Pri jezi gre za emocionalni odziv na oceno, da drugi (npr. udeleženev v prometu) neupravičeno ogroža/ovira neko posameznikovo vrednoto; izražanje jeze je sporočilo drugemu, naj spremeni vedenje (Milivojevič, 1999: 319). Ko »jezni«⁹⁰ posameznik v načelu ne loči med osebo kot tako in njenim ravnanjem, naj bi namesto jeze (ki je po definiciji usmerjena na vedenje) izražal osebno zavračanje drugega udeleženca v prometu (*prezir* ali *sovraštvo*); prav tako pa naj bi

⁹⁰ Gre za neupoštevanje dejstva, da se človeku ni treba nujno vesti na »emocija-specifičen«⁹⁰ način (npr. sovraštvo-uničenje) – vsa čustva lahko izrazimo na nenasiilen način, imamo pa tudi možnost, da jih sploh ne izrazimo.

si vsako jezo, ki jo nanj usmerijo drugi udeleženci v prometu, razlagal kot izraz prezira ali sovraštva.

Prezira se osebo, ki se jo smatra kot slabo (manjvredno, ne vredno), *sovraži* pa osebo, ki se jo ocenjuje kot zlobno (škodljivo). Razlikovati kaže torej med agresivnostjo (tj. bolj ali pa manj socializiranim izražanjem jeze), destruktivnostjo (ki izhaja iz *sovraštva*) in poniževanjem (ki izhaja iz *prezira*) (prav tam: 323). Najhujše nasilje (tudi v cestnem prometu) naj bi izhajalo iz čustva sovraštva (ki teži k maščevalnemu uničenju sovražnika), pa tudi na podlagi prezira se lahko razvije brutalno nasilje, s katerim skuša posameznik (voznik) drugega prisiliti, da prizna svojo nekompetentnost in inferiornost.

Zavist se doživlja, ko posameznik oceni, da nekdo drug nezasluzeno poseduje nekaj vrednega (npr. boljši avto, privlačno sopotnico), do česar ima sam enako ali večjo pravico. To čustvo temelji na posameznikovi želji, da ne bi bil v statusno inferiorni poziciji glede na drugega (prav tam: 382). V ozadju destruktivne (nasilno izražene) zavisti naj bi bila pogosto posameznikova zabloda, da mu drugi s statusnimi simboli, ki jih posedujejo, sporočajo, da ga prezirajo, ker je »zguba« (glej prav tam: 384).

Čustvo strahu v medosebnih interakcijah v prometu posameznik doživlja, ko ocenjuje, da je ogrožena njegova varnost in da se sam ne more ustrezno zoperstaviti grožnji (prim. prav tam: 447). Posameznik, ki se ustraši, lahko postane v prvi fazi tudi nasilen, preden se umakne iz ogrožajoče situacije. Če pa oceni, da se ne da umakniti in da nima moči, da bi se uprl viru ogrožanja, pa lahko začne doživljati paniko, povezano s kaotičnim vedenjem, ki je lahko tudi destruktivno oz. nasilno. Strah naj bi se izražal na bolj kompleksne načine, ko je posameznik razdvojen, ko se boji samo »en del njega«, »drugi del« pa ocenjuje, da je močnejši od vira grožnje in reagira z jezo, besom, sovraštvom. Značilno naj bi bilo, da je vedenje na podlagi takšne kombinacije agresivnosti, destruktivnosti in strahu, pretirano intenzivno. Maksimalna uporaba sile (nasilja) naj bi bila opravičena s predstavo »enega dela sebe« o lastni nemoči (prav tam: 454-455).

Pri *sovraštvu do sebe* in *preziru do sebe* gre za posameznikovo doživljanje, da je zloben (samosovraštvo) ali slab (samoprezir) (prav tam: 419, 356). To se lahko po principu projekcije pretvori v sovraštvo oz. prezir do drugih ali pa posameznik drugim pripiše, da ga sovražijo (oz. prezirajo). V obeh primerih je tveganje za nasilno ravnanje (na primer v prometu) povečano.

Sram posameznik doživlja v situaciji, ko ocenjuje, da je pred pomembnimi ljudmi izpadel osebno neustrezno. Osramočeni posameznik (na primer voznik) lahko nasilno obračuna z domnevnim krivcem (in morda še s pričami) njegove neustrezne samoprezentacije pred pomembnimi drugimi (glej prav tam: 514). Nasilno lahko reagirajo npr. »narcisoidni« vozniki, ki so nagnjeni k dramatičnim odzivom, ko je načeta njihova idealizirana predstava o sebi (glej prav tam: 529) (npr. predstava o sebi kot neranljivem vozniku).

Potencial za nasilno vedenje v cestnem prometu je tudi v čustvu »ponosa«, pri katerem gre (vsaj po Milivojevičevi definiciji) za posameznikovo oceno, da s svojimi ravnanjem ali svojimi lastnostmi (ali npr. odličnim avtom) vzbuja odobravanje pri pomembnih drugih (prav tam: 526) (slednji so lahko fizično navzoči ali pa prisotni zgolj »v duhu«).⁹¹ Ko ponosnemu⁹² vozniku kdo na cesti kaže neodobravanje oz. mu s svojim ravnanjem (npr. ignoriranjem, neupoštevanjem) oporeka superiornost, se lahko zelo občutljivo (poniževalno ali maščevalno) odzove. Ponosna oseba naj bi bila posebej občutljiva, ko je prisoten nekdo tretji (na primer v njegovem avtu), ki je zanj avtoriteta. Tisti, ki pogosto doživljajo ponos, so pretirano odvisni od mišljenja drugih, zato se pri njih kronično pojavlja problem »ranjenega ponosa« (prav tam: 533), ki povečuje verjetnost nasilnega odziva.

⁹¹ Treba pa je opozoriti, da vsi avtorji ne pristajajo na takšno definicijo ponosa. Ponos lahko namreč definiramo tudi kot posledico neodvisne samorefleksije (in tako kot nekaj, kar ni vezano na odobravanje drugih) oz. kot »prijetno, včasih razvedrilno čustvo, ki je rezultat pozitivne samoocene« (Lewis et al. 2010).

⁹² Vozniki naj bi čustvo ponosa doživljali predvsem v povezavi z lastno zmožnostjo voziti hitro in hkrati varno (glej Levelt po Mesken 2003: 36).

V skupino »emocij statusne ali 'narcisistične' občutljivosti« voznikov lahko – poleg že omenjenih zavisti, sramu, ponosa – uvrstimo tudi užaljenost in kljubovanje.

Užaljenost (glej Milivojević, 2008) je posameznikov čustveni odziv na oceno, da ga drugi s svojim ravnanjem (na primer v prometu) neupravičeno podcenjuje (ali sebe precenjuje). Če so prisotne še priče, se užaljenost lahko še stopnjuje, prav tako pa tudi težnja ubraniti svojo čast. Užaljeni posameznik se ponavadi odzove z jezo, lahko pa tudi s prezirom ali celo sovraštvom, kar se lahko sprevrže v nasilno uničevalno igro moči. Užaljenost je lastnost tistih posameznikov, ki so (pre)pogosto užaljeni, ker so preveč občutljivi na to, kako se drugi vedejo do njih, poleg tega pa ravnanju drugih pogosto napačno pripišejo žaljivost. V ozadju užaljenosti je ponavadi problem v tem, da sebe premalo spoštujejo.

Kljubovanje (prav tam) je čustvo, ki ga posameznik doživlja, ko meni, da drugi z neko svojo zahtevo ali pričakovanjem izraža nespoštovanje do njega. Na to se odzove v smislu "Kdo pa misliš, da sem jaz!?" ali "Kdo pa misliš, da si ti!?". Prepogosto kljubujejo tisti (na primer vozniki), ki niso gotovi vase oz. v svoj položaj in so pretirano odvisni od tega, kako se bodo do njih vedli drugi. V svoji preobčutljivosti drugim (na primer šoferjem) pogosto napačno pripišejo, da so do njih nespoštljivi, pokroviteljski. Kljubovalni posamezniki so preveč odvisni od upiranja drugim. Kljubovalno upiranje lahko v interakciji seveda eskalira do nasilja (npr. v prometnih situacijah).

Nasilno ravnanje voznikov je lahko torej izraz različnih čustev, ne samo jeze (oz. besa kot afekta jeze), kot neustrezno implicira sporna (in nekonsistentno uporabljena) sintagma *road rage*, ki se zdi zavajajoča, nezadostno operacionalizirana in poenostavljajoča (glej npr. Smith, Waterman, Ward: 2006: 400).

6.8 FENOMENOLOGIJA PORAJANJA IN UGAŠANJA EMOCIONALNIH ODZIVOV

Ob pristopih, ki čustva (voznikov) obravnavajo kot odvisne spremenljivke (preučevanje *vzročnih* dejavnikov emocij) ali kot neodvisne oz. posredujoče spremenljivke (preučevanje *posledic* emocij), nas posebej zanimajo pristopi, ki nasprotujejo temu, da bi emocije obravnavali kot variable (npr. Denzin, 1990: 109, Katz, 2002) in se zavzemajo za (bolj fenomenološko) preučevanje čustva kot "živete izkušnje" (*lived experience*).

Osrednji predstavnik fenomenološke kriminološke perspektive je Jack Katz, nasprotnik konvencionalnih kavzalnih teorij in zagovornik alternativnega, pripovedno pestrega metodološkega pristopa opisovanja, ki naj bi omogočal razumeti (tudi vzročno) družbene fenomene (npr. emocije, nasilje) tako, kot so izkušeni oz. kakor obstajajo za ljudi, ki te pojave živijo v vsakdanjem kontekstu (Katz, 2002: 258).

Katz je avanturistični raziskovalec subtilnosti, eksotičnosti in zamotanosti emocionalnega življenja (na primer voznikov avtomobilov). Čustva razume kot pojav, kar se posamezniku (kot *objektu*) »zgodí«, obenem pa je njegova (*subjektova*) stvaritev in izraz njegove identitete. Slednjega (emocionalnega avtorstva) se ljudje (npr. v vlogi voznikov) praviloma ne zavedamo, ugotavlja Katz. Malokdaj naj bi doživljali sebe kot subjekte, ki ustvarjamo in usmerjamo svoja čustva ter svoje (npr. nasilno) vedenje. Namesto tega naj bi bilo običajno doživljanje lastne emocionalne določenosti z okoljem (kar predpostavlja definiranje sebe kot *objekta*). Katz trdi, da so redke situacije, ko posameznik ugotovi (presenečen in pretresen), da je sam – s svojim načinom razumevanja stvari (tj. s svojo perspektivo) – dal ljudem, stvarjem oz. situacijam zunaj njega moč vzbujanja njegovih čustev. (Glej Katz, 1988: 4-7; Katz, 1999: 1-2, 7.)

Katz pri preučevanju porajanja čustvenih odzivov v različnih življenjskih kontekstih upošteva vsakokratno strukturo socialne interakcije (ki naj bi pogojevala specifična čustva), od katere so interakcijski partnerji odvisni (in ki jo *tiho analizirajo*) (Katz, 1999: 29). Med primeri iz sodobnega vsakdanjega življenja navaja situacijo vožnje z avtom, ki jo označuje kot »neumen«

način premikanja skozi javni prostor, saj naj bi izrazito omejevala *izrazne zmožnosti*⁹³ (zato neartikularnih) voznikov in ustvarjala neskončno število dvoumnih oz. nejasnih trenutkov (ter s tem omogočala, da vozniki projicirajo lastne vsebine – npr. ponižujočo situacijsko omejenost oz. nezmožnost – v nedefinirano situacijo in na druge udeležence v prometu). Emocionalni odzivi šoferjev naj bi bili tako šablonsko grozni (agresivni in nasilni) prav zaradi strukture njihove medsebojne interakcije, ki jo vsiljuje situacija vožnje z avtom (prav tam: 30). Sama situacija vožnje in srečevanja z drugimi šoferji naj bi izzivala agresivne emocionalne odzive, bes, globoke zamere, sovražnost in maščevalnost.⁹⁴ Katz ugotavlja, da šoferji z nasilnimi odzivi v prometu po eni strani priznavajo, po drugi pa skušajo kompenzirati oz. preseči *ponižanje* zaradi lastnega položaja v strukturi situacije vožnje, v kateri so razmeroma nemočni, ranljivi, nezmožni, izrazno omejeni, frustrirani, pogosto spregledani, neupoštevani, ogroženi in nespoštljivo, žaljivo, krivično, brezčutno, brezobzirno obravnavani s strani drugih šoferjev (prav tam: 317).

Emocionalno vznurjeni šofer ima – po Katzu – praktični cilj, namreč odkriti način, kako priti iz situacije, v kateri se doživlja zatiranega in razvrednotenega (prav tam: 59). Pogosto se odzove dramatično, senzacionalistično, maščevalno, žaljivo (npr. z dvignjenim sredincem), nasilno, drugega hoče naučiti lekcije, ga javno ponižati in razkrinkati kot nemoralnega (sebe pa povzdigniti) in mu »povzročiti«⁹⁵ neprijetno občutenje; na ta način skuša transformirati lastne neprijetne emocije, opozarja Katz.⁹⁵ Druga stran se lahko odzove na podoben način in krog se sklene. Šoferja pa s tem nehote priznata (in se hkrati trudita zanikati), da sta njuni emocionalni življenji (in situacijski identiteti) prepleteni oz. da se ne moreta upreti emocionalnemu vplivu drugega, subtilni invazivni odvisnosti od drugega. Takšno priznanje naj bi – ironično – naposled prispevalo k pomiritvi njune prizadetosti.⁹⁶ (Glej Katz, 1999: 65, 69.)

Vozniki naj bi bili posebej občutljivi, ker se z avtom – kot ugotavlja Katz (prav tam: 33) – prepletejo v neločljivo celoto (to naj bi bil pogoj za učinkovito vožnjo):⁹⁷ identiteti voznika in avta se prepleteta; šofer se senzualno zlije z avtom in poljem, ki ga zaznava – dobimo humaniziran avto in avtomobilizirano osebo. Odnos do svojega avta s strani drugih voznik dojemajo kot odnos do njega samega, trdi Katz. Če se mu kdo vrine oz. mu odvzame prednost, to lahko doživi (glede na svojo avtomobilizirano identiteto) kot svojevrstno osebno amputiranost. Kakorkoli, incidente v prometu naj bi šofer praviloma doživljal kot neprijetne motnje njegove *tihe utelešene prepletenosti* z avtom in neposrednim okoljem (katero želi obraniti oz. povrniti) (prav tam: 41). Vemo, da vozniki svoj avto pogosto doživljajo podobno kot domačo dnevno sobo, kot varno zatočišče in morda kot estetsko popolni osebni prostor. Zato ne preseneča, da se na nespoštljiv⁹⁸ odnos do tega svetega prostora voznik pogosto odzove s čustvom užaljenosti, ker drugi vozniki njegov avto dojemajo kot neosebno stvar, ne pa kot del njega. Ne gre za zamero, ker bi jih drugi voznik s svojim ravnanjem žalil kot posameznike – problem je ravno v tem, da je bil drugi premalo osebni, indifereenten, ravnodušen (prav tam: 45).

Vožnja z avtom naj bi imela – poleg situacijskega pomena – vselej tudi pomene oz. relevantnost za šoferjevo življenje in njegovo identiteto onkraj trenutne situacije. Ti presežni

⁹³ Zmožnost izražanja lastnega razumevanja in namenov drugim šoferjem je pri vožnji z avtom resno oslABLJENA (Katz, 1999: 24).

⁹⁴ Emocionalni odzivi šoferjev naj bi pogosto imeli vsebino razrednih družbenih dimenzij (nemalokrat ljudje npr. fantazirajo o tem, kako bi s trkom uničili avto bogataša) (glej Katz, 1999: 40).

⁹⁵ Zdaj ni nič več impotentna žrtev, pač pa prijetno vznemirjen (in naposled običajno pomirjen) opazovalec lastne uprizoritve dramatične kreacije moralnega zmagovalca (glej Katz, 1999: 70).

⁹⁶ Neprijetna čustva naj bi pogosto prenehala kontrolirati doživljanje šoferja šele, ko vidi, da mu uspeva oblikovati neprijetne emocije nasprotne strani; običajno pa naj bi se neprijetna čustva razpršila kmalu potem, ko se posameznik vrne v tok svojih drugih, siceršnjih življenjskih projektov (glej Katz, 1999: 69).

⁹⁷ Prepletenost s predmeti (in svojevrstna samopozaba) je nujni pogoj za kompetentno uporabljanje teh predmetov; na primer avto mora postati šoferjeva naravna koža (Katz, 1999: 41, 42).

⁹⁸ Seveda je težko predvideti, katera ravnanja bo šofer zanesljivo (ali sploh) dojel kot nespoštljiva, obstajajo namreč individualne razlike v merilih, občutljivosti (v odvisnosti od psihološkega referentnega okvirja posameznika).

pomeni situacije (ki drugim šoferjem običajno ne morejo biti poznani) naj bi bili močno vplivne emocionalne spodbude (prav tam: 33). Določena frustrirajoča ali konfliktna situacija je lahko s strani šoferja na primer dojeta kot huda grožnja kakemu njegovemu pomembnemu projektu ali njegovi (morda grandiozni) predstavi o samem sebi (npr. kot izjemno iznajdljivem šoferju), ali pa kot ogrožanje njegove privatne lastnine oz. posvečenega, popolnega prostora (in morda edinega, doslej vselej varnega, zatočišča). Mogoči so – trdi Katz – tudi primeri, ko prizadeti posameznik v določeni prometni situaciji impulzivno zaključi, da mu je bila odvzeta zadnja bilka za spoštovanja vredno članstvo v družbi.⁹⁹ (Glej Katz, 1999: 37-47, 325.)

Po Katzu bi raziskovalce emocionalnih odzivov moralo zanimati, za kaj se nasilni voznik trudi v neposredni prometni situaciji (*situacijski projekt* – glede na posameznikov trenutni interes) in kakšen je pomen, ki ga ima ta situacija za njegovo življenje onkraj trenutnega dogajanja (*transcendentni projekt*). Včasih se tega transcendentnega pomena (in pomembnosti) situacije posameznik niti sam ne zaveda (glej Katz, 1999: 5, 37).

Vožnja z avtom ima – ob instrumentalno-racionalnih motivih – tudi globljo emocionalno-simbolično motivacijo oz. funkcije, kot so samoizražanje, statusno pozicioniranje, doživljanje moči, nadzora, superiornosti, svobode (glej npr. Steg, Vlek, Slotegraff, 152-153). Lahko si predstavljamo, da v neugodnih strukturnih okoliščinah siceršnjega vsakdana voznikom avto in vožnja pogosto pomenita enega redkih prostorov avtonomije in možnosti samopotrjevanja (v globalizirani kulturi, kjer so najrazličnejše samopotrditve oz. »dosežki« imperativ in merilo posameznikove vrednosti). Te dobrine so nemalokrat pripravljene braniti tudi z nasiljem, ko ocenijo, da jih drugi zavestno in namerno ogroža oz. nespoštljivo obravnava (zlasti ko v takšnem ravnanju kljub njihovim signalom vztraja in še stopnjuje agresivnost).

Nekateri menijo, da »cestni besneži« morebiti percipirajo svoje motorno vozilo kot »osebni prostor«¹⁰⁰, s katerim so upravičeni do uporabe javnih površin, kot so ceste, kot svojega zasebnega teritorija.¹⁰¹ Ob tem svojem doživljanju vozila in cest se tako agresivno odzovejo, kadar čutijo, da je prišlo do vdora v »njihov« prostor (Miles in Johnson, 2003: 159). Slednjega dojemajo kot nelegitimni poseg oz. kot »grožnjo« in lasten agresivni odziv kot ubranitev »svojega«. Ta mentalni konstrukt vozila in cest kot »njihovega« ter posegov drugih voznikov, ki jih blokirajo, kot »nelegitimnih« potrjujejo tudi številne empirične študije. Shinar je v eni izmed svojih študij npr. opazil, da pomenita kratka zelena luč na semaforju in vozilo, ki blokira promet, s perspektive frustriranega voznika »nelegitima dogodka«, ki frustrirata voznikova pričakovanja. Kot taka lahko vodita v ravnanja, ki so bodisi instrumentalno bodisi sovražno agresivna, npr. v vožnjo skozi rdečo luč (kot instrumentalno agresivno) in trobljenje blokirajočemu vozilu (kot sovražno agresivno oz. destruktivno) (Shinar, 1993: 158).

Iz fenomenološkega zornega kota lažje razumemo, da je nasilni emocionalni odziv domala vselej razpoložljiva, privlačna in instantna praktična alternativa *samoobvladanemu in samokritičnemu reflektiranju* različnih vidikov in implikacij konfliktnih situacij v prometu (slednje bi verjetno bistveno zmanjšalo število prometnih nesreč). Katzove ugotovitve (na podlagi kvalitativnega preučevanja podrobnih zapisov intervjujev s šoferji) so pomemben prispevek k celovitemu razumevanju emocionalnih razsežnostih (nasilnih) interakcij med vozniki avtomobilov. Emocionalni odzivi voznikov so očitno odvisni od njihovih interpretacij situacij, v

⁹⁹ V prometu je posebej izrazito vidno, kako hitro in zlahka lahko posameznik minorne spremembe svojega položaja v interakciji doživi kot nosilke najbolj splošne pomembnosti za njegovo celotno življenje, sporočila drugega, s katerim pride v konflikt, pa razume kot generalizirane izjave absolutnega prezira oz. nespoštovanja. Z nasilnim odzivom naj bi se tako boril tudi proti priznanju nečesa groznega o sebi (in lastni vrednosti). (Glej Katz, 1999: 326, 331.)

¹⁰⁰ »Osebni prostor je območje, ki se nahaja okoli posameznikovega telesa in v katerega drugi ne vstopajo, ne da bi v posamezniku vzbudili občutek nelagodja« (Hayduk, 1983; Sommer, 1969, v Miles in Johnson, 2003: 159).

¹⁰¹ »Agresivni vozniki (in »cestni besneži«) imajo lahko posebno močno doživljanje teritorialnosti, ki redefinira pol-javne in javne površine kot zaseben teritorij.« (Miles in Johnson, 2003: 159.)

katerih se nahajajo. Gre za bolj ali pa manj reflektirane odzive na to, kaj neka situacija subjektivno pomeni v aktualnem trenutku in kako je povezana z voznikovim življenjem.

Pomembno se zdi zlasti (pogosto spregledano) dejstvo, da vsak voznik zasebno doživlja presežne pomene trenutne prometne situacije. Slednja se na individualno specifičen način umešča v to, od koder vozniki sicer prihajajo in kam so namenjeni (prav tam: 6). Prav ti presežni pomeni naj bi bistveno prispevali k emocionalni pomembnosti interakcij med vozniki. Katz nam, kot smo videli, sugerira, da torej ne gre samo za to, kar se dogaja »tukaj in sedaj«, temveč tudi to, kakšno zvezo ima to s »tam in takrat« (s siceršnjim življenjem, osebnimi vrednotami, pomembnimi projekti in odnosi).

Emocionalno vdraženi voznik pa skuša – po Katzu – s svojim odzivom dogodku vtisniti univerzalni pomen oz. pomembnost, ter tako preseči zgolj osebno relevantnost situacije. Pogosto poskuša pritegniti priče in uprizoriti herojsko dramo obče pomembnosti pred univerzalnim občestvom. Skozi proces igranja splošno pomembne vloge (žrtve in moralne instance), naj bi se posameznik spet začel doživljati kot kompetentnega člana moralno ustrezne skupnosti. (Prav tam: 48.)

Katz je opozoril na napore voznikov, da izkoristijo vsa razpoložljiva izrazna sredstva za potrebe svojega (moralističnega projekta) obračunavanja z drugimi vozniki. Na vsak (tudi ekscesen) način hočejo doseči, da bi jih drugi slišal, videl, upošteval, priznal, da obstajajo (prav tam: 28-28). Kazanje sredinca je paradigmatška metafora voznikovega besa oz. gneva. S to gesto (invazivne simbolične falične penetracije v svet drugega) voznik učinkovito in najhitreje povzame poanto svojega sporočila (prav tam: 62-63).

Pomembna spodbuda za besen odziv naj bi bila kombinacija ogrožajočega ravnanja drugega šoferja in njegovo ignorantsko nadaljevanje vožnje (brez opravičila), kot da se ni nič zgodilo. Ironija je v tem, da se besni voznik z divjim odzivom pogosto spravi v veliko bolj tvegano situacijo od originalne situacije, na katero se je odzval. (Prav tam: 22.)

Med pomembnimi dejavniki za nastanek nasilnih emocionalnih odzivov voznikov Katz izpostavlja tudi »percepcijo asimetričnega zavedanja«, ko voznik ugotavlja, da je sam bistveno bolj pozoren in kompetenten voznik od številnih drugih, ki pa ne cenijo njegove vpludne pripravljenosti na prilagajanje njihovi omejenosti in neustreznosti (prav tam: 29). Mera tolerance je – v kontekstu frustrirajoče jalovosti lastne superiornosti – lahko hitro polna, odziv pa buren.

Katz (prav tam: 20) omenja še »rutinsko produkcijo nejeverev« (v zvezi z ravnanjem drugih) in značilne fraze: »Pa ne morem verjeti!« ali »Pa saj to ni res!«, »Pa kako lahko človek naredi kaj takega?!« Presenetljivo je, da vozniki te iste fraze ponavljajo dan za dnem in se nikoli ne nehajo čuditi oz. kazati osuplosti. Ogorčeni vozniki se ob tem vedejo kot laični sociologi in se – da bi osmislili ravnanje drugih šoferjev – poslužujejo raznih demografskih variabel, stereotipnih in posplošujočih negativnih karakterizacij (tipiziranje, etiketiranje).¹⁰² Da bi ujeli čimveč podrobnosti, informacij o drugem (tip avta, grb na registrski tablici, voznikov obraz, obleka,...) se poslužujejo tudi kočljivih, agresivnih, tveganih manevrov. (Prav tam: 52,59.)

Na koncu koncev, ko se vznemirjenje poleže, so vozniki jezni kvečjemu še zaradi tega, ker so se sploh jezili (torej svojevrstna *meta-jeza*) in porabljali energijo zaradi nepomembnih interakcij z drugimi vozniki, ko pa jih na drugih prizoriščih vendarle čakajo pomembnejši ljudje in važnejše ter privlačnejše življenjske teme (glej prav tam: 37).

Intenzivna čustva torej včasih usahnejo šele po tem, ko se posameznik spomni, da ima v drugih kontekstih socialno pomembne in cenjene vloge. Včasih pa voznik (ki morda v siceršnjem življenju nima socialnega kapitala, s katerim bi se lahko tolažil) v impotentno besneči maniri na koncu pribije kakšno v stilu »Življenje je kurva!«. Gre za svojevrstno samopomoč, ki lahko

¹⁰² Katz (prav tam: 52) opisuje mentalne akrobacije, ki si jih razburjeni vozniki privoščijo v procesu presojanja situacije, ko delajo vrtoglave skoke od posameznih stvari, ki jih opazijo pri drugem vozniku, k sociološko formuliranim razlagam splošnih patologij v družbi. Njegovi očitki so naposled usmerjeni k vsem slabim ali zlobnim šoferjem na svetu oz. k vsem ljudem »tega tipa«. To naj bi mu omogočalo, da v polni meri razvije in izrazi svoj bes oz. gnev.

prispeva k temu, da neprijetna čustva naposled izzvenijo (ali pa se zgolj umaknejo – iz ospredja v ozadje). (Glej prav tam: 75.)

Iz pravkar predstavljene fenomenološke perspektive je agresivno (ali celo destruktivno) obračunavanje voznikov na cesti oblika socialne interakcije, nasilno ravnanje pa svojevrsten pragmatični, pripovedni¹⁰³ projekt in pomenljivo¹⁰⁴ sredstvo za doseg želenega (na primer ubranitve časti). Voznik reaktivno skonstruira dramo in specifično moralno filozofijo, ki naj bi legitimirala njegovo »nasilno« ravnanje v razmerju do (neustreznega, slabega ali zlobnega) drugega voznika. To naj bi omogočilo transformativni proces – od *porajanja* neprijetnih čustev antipatije (znak neadaptiranosti na ravnanje drugega voznika) do njihovega »ugašanja« (znak ponovne vzpostavitve skladnosti med sabo in okoljem) (prim. Milivojević, 1999: 34).

6.9 DRUŽBENA SPODBUJENOST NASILNIH EMOCIONALNIH ODZIVOV

Že v uvodu smo opozorili na širši družbeni kontekst nasilnih ravnanj na podlagi čustev v cestnem prometu. Vse kaže, da sodobni globalizirani »duh časa« strukturno in kulturno izziva tvegane emocije ter spodbuja nasilno pozunanjanje čustev nasploh (torej ne samo v prometu) (glej Muršič, 2008). Večina ljudi je postavljena v neugoden, prekaren, emocionalno nesposoben strukturni položaj, mnogi od teh pa so prikrajšani celo za najbolj elementarne, bistvene vire za golo preživetje.

Young (2003: 408) opozarja, da je danes večina ljudi bodisi strukturno izključena bodisi frustrirajoče in nestabilno strukturno vključena. Z drugimi besedami, malokdo je zaščiten pred ekonomskimi, ontološkimi, identitetnimi in drugimi negotovostmi ter pred zahtevami vsakodnevnega odrekanja, žrtvovanja in samoomejevanja. Praktično nihče pa ni izključen iz nabora naslovnikov zapeljivih sporočil globalizirane kulture, ki slikajo "ultimativni" način življenja (domnevno 'vsem dosegljiv', morda oddaljen le 'en klik na pametnem telefonu'). Najbolj problematična – z vidika tveganja za razvoj nasilnih emocionalnih odzivov – naj bi bila ravno kombinacija posameznikove kulturne integriranosti in njegovega neugodnega oz. nezadovoljujočega strukturnega položaja (glej prav tam 389- 408).

Emocionalna netiva nespoštljivega obravnavanja soljudi (na primer v cestnem prometu) so torej neločljivo povezana z ustaljenim delovanjem oz. ureditvijo družbe, ki ljudem določa neustrezne objektivne pogoje vsakdanjega življenja in jih nepretrgoma nagovarja s problematičnimi, perfidnimi ideološko-propagandnimi sporočili. Med slednjimi je tudi ekstremno pogojevanje posameznikove vrednosti s socialnim oz. družbenim statusom, kot ga dosega po merilih prevladujoče globalizirane kulture (glej Muršič, 2008: 204-205). Na statusno tematiko se iz makro perspektive ozira tudi Katz, po katerem naj bi sodobna kapitalistična ureditev – ravno s tem, ko ustvarja vsakodnevne situacije, v katerih je posameznikov status bistveno reduciran na njegov aktualni položaj v času in prostoru – prispevala k tveganju nastanka radikalnih (npr. nasilnih) čustvenih odzivov (vselej, ko se v situaciji za posameznika kaj zaplete) (glej Katz, 1999: 326).

Skratka, vsakodnevno življenje je danes za večino ljudi čustveno izrazito obremenjujoče in demoralizirajoče, morda zlasti zato, ker so pogoji in načini življenja ljudi bistveno heteronomno določeni, kar pomeni, da je praktično nemogoče uresničevati kulturno posredovane aspiracije, še manj pa živeti življenje po svoji (avtonomno prirojeni) meri. Kanduč opozarja (2007: 413), da je – iz vidika progresivnega dela postmoderne kulture – ključno moralno načelo prav posameznikova pravica do avtonomnega določanja lastne eksistence. Ravno v tem smislu pa

¹⁰³ Nasilno vedenje naj bi govorilo (emocionalno nabito) zgodbo o medosebni interakciji. (Glej Katz, 1999: 47.)

¹⁰⁴ Nasilje ima koherenten, zgovoren interakcijski pomen, ki se ga da razumeti (Katz, 20002: 260).

je večina ljudi dandanes najbolj prikrajšana (na številnih ključnih prizoriščih vsakdanjega življenja). Takšne okoliščine so vse prej kot spodbuda ljudem, da bi sebe in druge spoštljivo, nenasilno obravnavali kot subjekte človekovih pravic – torej zares kot ljudi.

Med ključnimi rutinskimi življenjskimi stresorji sodobnega človeka lahko (v maniri kritične kriminologije) za primer izpostavimo »heteronomno delo«, ki se kot upoštevanja vreden dejavnik pojavlja tudi v empiričnih študijah o nasilju na cestah.

6.10 NASILJE NA CESTI V POVEZAVI S SLUŽBO

Po frustracijsko-agresivnem modelu, ki so ga prvi izpostavili Dollard, Doob, Mowrer, Miller in Sears (1939), je agresija vedno posledica frustracije. Do frustracij lahko prihaja med samo vožnjo (npr. zaradi ravnanja drugega voznika, ki nam prepreči pot oz. onemogoči, da bi vozili tako, kot smo si zamislili oz. na način, ki nas zadovoljuje), lahko pa do frustracij (ki se lahko nabirajo) pride prej. Ker so vsakodnevne vožnje pogosto zvezane z prihodom na in odhodom z dela, ni presenetljivo, da so frustracije, ki jih je posameznik deležen v službi, pomemben delež frustracij, ki vplivajo na agresijo – tudi agresijo na cesti. Ob dejstvu, da večina ljudi zahodnega sveta dandanes preživi večino svojega dnevnega časa v službi, so iz dela izvirajoče frustracije morda celo najbolj ključne oz. »zaslužne« za agresivnost na cesti. Po 8 ali 10ih urah kopičenja frustracij ponuja vožnja domov priložnost za sprostitve nabrane agresije, pogosto v obliki hitre vožnje ali agresivnega znašanja nad nič hudega slutečimi vozniki. Kljub temu, da tako delovni stres kot cestna agresija naraščata, pa je njuna neposredna povezava šele nedavno postala objekt poglobljenega raziskovanja (Hoggan in Dollard, 2007: 178).

Hoggan in Dollard (2007) sta ugotovila, da tisti, ki se – glede na vložen trud – doživljajo prikrajšani na delovnem mestu (npr. zaradi prenizkega statusa, slabe plače ali prekarosti / brezperspektivnosti zaposlitve), pogosteje doživljajo intenzivno jezo med vožnjo (prav tam: 1286). Med dejavniki tveganja za razvoj pogoste in intenzivne jeze (ter drugih neprijetnih emocij voznikov) pa je treba – poleg navedenega nezadovoljstva na delovnem mestu – seveda omeniti tudi brezposelnost in nasploh ekonomske pritiske v sodobni družbi (glej npr. Novaco, 1993).

Pred kratkim opravljena avstralska raziskava je preučevala vpliv delovnega stresa na jezo pri vožnji (*driving anger*), pri čemer je delovni stres definirala kot funkcijo neravnotežja med delovnimi naporom in nagrado za te napore (*effort-reward imbalance* ali *ERI*), je torej potrdila sume, da delovni stres zvišuje jeznost voznikov. To še posebej velja za tiste delavce/voznike, ki zaradi neuravnoteženja naporov z nagradami razvijejo povišano splošno jezo ali prevzamejo preveč delovnih odgovornosti (*overcommitment*). Prav pri teh ljudeh, ki imajo preveč delovnih obveznosti, ima ta napor-nagrada neuravnoteženost večji vpliv na naraščanje jeze pri vožnji, kar je pomembna ugotovitev tako za varnost na cesti kot za emocionalno zdravje oseb, ki menijo, da njihovi napor niso zadovoljivo poplačani. Med temi osebami pa so posamezniki, ki se zato še bolj zavzamejo in nase prevzemajo še več odgovornosti, posebej oz. bolj rizična skupina (glej Hoggan in Dollard, 2007: 178). A raziskave izvedene v različnih kulturnih okoljih opozarjajo na pomembnost kulturnih razlik. Na Japonskem so npr. raziskovalci tako odkrili, da kljub visokem delovnem stresu (visokem razkoraku med delovnimi naporom in nagradami) – bistveno višjem kot na primerljivem ameriškem in avstralskem vzorcu – japonski vozniki prijavljajo nižje stopnje jeze med vožnjo in jeze, merjene z DAS lestvico. Raziskovalni rezultati nakazujejo, da je razliko morda moč pripisati temu, da je sprejemljivost jeze in izražanja jeze na cesti pri Japoncih drugačna kot pri ameriških in avstralskih vozniki (Linton in Dollard, 2010).¹⁰⁵

¹⁰⁵ Kljub temu raziskovalci opozarjajo, da je primerljivost njihove študije japonskih voznikov z avstralskimi boljša kot pa primerljivost z ameriški vozniki, saj so v ameriški študiji sodelovali le študentje in ne splošna populacija voznikov kot v japonskem in avstralskem vzorcu (Hoggan in Dollard, 2007: 177).

Seveda pa služba ali delovno mesto ni le izvor frustracij, le-te pa tveganje za varno vožnjo; izguba službe prav tako pomeni dodatno tveganje. »Tisti, ki ima zdravstvene težave ali je izgubil službo, je zelo tvegan voznik. Če misli begajo k težavam, voznik ni zbran, vsak bi moral razmišljati, da lahko v takšnem stanju ogroža sebe in druge.«¹⁰⁶

6.11 ZAKLJUČEK – K DRUGAČNI (PROMETNI) KULTURI

Pogoj za sistemsko zmanjševanje in učinkovito preprečevanje medosebnega nasilja so po navadi radikalne in obsežne strukturno-kulturne družbene spremembe (Fattah, 2003: 780). V interesu zmanjševanja nasilnega ravnanja voznikov avtomobilov je treba – kot smo zgoraj nakazali – kriminološko raziskovati predvsem makro družbene okoliščine, ki izzivajo tvegane emocionalne odzive, ter si prizadevati za družbene pogoje, ki bodo spodbuda za drugačno kulturo ravnanja na cestah (ali na primer na parkiriščih, kjer pogosto prihaja do nekulturnih načinov soočanja s konflikti v zvezi s parkirnim prostorom...).

Med značilnosti dobrih voznikov naj bi vsekakor spadala tudi njihova kultiviranost v interakcijah z drugimi udeleženci prometa. Lupton (2002) je v kvalitativni študiji ugotovil, da ljudje pri drugih voznikih posebej cenijo kvalitete, kot so pazljivost, pozornost, obzirnost, vljudnost, potrpežljivost. Družbeno ustaljeno in splošno razširjeno zaželeno ravnanje na cestah je verjetno pričakovati le v kontekstu siceršnjih dosledno spoštljivih, empatičnih in solidarnih odnosov med ljudmi v zasebnih in javnih sferah. Aktualne značilnosti sodobne globalizirane družbi takšnim odnosom žal niso naklonjene. V družbah, kjer so nasilni odnosi med ljudmi nekaj vsakdanjega (sistemsko pogojenega), pa pravzaprav ne gre pričakovati občutnejšega zmanjšanja nasilnega ravnanja ljudi (glej Elias, 2001: 380, 294).

Kljub vsemu naj bi si vsakdo sam prizadeval za razvijanje takšne lastne omikanosti, ki bo lahko vztrajala tudi v takih objektivnih družbenih okoliščinah, ki niso v prid spoštljivim odnosom med ljudmi. Z zadostno mero osveščenosti se da – razmeroma neodvisno od objektivnega zunanjega konteksta – narediti razvojni korak v smeri večje civiliziranosti lastnega emocionalnega odzivanja oz. razvijanja lastnih zmožnosti za nenasilno ravnanje. S tem lahko nezanevarljivo povečamo verjetnost, da tudi družba kot celota stori strukturni in kulturni civilizacijski premik (naprej).

Elias (prav tam) sicer predpostavlja drugačno zaporedje: spremenjeno (manj nasilno) emocionalno odzivanje ljudi naj bi bilo posledica spremenjenih strukturnih značilnosti družbe. Mi pa opozarjamo na »možnost, da posameznik tudi v neugodnih družbenih pogojih *proaktivno* poskuša živeti in zagovarjati takšno nenasilno kulturo (emocionalnega odzivanja), ki lahko prispeva k drugačni strukturi in prevladujoči kulturi družbe.« (Muršič, 2008: 214). Takšno osveščeno delovanje posameznika (na primer na cesti) predpostavlja (poleg moralne) tudi »emocionalno reflektivnost« in »emocionalno samodoločeno«, torej posameznikovo ozaveščenost in avtonomnost (tj. relativno neodvisnost od nesposobnih zunanjih pogojev) v razmerju do lastnih čustev oz. čustvenih odzivov (prav tam: 222).

V (posrednem) prizadevanju za varnost in drugačno kulturo na cestah se je torej smiselno osredotočiti tako na zagotavljanje strukturnih možnosti, kot tudi čisto osebnih zmožnosti za ustaljeno prakticiranje alternativne kulture medsebojnega občevanja. Merimo na takšno splošno kulturo, ki bi – z afirmiranjem ideje o pravici vsakega človeka do spoštljivega obravnavanja – omejevala razvoj tveganih čustev medsebojne antipatije (zlasti *prezira* in *sovraštvu*) oz., če smo bolj realni, vsaj nasilno izražanje takšnih čustev. Takšno kulturo kaže krepiti na vseh nivojih pedagoških,¹⁰⁷ andragoških in medijsko-osveščevalnih¹⁰⁸ procesov.

¹⁰⁶ Žlender, v zgoraj omenjenem intervjuju.

¹⁰⁷ Glej Zabukovec, 2007.

V pričujočem prispevku smo skušali utemeljiti potrebo po »čustvenem opismenjevanju« (glej Steiner, 2007) voznikov (in družbe kot celote) v interesu bolj humanih in varnih medosebnih interakcij v cestnem prometu. Z napredovanjem po razvojni liniji čustvene pismenosti bi se vozniki avtomobilov predvsem bolje zavedali vzrokov, posledic in fenomenologije svojih čustvenih odzivov v prometu, ter z njimi posledično tudi lažje konstruktivno (nenasilno in varno) upravljali.¹⁰⁹

Izbor vsebin in spretnosti, ki jih je treba absolvirati oz. pridobiti v procesu pridobivanja vozniškega dovoljenja, velja dopolniti z razvijanjem posameznikovih socialnih in komunikacijskih veščin v prometu, vključno z razvijanjem zmožnosti predvidevanja in ustreznega interpretiranja ravnanja drugih udeležencev prometa (Mesken, 2006: 129) ter ustreznega emocionalnega odzivanja na njihova ravnanja.

Pri koncu naj – glede na že omenjeno ugotovitev, da se tvegani in nasilni emocionalni odzivi na cestah porajajo predvsem v (komunikacijsko oviranih!) interakcijah med ljudmi (in ne toliko v povezavi z ostalimi vidiki prometne situacije) – izpostavimo še naslednji predlog, ki so ga na Nizozemskem že pred leti uveljavili kot del vizije trajnostne varnosti cestnega prometa (glej Mesken, 2006: 158). Prometni sistem naj bi bil čimbolj predvidljiv in transparenten, da bi (izrazno že tako omejeni) vozniki prihajali v čimmanj medsebojnih interakcij in v čimmanj nejasnih, dvo(al) ali več) umnih situacij, ki bi utegnile izzvati konflikte in nesporazume z drugimi udeleženci prometa.

S tega vidika se zdijo prizadevanja za večjo (normativno in situacijsko) regulacijo (zato bolj jasnega) prometnega režima bolj smotna od nekaterih popularnih idej v smeri deregulacije (npr. glede sistema prednosti v križiščih). Z urejenostjo in regulacijo prometnega režima (npr. z uveljavitvijo priporočila, da se na večpasovnicah po možnosti vsak voznik drži svojega pasu) se – med drugim – lažje zagotovi, da so prometne situacije v skladu s pričakovani uporabnikov cest, kar je v funkciji preprečevanja tveganih (z vidika varnosti in nasilja na cesti) emocionalnih odzivov.

Literatura

Asbridge, M. et. Al. (2003). The “homogamy” of road rage: Understanding the relationship between victimisation and offending among aggressive and violent motorists. *Violence and Victims*, 18, 517–531.

Averill, J. (1982). *Anger and Agression: An Essay on Emotion*. Springer-Verlag, New York.

Bajec, A. et al. (ur.) (1994). Slovar slovenskega knjižnega jezika. DZS, Ljubljana.

Barbalet, J.M. (2002). Moral indignation, class inequality and justice:

An exploration and revision of Ranulf. *Theoretical Criminology*, 6(3), 279–297.

Baron, R. A. in **Byrne, D.** (1994). *Social psychology* (7th ed.). Allyn and Bacon, Boston.

¹⁰⁸ Glej Divjak, 2007.

¹⁰⁹ Čustvenih vidikov ravnanja voznikov so se dotaknili že v eni prvih slovenskih raziskav (Inštituta za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani) s področja cestnega prometa, ko je Miš (1979: 137-138), zapisal: “Emocionalna stabilnost se kaže v ustreznosti ravnanja voznika v prometu. Čustveno stabilen, uravnovešen voznik se ne bo razburjal zaradi nepomembnih malenkosti (...) Se obvlada in svojih čustev ne manifestira tako očitno. Emocionalno stabilen voznik spoštuje prometna pravila, ne izsiljuje, sposoben se je odpovedati tudi svoji prednosti, če lahko s tem prepreči prometno nezgodo (...) Emocionalno nestabilen voznik izgubi razsodnost zaradi vsake malenkosti (...), v nevarnejši situaciji se ne more obvladati. Pogosto je njegova vožnja agresivno toga, prednosti ne bo odstopil, često ga njegova principielnost vodi k zanj neugodnim posledicam.”

Baumeister, R.F., Bushman, B. (2003). Emotions and Aggressiveness. V: Heitmeyer, W., Hagan, J. (ed.), *International Handbook of Violence Research*. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht/Boston/London, 479-493.

Ben-Ze'ev, A. (2003). The Logic of Emotions. V: Hatzimoysis, A. (ed.), *Philosophy and the Emotions*. Cambridge University Press, Cambridge, 147-162.

Bone, S.A., Mowen, J.C. (2006). Identifying the traits of aggressive and distracted drivers: a hierarchical trait model approach. *Journal of Consumer Behaviour* 5, 454-464.

Brodsky, W. (2002). 'The effects of music tempo on simulated driving performance and vehicular control'. *Transportation Research Part F*, 4, 219-241.

The Law Societies (2010). **Brussels Agenda** – June. Law Societies' Brussels Office, Brussels.

Chapman, P. et al. (2000). Anger and aggression in driving and non-driving contexts. In: *Proceedings of the International Conference on Traffic and Transport Psychology*, Berne, Switzerland, 4-7 September 2000.

Dahlen, E.R., White, R.P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences* 41, 903–915.

De Haan, W., Loader, I. (2002). On the emotions of crime, punishment and social control. *Theoretical Criminology*, 6(3), 243–253.

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. in Lynch, R. S. (1994). Development of a driver anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.

Deffenbacher, J. L., White, G. S., Lynch, R. S. (2004). Evaluation of two new scales assessing driving anger: The Driving Anger Expression Inventory and the Driver's Angry Thoughts Questionnaire. *Journal of Psychopathology and Behavioural Assessment*, 26(2), 87–99.

Deffenbacher, J.L., Richards, T.L., & Lynch, R.S. (2004). Anger, aggression, and risky behavior in high anger drivers. In: J.P. Morgan (ed.), *Focus on aggression research*. Hauppauge, NY: Nova Science Publishers.

Denzin, N. K. (1990). On Understanding Emotion: The Interpretive-Cultural Agenda. V: Kemper, T. (ur.), *Research agendas in the sociology of emotions*. State University Press, Albany, 85-115.

Divjak, M. (2007). Medijske kampanje. V: Zabukovec, V. (ur.), *Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*. Filozofska fakulteta, Ljubljana, 81-128.

Dollard, J., Doob, L. W., Miller, N. P., Mowrer, O. H. in Sears, R. R. (1939). *Frustration and Aggression*. Yale University Press, New Haven, CN.

Elias, N. (2001). *O procesu civiliziranja – Drugi zvezek: Spremembe v družbi. Osnutek teorije civiliziranja*. *cf., Ljubljana.

Fattah, E. A. (2003). Violence against the Socially Expendable. In: Heitmeyer, W., Hagan, J. (ed.), *International Handbook of Violence Research*. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht/Boston/London, 767-784.

Frijda, N. (1986). *The Emotions*. Cambridge University Press, Cambridge.

Gomez, R. E., Popovic, V., Bucolo, S. (2008) Emotional driving experiences. In: Desmet, Pieter and van Erp, Jeroen and Karlsson, MariAnne, (eds.) *Design and Emotion Moves*. Cambridge Scholars Publishing, Newcastle upon Tyne, 141-164.

Hemenway, D., Vriniotis, M., Miller, M. (2006). Is an armed society a polite society? Guns and road rage. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 687–695.

Hennessy, D. A. (2000). The interaction of person and situation within the driving environment: Daily hassles, traffic congestion, driver stress, aggression, vengeance and past performance. Dissertation Abstracts International: Section B: *The Sciences and Engineering*, 60(8B), 4301.

Hindelang, M., Gottfredson, M., Garofalo, J. (1978). *Victims of personal crime: An empirical foundation for a theory of personal victimization*. MA: Ballinger, Cambridge.

Hoggan, B.L., Dollard, M.F. (2007). Effort–reward imbalance at work and driving anger in an Australian community sample: Is there a link between work stress and road rage? *Accident Analysis and Prevention*, 39, 1286–1295.

Jacoby, R. (1981). *Družbena amnezija: Kritika sodobne psihologije od Adlerja do Lainga*. Cankarjeva založba, Ljubljana.

James, L., Nahl, N., 2000. *Road Rage and Aggressive Driving*. Prometheus, Amherst, New York.

Kanduč, Z. (1999). *Kriminologija: (Stran)poti vede o (stran) poteh*. Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, Ljubljana.

Kanduč, Z. (2007). *Logika sprememb in razvojne težnje (ne)formalnih nadzorstvenih mehanizmov (v postmodernem družbenem kontekstu)*. Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti, Ljubljana.

Katz, J. (1988). *Seductions of Crime: Moral and Sensual Attractions in Doing Evil*. Basic Books, New York.

Katz, J. (1999). *How Emotions Work*. University of Chicago Press, Chicago.

Katz, J. (2002). Social ontology and research strategy. *Theoretical Criminology*, 6(3), str. 255–278.

Kazenski zakonik (KZ-1 RS), Uradni list RS, št. 55/2008.

Kenrick, D., Neuberg, S. in Cialdini, R. (1999). *Social psychology: Unraveling the mystery*. Allyn & Bacon, Needham Heights, MA.

Kölbl, R. (2003). Violence on the Roads. In: Heitmeyer, W., Hagan, J. (ur.), *International Handbook of Violence Research*. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht/Boston/London, str. 923-936.

Lajunen, T., Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243-255.

Lawton, R., Nutter, A. (2002). A comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations. *British journal of psychology*, 93, 407-423.

Lazarus, R.S. (1991). *Emotion and Adaptation*. Oxford University Press, New York.

Lewis, M., Takai-Kawakami, K., Kawakami, K., Sullivan, M.W. (2010). Cultural differences in emotional responses to success and failure. *International Journal of Behavioral Development*, 34(1), 53-61.

Linton, S. S. in Dollard, M. F. (2010). 'Work stress and driving anger in Japan', v: *Accident Analysis and Prevention*, 42, 174-181.

Lupton, D. (2002). Road rage: drivers' understandings and experiences. *Journal of Sociology* 38, 275–290.

Mann, R.E. et al. (2007). Road Rage and Collision Involvement. *American Journal of Health Behavior*, 31(4), 384-391.

Matza, D. (1964). *Delinquency and Drift*. John Wiley, New York.

McGarva, A., R., Ramsey, M., Shear, S.A. (2006). Effects of Driver Cell-Phone Use on Driver Aggression. *The Journal of Social Psychology*; 146(2), 133-146.

Mesken, J. (2003). *The role of emotions and moods in traffic*. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Leidschendam.

- Mesken, J.** (2006). *Determinants and consequences of drivers' emotions*. Dissertation. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands, Leidschendam.
- Merton, R. K.** (1968) *Social Theory and Social Structure*. The Free Press, New York.
- Milivojević, Z.** (1999). *Emocije: psihoterapija i razumevanje emocija*. Prometej, Novi Sad.
- Milivojević, Z.** (2008). *Emocije: razumevanje čustev v psihoterapiji*. Psihopolis institut, Novi Sad.
- Miles, D. E.** in **Johnson, G. L.** (2003). Aggressive driving behaviours: are there psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research Part F*, 6, 147-161.
- Miller, M., et al.** (2002). Road rage in Arizona: armed and dangerous? *Accident Analysis and Prevention* 34, 807-814.
- Miš, M.** (1979). Psihološka sposobnost voznikov. V: Makra s sod., *Prevenција in represija v cestnem prometu*, elaborat raziskave "Politika kazenskega pregona, kaznovalna politika in družbena samozaščita v cestnem prometu. Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, 130-140.
- Muršič, M.** (2008). *Strukturne kontingence emocionalne fenomenologije medosebne nasilnosti*. Disertacija, Pravna fakulteta v Ljubljani, Ljubljana.
- Novaco, R.W.** (1991). Aggression on roadways. In: R. Baenninger (ed.), *Targets of violence and aggression*. Elsevier, Amsterdam, 253-326.
- Parker, D., Lajunen, T., & Summala, H.** (2002). Anger and aggression in three European countries. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 229-235.
- Pêcher, C., Lemerrier, C., Cellier, J.M.** (2009). Emotions drive attention: Effects on driver's behaviour. *Safety Science* 47, 1254-1259.
- Polič, M.** (2007). Človek – dejavnik prometne varnosti. V: Zabukovec, V. (ur.), *Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*. Filozofska fakulteta, Ljubljana, str. 23-79.
- Prinz, J.** (2003). Emotion, Psychosemantic, and Embodied Appraisals. In: Hatziioyis, A. (ur.), *Philosophy and the Emotions*. Cambridge University Press, Cambridge, 69-86.
- Roberts, L.D., Indermaur, D. W.** (2008). The "Homogamy" of Road Rage Revisited. *Violence and Victims*, 23(6), 758-772.
- Scherer, K.R.** (2001). Appraisal considered as a process of multilevel sequential checking. In: K.R. Scherer, A. Schorr, & T. Johnstone, (eds.), *Appraisal processes in emotion: Theory, methods, research*. Oxford University Press, New York.
- Schachter, S.** (1966). The interaction of cognitive and physiological determinants of emotional state. In: C.D. Spielberger (ed.), *Anxiety and Behavior*. Academic Press, New York.
- Schwarz, N., & Clore, G.L.** (1983). Mood, misattribution and judgments of well-being: Informative and directive functions of affective states. *Journal of Personality and social psychology*, 45, 513-523.
- Sharkin, B.S.** (2004). Road Rage: Risk Factors, Assessment, and Intervention Strategies. *Journal of Counseling and Development*, 82(2), 191-198.
- Shinar, D.** (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and situation. *Transportation Research Part F*, 1, 137-160.
- Smith, P., Waterman, M., Warde, N.** (2006). Driving aggression in forensic and non-forensic populations: Relationships to self reported levels of aggression, anger and impulsivity. *British Journal of Psychology*, 97, 387-403.

- Steg, L., Vlek, C., Slotegraaf, G.** (2001). Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car. *Transportation Research Part F*, 151-169.
- Steiner, C.** (2007). *Školovanje srca - učenje emocionalne pismenosti*. Psihopolis Institut, Novi Sad.
- Stutts, J. et al.** (2003). *Distractions in Every-day Driving*. AAA Foundation for Traffic Safety, Washington.
- Sullman, M. J. M.** (2006). Anger amongst New Zealand drivers. *Transportation Research Part F*, 9, 173-184.
- Šadl, Z.** (1999). *Usoda čustev v zahodni civilizaciji*. Znanstveno in publicistično središče, Ljubljana.
- Underwood, G., Chapman, P, Wright, S. in Crundall, D.** (1999). Anger while driving. *Transportation Research Part F*, 2, 55-68.
- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D. in Robertson, R.** (2008). Aggressive driving: A survey of attitudes, opinions and behaviors. *Journal of Safety Research*, 39, 375-381.
- Yochelson, S. in Samenow, S.E.** (1976). *The Criminal Personality* (vol. 1). Jason Aronson, New York.
- Young, J.** (2003). Merton with energy, Katz with structure: The sociology of vindictiveness and the criminology of transgression. *Theoretical Criminology*, 7(3), 389-414.
- Wells-Parker, E. et al.** (2002). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 271-278.
- Zabukovec, V.** (2007). Izobraževanje otrok za prometno varno vedenje. V: Zabukovec, V. (ur.), *Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*. Filozofska fakulteta, Ljubljana, 129-154.
- Žlender, B.** (2002). Hitrost in varnost prometa, v: *Trideset let preventive in vzgoje v cestnem prometu*. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS (dostop na internetu: http://www.vozimopametno.si/images/pdf/Hitrost_in_varnost_prometa.pdf)
- Žlender, B.** (2007). Prometna varnost. V: Zabukovec, V. (ur.), *Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*. Filozofska fakulteta, Ljubljana, 11-22.

ANALIZA POSTOPKOV O PREKRŠKU PRED OKRAJNIMI SODIŠČI, KI TEČEJO ZARADI STORITVE PREKRŠKA POVZROČITVE PROMETNE NESREČE, VOŽNJE POD VPLIVOM ALKOHOLA, MAMIL ALI DRUGIH SUBSTANC TER PREKORAČITVE HITROSTI (Tatjana Polak)

7.1 UVOD

Na podlagi Zakona o prekrških¹¹⁰ (ZP-1), ki se je začel uporabljati s 1. 1. 2005, so se postopkovno in organizacijsko zgodile velike spremembe. Razlogov za uveljavitev tako obsežnih sprememb je bilo veliko, eden od pomembnejših je bilo vsekakor dejstvo, da sodniki za prekrške že leta niso obvladovali pripada. Čeprav je del kulture naroda tudi upoštevanje s strani države postavljenih pravil, pa se ta pogosto upoštevajo le, če je hkrati predpisan učinkovit nadzor. Z novim zakonom je bil postopek o prekršku v celoti prenovljen, zastaralni roki so se podaljšali, vsi lažji prekrški so prešli v pristojnost policije, ki vodi hitre postopke, v sodni pristojnosti pa so ostali le težji prekrški in obravnavanje zahtev za sodno varstvo, ki jih podajo kršitelji zoper izdano odločbo prekrškovnega organa. Hkrati je v zakonu predpisan nov ukrep – prisile k plačilu pravnomočne globe - uklonilni zapor, katerega namen je, da kršitelji, ki imajo dovolj premoženja, izrečeno globo tudi takoj plačajo. Tisti, ki pa premoženja nimajo, lahko zaprosijo, da plačilo globe nadomestijo z opravo nalog v splošno korist¹¹¹. Učinkovito izvrševanje izrečenih sankcij naj bi imelo za posledico, da cestnoprometna pravila upoštevajo tudi tisti državljani, ki si zakon razlagajo po svoje. Vzporedno s spremenjenim postopkom na področju prekrškov se je tudi spremenil do tedaj veljavni Zakon o varnosti cestnega prometa, ki je zaradi prepogostega neupoštevanja cestno prometnih pravil predpisal še strožje sankcije.

Od začetka uporabe obeh zakonov je minilo nekaj let. To je čas, ko je že mogoče opraviti raziskavo o uspešnosti implementacije obeh zakonov. Namen tega dela raziskave je analiza odločanja sodišč pri vodenju postopkov zaradi najtežjih prekrškov s področja cestnega prometa, ki so v sodni pristojnosti, to je prometne nesreče po 234. členu ZVCP-1 ter tistih ravnanj voznikov, ki v prometu predstavljajo največjo nevarnost (prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola, mamil... in odklon preizkusa).

Raziskava je zajela delo treh sodišč, največjega v Ljubljani, ter dveh manjših v Slovenskih Konjicah in Ljutomeru. Baza podatkov je bila določena po posameznem prekršku storilca, ki ga je sodišče dobilo v delo v obdobju 2005 - 2008. Ker je bil namen raziskave ne samo opraviti pregled dela sodišč na splošno (vrsta rešitve, višina izrečene globe, izrek stranskih

¹¹⁰ ZP-1, Uradni list RS št. 7/03

¹¹¹ Skladno z 19. členom ZP-1 se uklonilni zapor ne more izreči, če je bil izdan plačilni nalog, vendar storilci ne glede na višino globe izrečene s plačilnim nalogom ne morejo zaprositi za nadomestitev plačila globe z opravo nalog v splošno korist.

sankcij, omilitve,...), ampak poglobljena analiza po posameznih storilcih (glede na spol, povratništvo, vrste kršitev posameznih storilcev, ...), so bili posneti tudi podatki o imenu in priimku storilca ter rojstni podatki, ki pa so v pričujoči analizi anonimizirani.¹¹² Pri pregledu gibanja zadev po posameznem prekršku na splošno, so se upoštevali vsi prekrški ne glede na rešitev, pri analizi izrečenih sankcij pa samo tisti, ki so bili meritorno in pravnomočno zaključeni. Ker so bile z novelo ZVCP-1E zagrožene sankcije bistveno zvišane, so bili ti podatki analizirani le za obdobje 2005 - 2007¹¹³, razen pri stranskih sankciji kazenskih točk in prepovedi vožnje motornega vozila pri tistih prekrških, kjer nista bili spremenjeni.

7.2 VRSTE PREKRŠKOV, KI JIH JE RAZISKAVA ZAJELA

Na področju prekrškov je splošni del (materialne določbe) urejen v prvem delu Zakona o prekrških, posebni del pa v predpisu s posameznega področja. V času raziskave je to bil Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1). Tekom raziskave je bil v pripravi nov paket cestnoprometne zakonodaje, ki je namesto dosedaj enovitega zakona prinesel štiri (Zakon o pravilih cestnega prometa, Zakon o voznikih, Zakon o motornih vozilih in Zakon o cestah)¹¹⁴, ki bodo v celoti nadomestili ZVCP-1. Sočasno se je pripravljala tudi sedma novela Zakona o prekrških (ZP-1G). Obdobje vodenja postopkov po ZVCP-1 se bo z začetkom uporabe nove prometne zakonodaje, ki je prinesla kar nekaj novosti (med drugim prekrška povzročitve prometne nesreče ne predpisuje več), zaključilo, zato bi bilo dobrodošlo, da se na podlagi izkušenj s pričujočo analizo opravi tudi raziskava za obdobje 2008-2010.

Številne zakonske spremembe povzročajo v praksi nemalo težav, zato bi morale biti kaznovalno pravo, kamor v njegovem širšem pomenu spadajo tudi prekrški, stabilno. Pogosto spreminjanje zakonodaje vnaša zmedo, ne samo pri uporabnikih predpisov, ki vsem spremembam ne morejo slediti (čeprav imajo to dolžnost), ampak velike težave povzročajo tudi organom, ki skrbijo za spoštovanje predpisov, saj običajno mine kar nekaj let, preden se praksa ustali.

7.2.1 Materialna podlaga - Zakon o varnosti v cestnem prometu (ZVCP-1)

Zakon o varnosti v cestnem prometu¹¹⁵ je bil v 5. letih sedemkrat noveliran. Kaj so posamezne novele ZVCP-1 glede področja, ki je temelj raziskave, prinesle:

- Novela **ZVCP-1A**¹¹⁶ je predpisala nova pravila, ki se nanašajo na registracijo vozil.
- Novela **ZVCP-1B**¹¹⁷ je znižala nekatere sankcije, ki so se nanašale na avtoprevoznike.
- V noveli **ZVCP-1C**¹¹⁸ je bil dopolnjen 234. člen s pravilom, da se zaradi zavarovanja izvršitve, tujcu, ki stori prometno nesrečo s kršitvijo 32., 130. ali 131. člena, začasno odvzame vozniško dovoljenje.

¹¹² Podatki so bili posneti iz računalniško vodenih vpisnikov PR in ZSV konec leta 2009 s pomočjo Centra za informatiko pri Vrhovnem sodišču RS in na podlagi dovoljenja posameznih sodišč.

¹¹³ Na podlagi podatkov iz vpisnika tudi ni bilo mogoče zagotovo ugotoviti po katerem zakonu – noveli so bile sankcije izrečene, saj žal podatki o datumu storitve prekrška ni bil posnet.

¹¹⁴ Vsi štiri zakoni so bili objavljeni v št. 109 Uradnega lista RS dne 30.12. 2010 in se bodo začeli uporabljati s 01.07.2011.

¹¹⁵ ZVCP-1 (UL RS, št. 83/04, z veljavnostjo od 01.01.2005).

¹¹⁶ UL RS št. 33/05, veljavnost od 20.04.2005

¹¹⁷ UL RS št. 69/05, veljavnost od 23.07.2005

¹¹⁸ UL RS št. 108/05, veljavnost od 03.12.2005

- Novela **ZVCP-1D**¹¹⁹ je predpisala nove obveznosti državnih organov ter dejansko uveljavljanje programa varne vožnje, skupinske delavnice o varnosti CP in psihosocialnih odnosih.
- Najbolj obširne spremembe je prinesla novela **ZVCP-1E**¹²⁰, ki je pri mnogih prekrških bistveno zvišala zagroženo sankcijo. Precej je tudi vsebinskih dopolnitev, ki se nanašajo na prometna pravila in sicer **se 234. člen spremeni** v celoti, dopolnjena so postopkovna pravila glede preizkusa vsebnosti mamil z dodanim 9. in 10. odstavkom 132. člena, dodana sta dva nova člena 238. a. in b. s pooblastilom policiji za zaseg motornega vozila in odvzem prostosti alkoholiziranih voznikov. Nekatera nova pravila so prinesla tudi nove prekrške z novimi (visokimi) sankcijami. V 23. členu, kjer so pojasnjeni pojmi uporabljeni v zakonu, je bila dodana nova 90. točka, kjer je predpisano, da je „prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja stranska sankcija“, kar je v nasprotju z ZP-1, ki prenehanja ne uvršča med sankcije, ampak ga šteje za posledico izrečenih 18 kazenskih točk.
- Novela **ZVCP-1F**¹²¹ je v 66. točki dopolnila definicijo voznika začetnika, ki je oseba v času dveh let od prve pridobitve vozniškega dovoljenja (kar je vplivalo na sodno prakso, saj se je do tedaj za voznika začetnika štel tudi voznik, ki je ponovno pridobil vozniško dovoljenje po izvršitvi prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja).
- Novela **ZVCP-1G**¹²² sprememb na področju cestno prometnih pravil ni prinesla.

7.2.2. Sankcije, ki se v postopku o prekršku smejo izreči

Tudi Zakon o prekrških je doživel veliko sprememb, saj je bil v obdobju 2005 – 2010 šestkrat noveliran¹²³. Od prvotnih določil so novele prinesle tudi spremembe povezane s predpisanimi sankcijami.

a) Globa

Spodnja in zgornja meja predpisane globe za posameznika – fizično osebo:

ZP-1	10.000 – 300.000 SIT
ZP-1C	40€ -1200 €
ZP-1E	40€ - 5000 €

V 5-ih letih se je zgornja meja zagrožene sankcije povišala za štirikrat. Zato je v praksi vedno več kršiteljev, ki zaradi slabih premoženjskih razmer izrečene globe niso sposobni plačati. Zakon je tem posameznikom ponudil možnost, da globo nadomestijo z delom v splošno korist ali korist samoupravne lokalne skupnosti. Ta ukrep se izvaja zelo restriktivno, saj se nadomestitev globe odobri le osebam brez premoženja, to je brezposelnim, ipd... Še vedno nerešen problem predstavljajo storilci prekrškov, ki nimajo nobenega premoženja, hkrati pa niso sposobni z delom

¹¹⁹ UL RS št. 105/06, (veljavnost od 27.10.2006

¹²⁰ (UL RS št. 37/08, veljavnost od 40.04.2008

¹²¹ UL RS, št. 58/09, veljavnost od 11.08.2009

¹²² UL RS št. 36/10, veljavnost od 19.5.2010

¹²³ ZP-1A, UL RS 86/04 z dne 05.08.2004, ZP-1B, UL RS 44/05 z dne 05.05.2005, ZP-1C, UL RS 40/06 z dne 14.04.2006, ZP-1D, UL RS 115/06 z dne 10.11.2006, ZP-1E, UL RS 17/08 z dne 19.02.2008 ter ZP-1F, UL RS 108/09 z dne 28.12.2008. Zadnje, sedmo novelo ZP-1G je Državni zbor RS sprejel 1.2.2011, UL RS 9/11, ki je začel veljati 14.3.2011

nadomestiti globe (težki bolniki – mednje spadajo tudi kronični alkoholiki, osebe pod vplivom mamil, ...), čeprav nekateri od teh predstavljajo zaradi svoje bolezni resno nevarnost v prometu. Tudi praksa je potrdila, da oblika prisile k plačilu – zagrožen uklonilni zapor – ravno pri tej skupini ni učinkovit. In čeprav sodišče vse te okoliščine ugotovi, postopka izvršitve ne more ustaviti, saj po ZP-1 za to nima pooblastila. Ker se podatki pošiljajo računalniško, davčni organi ponovno izpeljejo celoten postopek, ki po vsej verjetnosti tudi tam ni uspešen.

b) Kazenske točke v cestnem prometu s prenehanjem veljavnosti vozniškega dovoljenja in prepovedjo uporabe vozniškega dovoljenja¹²⁴

Prejšnji Zakon o prekrški (ZP) je poleg denarne kazni in kazni zopora kot stransko sankcijo določal še kazenske točke ter posebej stransko sankcijo prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja. Prepoved vožnje motornega vozila in odvzem predmetov sta bila uvrščena med varstvene ukrepe, kot poseben ukrep je bil predpisan tudi začasen zaseg motornega vozila (največ 6 mesecev).

Kazenske točke so bile sprva določene v razponu, z reformo prekrškovnega prava, ko je večina zadev padla v pristojnost prekrškovnih organov, pa je ena od novel ZP-1 predpisala, da se kazenske točke, ki so predpisane v razponu, izrečejo na spodnji meji. Sedaj ZVCP-1 kazenskih točk v razponu ne pozna več.

ZP-1 kazenske točke uvršča med stranske sankcije, medtem ko prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja ni posebna stranska sankcija, ampak je posledica izrečenih 18 kazenskih točk. Skladno z 2. odstavkom 22. člena ZP-1 se kazenske točke kršitelju izrečejo le, če ima v času storitve prekrška veljavno vozniško dovoljenje, in če je prekršek storil z vozilom, za katerega se vozniško dovoljenje potrebuje. V praksi sodišč se ta stranska sankcija ne izreče storilcu, ki mu je vozniško dovoljenje v času pred izdajo sodbe, zaradi med tem izdanega sklepa ali sodbe, prenehalo veljati. Kazenske točke se tudi ne izrečejo, če je oseba, ki ji je vozniško dovoljenje, s katerim je storil prekršek, med tem prenehalo veljati zaradi sodbe v drugem postopku o prekršku ali sklepa, pa ga je do izdaje sodbe glede tega prekrška že pridobil. Kazenske točke se prav tako ne izrečejo storilcu, ki je prekršek storil z vozilom, za katero se vozniško dovoljenje ne potrebuje (sodba Vrhovnega sodišča RS, IV Ips 12/09).

Sodišče je za postopek o prekršku na podlagi 52. člena ZP-1 pristojno, če je za prekršek poleg globe in kazenskih točk predpisana tudi stranska sankcija prepoved vožnje motornega vozila ali 18 kazenskih točk oziroma 7 ali več, če gre za voznika začetnika (pristojnost sodišča za te postopke je predpisana šele z eno od zadnjih novel ZP-1). Prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja voznikom začetnikom ob doseženih 7 ali več kazenskih točk pa ni predpisana v samem ZP-1, ampak samo v 235. členu ZVCP-1.

Način omilitve stranske sankcije kazenskih točk, kadar so predpisane v višini 18-ih kazenskih točk, je z novelo ZP-1E (UL RS št. 17/08) predpisan v 6. odstavku 26. člena ZP-1.

Od začetka uporabe ZP-1 so imela sodišča različne prakse, kako omiliti to stransko sankcijo. To stanje je trajalo, dokler ni Vrhovno sodišče RS sprejelo stališča, da sodišče ob obstoju pogojev za omilitve, zagroženo število 18-ih kazenskih točk omili na 17. To rešitev je povzel zakonodajalec v noveli ZP-1E in v novem 6. odstavku 26. člena določil, da sme sodišče storilcu odmeriti sankcijo pod mejo, ki je predpisana, pri tem sme stransko sankcijo kazenskih točk, predpisano za prekršek v številu, zaradi katerega se storilcu izreče prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja, omiliti toliko, da se prenehanje ne izreče, to je voznikom začetnikom na 6, ostalim pa na 17 kazenskih točk.

Vendar pa je zakonodajalec s tem hkrati tudi predpisal, da ni mogoče omiliti kazenskih točk, ki niso predpisane v številu, ki pomeni prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja. Zato

¹²⁴ Polno ime te stranske sankcije glasi »kazenske točke v cestnem prometu s prenehanjem veljavnosti vozniškega dovoljenja in prepovedjo uporabe vozniškega dovoljenja«. V celotnem besedilu se uporablja skrajšana oblika poimenovanja te sankcije, ki je uveljavljena tudi v praksi sodišč, v tabelah in slikah pa z označbo po prvih dveh črkah »KT«.

se postavlja vprašanje, ali je takšna strogost dejansko na mestu, saj je že s tem, da so kazenske točke predpisane v fiksnem številu onemogočena individualizacija sankcije. Predpisane sankcije kazenskih točk tudi ni mogoče odpustiti.

c) Prepoved vožnje motornega vozila¹²⁵ (23. člen ZP-1)

Ta sankcija je doživela najmanj sprememb. Edino z novelo ZP-1E je bil v 23. členu dodan novi 4. odstavek, kjer je predvideno, da je sankcijo mogoče ODPUSTITI (je tudi edina sankcija za katero zakon predpisuje, da jo je mogoče odpustiti).

Čeprav ZP-1 v 2. odstavku 23. člena predpisuje, da je mogoče to sankcijo izreči v trajanju od enega do 12 mesecev, pa jo sodišča v praksi v veliki večini primerov izrekajo na spodnji meji, kar potrjuje tudi izvedena analiza.

Razmejitve pristojnosti med prekrškovnimi organi in sodiščem je predpisana v 52. členu ZP-1. Za postopek je med drugim pristojno sodišče, če je za prekršek poleg globe in kazenskih točk predpisana tudi prepoved vožnje motornega vozila. Glede na tako dikcijo zakona so sodišča vodila postopek o prekršku zoper storilce prekrškov, za katere je poleg globe in kazenskih točk predpisana tudi prepoved vožnje motornega vozila, ne glede na to, ali je imel voznik vozniško dovoljenje ali ne, oziroma ali je prekršek storil z vozilom, za katero potrebuje vozniško dovoljenje. Vendar pa je Ustavno sodišče RS v sporu o pristojnosti odločilo, da je za postopek o prekršku, ki ga stori voznik z vozilom, za katero se ne potrebuje vozniško dovoljenje, pristojen prekrškovni organ (opr. št. P 2/10 z dne 18.03.2010).

d) Odvzem predmetov (25. člen ZP-1)

ZP-1 v 25. členu, kjer predpisuje pogoje za izrek stranske sankcije odvzema predmetov, posebnih določil glede odvzema motornega vozila, s katerim je bil prekršek storjen, nima.

Z vprašanjem, ali je dopustno storilcu cestnoprometnih prekrškov izreči odvzem motornega vozila, se praksa že dolgo ukvarja. Temeljno vodilo je še v času ZVCP postavilo Ustavno sodišče RS. Odvzem motornega vozila, pri katerem gre običajno za predmet večje vrednosti, pomeni poseg v lastninsko pravico, zato je potrebno ugotoviti, ali obstaja ustrezno razmerje med težo dejanja, odgovornostjo storilca in drugimi okoliščinami na eni strani in učinki odvzema motornega vozila na drugi strani.

Zakonodajalec je v 238. a členu¹²⁶, predpisal pooblastilo policiji za zaseg motornega vozila, če je bil voznik v zadnjih dveh letih najmanj trikrat kaznovan za hujši prekršek (vrste kršitev so taksativno našteje) ali če je kljub prepovedi nadaljeval s prekrškom. S tem je posredno določil kriterije, ko naj bi teža prekrška in storilčeva predkaznovanost pogojevali izrek stranske sankcije odvzema motornega vozila. Ob zasegu motornega vozila policija takoj pripravi obdolžilni predlog, ki ga sodišče zaradi stroškov hrambe zaseženega predmeta prav tako prednostno obravnava. Zasegov je v zadnjem obdobju, vsaj na območju Ljubljane, vedno več, medtem ko v obdobju, ki ga je analiza zajela, niso bili pogosti.

7.2.3 Prekršek povzročitve prometne nesreče

a) Definicija prekrška povzročitve prometne nesreče po 234. členu

»Če udeleženelec cestnega prometa s prekrškom povzroči prometno nesrečo, razen prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, se kaznuje za prekršek z globo najmanj 200 eurov. Vozniku motornega vozila se izreče tudi 5 kazenskih točk, lahko pa se mu izreče tudi prepoved vožnje motornega vozila. Sankcija, izrečena v skladu s prejšnjim odstavkom, ne more biti nižja od sankcije, predpisane za enak temeljni prekršek.«

Prekršek povzročitve prometne nesreče ZVCP-1 ureja v 234. členu, ki se je v zadnjih

¹²⁵ Poimenovanje te sankcije je v tabelah in slikah skrajšano in poimenovano z začetnicami »PVMV«.

¹²⁶ Dodan v noveli ZVCP-1E.

letih kar pogosto spreminjal. Od ne povsem dodelane oblike na začetku, ki je kot prekršek določala tudi ogrožitev, precej zapletene po noveli ZVCP-1C, je novela ZVCP-1E prinesla besedilo, ki praksi ni povzročala večjih težav. Vendar pa bodoča prometna zakonodaja prekrška povzročitve prometne nesreče ne predpisuje več, ampak udeleženci v prometni nesreči, v kateri je nastala materialna škoda ali/in je bila oseba lahko telesno poškodovana, odgovarjajo samo za temeljni prekršek¹²⁷.

Kdaj gre za prometno nesrečo, je določeno v 134. členu ZVCP-1, kjer se za prometno nesrečo šteje nesreča na javni cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla (prometna nesreča IV. kategorije) ali je bila telesno poškodovana (prometna nesreča II. in III. kategorije) ali je nastala materialna škoda (prometna nesreča I. kategorije).

Dilemo, kdaj gre za **prometno nesrečo z neznatno nevarnostjo**, ko storilec ne odgovarja za prekršek po 234. členu ZVCP-1, ampak le za temeljni prekršek, je rešilo Ustavno sodišče RS (P-72/05 in UI-372/05 z dne 23.11.2006), ki je presodilo, da je takrat veljavni 3. odstavek 134. člena v neskladju z ustavo, če se uporablja za razmejitev pristojnosti med prekrškovnim organom in sodiščem, zato je Državnemu zboru naložilo, da mora neskladje odpraviti. Njihovo stališče je bilo povzeto v noveli ZVCP-1 E s spremenjenim 3. odstavkom 134. člena, ki določa, da se za prometno nesrečo z neznatno nevarnostjo **šteje prometna nesreča, ki ima za posledico le materialno škodo in katere vzrok je prekršek, za katerega je predpisana samo globa**. Glede na tako dikcijo voznik stori prekršek po 234. členu ZVCP-1, če je bila nesreča povzročena s prekrškom za katerega je predpisana globa, le ob pogoju, da je bil drugi udeleženelec (ali udeleženci) v prometni nesreči lahko telesno poškodovan. V primerih, ko poškodb ni, oziroma so te opredeljene kot sled poškodbe, se vodi le hitri postopek zaradi kršitve temeljnega prekrška, medtem ko so ostale nesreče v pristojnosti sodišča.

Zakon v 234. členu določa, da izrečena sankcija ne more biti nižja od sankcije, predpisane za temeljni prekršek. Sodišča v praksi, kadar zakon za temeljni prekršek določa višjo sankcijo, npr. v 5. odstavku 30. člena, kjer je v fiksnem znesku določena globa 460 € in 6 kazenskih točk štejejo, da je pri tej kršitvi spodnja meja zagrožene sankcije 460 € in namesto 5 kazenskih točk izrečejo 6 ter (če obstajajo pogoji) prepoved vožnje motornega vozila.

Za razliko od večine prekrškov, ki jih ugotovijo policisti, se prometna nesreča obravnava le na klic enega od udeležencev, razen pri hujših nesrečah, kjer je pričakovati klic tudi od koga drugega. ZVCP-1 v 135. členu določa, da mora udeleženelec po prometni nesreči obvestiti policijo ali koga drugega, ki lahko obvesti policijo, razen pri prometni nesreči I. kategorije. Policist mora priti na kraj prometne nesreče I. (če je bil vseeno poklican), II., III. ali IV. kategorije. Pri prometni nesreči z neznatno nevarnostjo ni treba ugotavljati dejstev in zbirati dokazov, kar lahko povzroči težave pri ugotavljanju dejanskega stanja v postopku o prekršku, saj se dejstva in dokazi potrebujejo tudi za ugotovitev temeljne kršitve.

b) Kvalificirani prekršek po 8. odstavku 135. člena ZVCP-1

Dolga leta je dileme povzročal 8. odstavek 135. člena ZVCP-1 (vsebinsko enaka določba je bila že v ZVCP), ki določa, da se vozniku, ki povzroči prometno nesrečo, razen prometne nesreče z neznatno nevarnostjo, in ima v organizmu več kot 1,10 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka ali mamilo, psihoaktivno zdravilo ali drugo psihoaktivno snov, ki zmanjšuje njegovo sposobnost za varno udeležbo v cestnem prometu, **izreče poleg globe tudi 18 kazenskih točk**.

Zaradi različnih tolmačenj, kaj je namen tega odstavka, se je člen do pred kratkim le redko uporabljal. Dolgo je veljalo stališče sodnikov višjih sodišč (...), da je za uporabo tega člena potrebno dokazati vzročno zvezo med prometno nesrečo in vožnjo pod vplivom alkohola, zato naj ne bi šlo za kršitev dveh določb ZVCP-1 (vožnje pod vplivom alkohola in določbe, ki je

127 O tem tudi v članku objavljenem v Pravni praksi št. 35/2010 z naslovom Zakon o varnosti cestnega prometa je preteklost.

neposredni vzrok nesreče npr. 5. odstavka 30. člena), ampak le za eno kršitev predpisa vožnje pod vplivom alkohola s posledico prometne nesreče (torej naj bi šlo za prekršek po 234. členu). Ker dokazovanje prometne nesreče, katere osnovni vzrok naj bi bil vožnja pod vplivom alkohola, zahteva tudi postavitev sodnega izvedenca cestno prometne stroke in sodnega izvedenca sodno medicinske stroke, se takega precej dolgotrajnega in za obdolženega dragega dokaznega postopka na sodiščih niso posluževali, ampak so storilce kaznovali za dva prekrška (vožnje pod vplivom alkohola po 130. členu in povzročitve prometne nesreče po 234. členu).

Z vprašanjem uporabe 8. odstavka 135. člena ZVCP-1 se je nazadnje srečalo tudi Vrhovno sodišče RS (judikat IV Ips 26/09 in 71/09), ki se je postavilo na stališče, da kadar storilec povzroči prometno nesrečo s kršitvijo cestno prometnih predpisov ter vozi pod vplivom alkohola, odgovarja za **kvalificirani prekršek po 8. odstavku 135. člena ZVCP-1**. Vendar je kljub ugotovitvi, da gre za storitev enega kvalificiranega prekrška, pri izreku sankcije uporabilo do sedaj na področju prekrškov povsem nov način izrekanja sankcije, saj je pri določitvi globe štel kot da gre za dva prekrška, zato je določilo globo po kaznovanih določbah za oba temeljna prekrška (npr. po 5. odstavku 30. člena in d. točki 4. odstavka 130. člena), nato z uporabo določil o steku izreklo enotno globo ter stransko sankcijo po 8. odstavku 135. ZVCP-1.

Če voznik povzroči prometno nesrečo s kršitvijo predpisa, za katerega je določena le globa, pod vplivom alkohola, ne odgovarja za prekršek po 8. odstavku 135. člena ZVCP-1, ampak za oba temeljna prekrška.

c) **Kaznivo dejanje povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti**

KZ-1 v 323. členu določa, da se kaznuje udeleženec v cestnem prometu, ki s kršitvijo predpisov o varnosti cestnega prometa iz malomarnosti povzroči prometno nesrečo, v kateri je bila kakšna oseba hudo telesno poškodovana, z denarno kaznijo ali zaporom do 3 let, če je imelo dejanje za posledico smrt ene ali več oseb, pa z zaporom do 8 let in prepovedjo vožnje motornega vozila.

Dileme, kdaj gre za kaznivo dejanje in kdaj za prekršek ni, saj je odločitev odvisna od posledice. Čeprav naj bi se ločnica med kaznivim dejanjem in prekrškom izražala tudi v **sami teži predpisanih sankcij**, pa se postavlja vprašanje ali je tako tudi dejansko. ZVCP-1 v 234. členu poleg globe (kjer je spodnja meja sicer nižja kot za kaznivo dejanje) predpisuje tudi kazenske točke, poleg tega se lahko izreče tudi prepoved vožnje motornega vozila. Storilec, ki je povzročil prometno nesrečo in vozil pod vplivom alkohola (če je bil rezultat nad 0,52 mg/l alkohola v organizmu), mamil ..., odgovarja za kvalificirani prekršek po 8. odstavku 135. člena ZVCP-1, kjer je poleg globe zagrožena sankcija 18 kazenskih točk (ki ima za posledico prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja). Obe stranski sankciji, ki sta v praksi po odzivu kršiteljev še kako učinkoviti (tudi zato, ker pride do dejanske izvršitve v 30 dneh po pravnomočnosti), pa nista predpisani za kaznivo dejanje.¹²⁸

Zoper storilce prometne nesreče III. in IV. kategorije, ki so vozili tudi pod vplivom alkohola, mamil ..., policija vloži kazensko ovadbo na pristojno ODT zaradi povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti ter hkrati obdolžilni predlog zaradi vožnje pod vplivom alkohola oz. mamil na pristojno okrajno sodišče, oziroma sami izdajo plačilni nalog, če je šlo za količino alkohola, ki zaradi zagrožene sankcije (le globa in kazenske točke) ni v sodni pristojnosti. Sodišče mora praviloma po 12. členu ZP-1 prekiniti postopek. Če iz obtožbe ne izhaja, da naj bi bila podana vzročna zveza med prometno nesrečo in vožnjo pod vplivom alkohola oz. mamil, ..., sodišče v postopku o prekršku storilca kaznuje za prekršek po 130. ali 131. členu ZVCP-1. V zadnjem času pa je nekaj policijskih postaj v takem primeru vložilo obdolžilni predlog zaradi storitve kvalificiranega prekrška po 8. odstavku 135. člena ZVCP-1, vendar o tem, ali obstajajo pogoji za ta prekršek, nobeno višje sodišče še ni razpravljalo.

¹²⁸ Ker Zakon o prometnih pravilih prekrška povzročitve prometne nesreče ter njegove kvalificirane oblike ne določa več, zato pa se bodo odprla nova vprašanja.

7.2.4 Vožnja pod vplivom alkohola, mamil,..., ter odklon preizkusa

Ker sta po podatkih policije med najbolj pogostimi vzroki prometnih nesreč alkohol in prehitra vožnja, so bili poleg prekrška povzročitve prometne nesreče, analizirani tudi podatki teh dveh skupin prekrškov.

V tej skupini so poleg prekrška vožnje pod vplivom alkohola, kot najbolj pereč problem udeležbe voznikov v prometu, upoštevani tudi storilci, ki so vozili pod vplivom mamil, kakor tudi tisti, ki so preizkus alkoholiziranosti ali strokovni pregled zaradi suma vožnje pod vplivom mamil odklonili.

a) Vožnja pod vplivom alkohola – prekršek po 130. členu ZVCP-1

Kljub številnim novelam, se 130. člen ZVCP-1 razen v kazenskih določbah glede višine zagrožene globe in stranske sankcije kazenskih točk, v zadnjih letih, ni spreminjal. To nedvomno kaže na dobro vsebinsko zasnovanost besedila, kakor tudi, da je zakon sledil tehničnemu razvoju alkoktestov in njihovi dokazni vrednosti, kakor tudi problemom, ki jih je prinašala praksa.

- **Vozniki, ki storijo prekršek z vozilom, za katero se potrebuje vozniško dovoljenje – splošno**

V 130. členu ZVCP-1 so v 1. odstavku zajeti storilci, ki v cestnem prometu sploh ne smejo imeti alkohola v organizmu, v 2. odstavku pa vsi tisti vozniki, ki imajo lahko največ do vključno 0,50 grama alkohola na kilogram krvi ali do vključno 0,24 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka pod pogojem, da tudi pri nižji koncentraciji alkohola ne kažejo znakov motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu. V 3. odstavku 130. člena je za storilce, ki so kršili 1. odstavek, določena sankcija, v točki a. za temeljni prekršek, v naslednjih točkah pa za kvalificirane oblike tega prekrška glede na višino rezultata testa. Najtežja oblika tega prekrška je predpisana v točki d. 3. odstavka 130. člena ZVCP-1, in sicer: do ZVCP-1E je bila zagrožena globa najmanj 120.000 SIT¹²⁹, fiksno določenih 10 kazenskih točk ter prepoved vožnje motornega vozila; v noveli E pa je bila predpisana globa najmanj 800 evrov, fiksno določenih 10 kazenskih točk ter prepoved vožnje motornega vozila. Za kršitelje iz 2. odstavka 130. člena pa je bila v točki d. 4. odstavka 130. člena najprej zagrožena globa prav tako najmanj 120.000 SIT, s fiksno določenimi 10 kazenskimi točkami ter prepovedjo vožnje motornega vozila, od novele ZVCP-E pa globa najmanj 950 evrov, stranski sankciji sta ostali enaki.

Glede na to, da obe določbi, tj. po točki d. 3. odstavka in točki d. 4. odstavka 130. člena urejata vsebinsko povsem enako abstraktno dejansko stanje (rezultat nad 0,52 mg/l), se postavlja vprašanje, zakaj je zakonodajalec za voznike, ki so kršili 2. odstavek 130. člena, določil kar za 150 € višjo spodnjo mejo zagrožene sankcije kot za kršitelje iz prvega odstavka, ki jih zakon strožje obravnava, saj med vožnjo sploh ne smejo imeti alkohola v sebi.

- **Vozniki koles z motorji in kolesarji**

Zaradi kršitve 2. odstavka 130. člena ZVCP-1, se vodi postopek tudi zoper voznike, ki storijo prekršek z vozilom, za katero ni potrebno imeti vozniškega dovoljenja (vozniki koles z motorjem in kolesarji). Zakon teh voznikov glede predpisane sankcije ne obravnava drugače, tako da je za njih predpisana enaka globa kot za ostale voznike, čeprav je na nekaterih mestih zaslediti blažje sankcije za storilce prekrškov z vozili, za katera se vozniško dovoljenje ne potrebuje (npr. v 5. odstavku 29. člena). Tem voznikom se zaradi dejstva, da so storili prekršek z vozilom, za katero se ne potrebuje vozniško dovoljenje, stranske sankcije ne izrekajo. Postopek o prekršku zoper te voznike je do pred kratkim tekel pred okrajnim sodiščem. Ustavno sodišče RS pa je v sporu o pristojnosti med predlagateljem postopka in sodiščem, kdo je pristojen za vodenje

¹²⁹ 500,75 evra

postopka glede na to, da se tem voznikom stranske sankcije ne morejo izreči, odločilo, da so za te postopke pristojni prekrškovni organi¹³⁰. Ob tem se takoj postavi vprašanje, ali to pomeni, da je za vse kršitve teh storilcev, neglede na težo prekrška, avtomatično pristojen prekrškovni organ. Odločitev Ustavnega sodišča RS je sicer ob zgolj formalni razlagi 52. člena ZP-1 razumljiva, pa vseeno se vedno bolj odpira vprašanje, ali je razmejitev pristojnosti med sodiščem in prekrškovnim organom posledica taksativno določenih pogojev, ali pa bi bilo potrebno razmejitev iskati v teži posameznega prekrška, neglede na morebitno neizpolnjevanje pogojev za izrek sankcije, ki je sicer za prekršek predpisana.

- **Predpisane sankcije za voznike, ko rezultat preseže 0,71 ml/g alkohola v izdihanem zraku**

Vozniku iz tretjega in četrtega odstavka 130. člena ZVCP-1, ki ima več kot 1,50 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,71 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka, se poleg globe na podlagi 5. odstavka 130. člena ZVCP-1 izreče tudi 18 kazenskih točk.

Sodišča so v začetku uporabe ZVCP-1 najhujše prekrške kvalificirala kot prekršek po 4. odstavku v zvezi s 5. odstavkom 130. člena ZVCP-1. Do razhajanj pa je prišlo ob uporabi omilitvenih določil po 26. členu ZP-1 glede stranske sankcije 18 kazenskih točk, saj so nekateri sodniki omilili sankcijo tako, da so izrekli celotno sankcijo po točki d. 4. odstavka 130. člena, ker so bili mnenja, da je potrebno takemu vozniku poleg omiljene sankcije kazenskih točk vseeno izreči prepoved vožnje motornega vozila, drugi pa so sankcijo 18 kazenskih točk le omilili in izrekli manjše število kazenskih točk (ponavadi v višini od 10 do 17).

Tudi ta gordijski voz je rešilo Vrhovno sodišče RS, ki je sprejelo stališče, da predstavlja 5. odstavek 130. člena kvalificirano obliko prekrška, zato storilec, ki ima v krvi nad 0,72 mg/l alkohola, stori prekršek po 5. odstavku 130. člena. Glede omilitev zagrožene sankcije 18 kazenskih točk pa se je postavilo na stališče, da jo je mogoče omiliti na 17 kazenskih točk. To rešitev je zakonodajalec z novelo ZP-1E (UL RS št 17/08) v spremenjenem 6. odstavku 26. člena ZP-1 predpisal, za voznike začetnike pa določil, da se jim namesto 18. kazenskih točk izreče 6.

- **Vozniki, ki vozijo pod vplivom alkohola in nimajo veljavnega vozniškega dovoljenja**

Odkar se uporablja stranska sankcija kazenskih točk, bodisi da je bila storilcu že izrečena v višini 18 kazenskih točk zaradi storitve hujšega prekrška, bodisi da pa jih je v zadnjih 3 letih nabral 18 ali več, se v postopku o prekršku pojavlja vedno več voznikov, ki jim je veljavnost vozniškega dovoljenja prenehala, pa kljub temu nadaljujejo z vožnjo pod vplivom alkohola. Da je ta skupina velika, bo razvidno iz analiziranih podatkov. Čeprav gre za storilce povratnike, pri katerih bi morala ta okoliščina ob izreku sankcije priti do izraza, so v primerjavi z ostalimi vozniki na nek način, vsaj v kaznovalnem smislu, v boljšem položaju. Res je, da se jim običajno izreče višja globa, vendar pa se jim nobena od predpisanih stranskih sankcij iz razloga, ker vozniškega dovoljenja v času storitve prekrška niso imeli, ne more izreči. Zato je učinek izrečene sankcije bistveno blažji kot pri vozniku, ki ima vozniško dovoljenje in se mu poleg globe izrečejo tudi stranske sankcije. Pogosto pa gre tudi za osebe slabšega premoženjskega stanja, ko od izreka do izvršitve globe mine vse preveč časa, če do nje sploh pride, tako da izrečena sankcija učinka nima.

b) Odklon preizkusa alkoholiziranosti ali strokovnega pregleda – prekršek po 13. odstavku 132. člena ZVCP-1

Kot se bo iz analize videlo, je skupina ljudi, ki preizkus alkoholiziranosti ali strokovni pregled zaradi vožnje pod vplivom mamil ali drugih psihoaktivnih snovi odkloni, v primerjavi s

¹³⁰ Glej odločbe P 38/09, P 1/10, P2/10.

tisto, ki takega preizkusa ne odkloni, dokaj velika, poleg tega je odklanjanje bolj pogosto pri večkratnih kršiteljih.

Glede na zagroženo sankcijo se uvršča odklon preizkusa alkoholiziranosti ali strokovnega pregleda med najtežje prekrške, saj je bila najprej v 11. odstavku 132. člena predpisana globa najmanj 120.000¹³¹ SIT in 18 kazenskih točk, z novelo ZVCP-1-E pa v 13. odstavku globa najmanj 950 evrov ter 18 kazenskih točk.

Tudi pri tem prekršku je sodna praksa prinesla novo razumevanje. Pri opredelitvi, kdaj gre za odklon, je do bistvenega premika prišlo z odločbo Ustavnega sodišča RS¹³², kjer je sodišče že v času veljavnosti prejšnjega ZVCP zavzelo stališče, da določa četrti odstavek 120. člena ZVCP (sedaj 3. odstavka 132. člena) **pravico voznika** - preizkušanca, da se mu v primeru nestrinjanja z rezultatom preizkusa, omogoči strokovni pregled (ki ga nato odredi policist). Kar pomeni, **da je strokovni pregled določen zaradi kontrole rezultata preizkusa in je zato pravica udeleženca**. Zato, če udeleženec v takšnem primeru kasneje odstopi od pravice do strokovnega pregleda (torej potem samovoljno ne gre na strokovni pregled oz. sedaj preizkus z etilometrom), pride v poštev le kaznovanje zaradi „primarne kršitve“, ki temelji na rezultatih, dobljenih z alkotestom, ne pa zaradi odklonitve strokovnega pregleda. Enako stališče je zavzelo tudi Vrhovno sodišče RS¹³³.

Vendar pa stališču Ustavnega sodišča RS ni sledil zakonodajalec, saj v 11. odstavku 132. člena ZVCP-1 še vedno predpisuje obvezo, da mora udeleženec cestnega prometa, kateremu je policist odredil strokovni pregled, ravnati po policistovi odredbi, ter za neupoštevanje odredbe najvišjo sankcijo. Čeprav predlagatelj (policijske postaje) dejanje dosledno okvalificira kot odklon preizkusa, pa sodišča, vsaj po dosegljivi sodni praksi Višjega sodišča v Ljubljani, očitano dejanje nato prekvalificirajo v prekršek vožnje pod vplivom alkohola po 130. členu ZVCP-1.

c) Vožnja pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi - prekršek po 3. odstavku 131. člena ZVCP-1

ZVCP-1 v 1. odstavku 131. člena določa, *da voznik ne sme voziti vozila v cestnem prometu niti ga začeti voziti, če je pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo*. V 3. odstavku tega člena je za storitev prekrška predpisana globa v višini najmanj 950 € (do novele E 120.000 SIT¹³⁴), stranska sankcija 10 kazenskih točk in prepoved vožnje z motornim vozilom.

ZVCP-1 v 8. odstavku 132. člena predpisuje, da sme policist, če sumi, da je voznik pod vplivom mamil, izvesti preizkus z napravo ali sredstvom za hitro ugotavljanje prisotnosti teh snovi v organizmu ali predpisan postopek za prepoznavo znakov oziroma simptomov, ki so posledica teh snovi v organizmu. V praksi policisti postopek suvereno izvajajo, izpolni se zapisnik, zato z dokazovanjem v tem delu sodišče nima težav. Res pa je, da se določba v delu, ki se nanaša na preizkus z napravo ali sredstvom za hitro ugotavljanje, še ni začela izvajati, zato je pri voznikih, ki vozijo pod vplivom mamil, večji odstotek odklonov strokovnega pregleda, saj je ta precej drag. Vendar pa voznik, ki strokovni pregled z odvzemom krvi in urina odkloni, odgovarja za prekršek po 13. odstavku 132. člena, kjer je poleg globe predpisana strožja stranska sankcija (18 kazenskih točk) kot za prekršek vožnje pod vplivom mamil.

Sodna praksa na tem področju zaradi manjšega števila zadev prepočasno daje odgovore na odprta vprašanja. Ker je abstraktni dejanski stan prekrška preveč splošen, se je pri konkretizaciji potrebno sklicevati na zakonska določila, ki mamila definirajo, to je Zakon o proizvodnji in prometu s prepovedanimi drogami ter na njegovi podlagi sprejeta Uredba o razvrstitvi prepovedanih drog glede na njihovo nevarnost za zdravje. Okoliščina, da je oseba

¹³¹ 500,75 evra

¹³² Ustavno sodišče RS, odl. opr. št. Up-621/03.

¹³³ VS RS, judikat IV Ips 95/2008

¹³⁴ 500,75 evra

vozila pod vplivom mamil, je potrjena le, če je substanca vključena v seznam uredbe. Vendar pa strokovnjaki opozarjajo, da imajo različna mamila različen vpliv na voznika in njegovo sposobnost varne vožnje, da je pomemben čas zaužitja, kakor tudi vprašanje ali je bilo mamilo zasledeno v krvi ali samo, oziroma tudi v urinu. Ker zakon določa, da je prepovedana vožnja pod vplivom teh substanc, ki zmanjšujejo sposobnost vožnje, je bilo v dosednji praksi za ugotovitev prekrška dovolj, če je bilo z analizo ugotovljena prisotnost mamil v urinu. Vrhovno sodišče RS je v eni od zadnjih sodb¹³⁵ odločilo, da za ugotovitev prekrška po 131. členu ni dovolj, če je ugotovljena le prisotnost THC COOH v urinu, ker gre za metabolit THC, ki ni uvrščen v seznam prepovedanih drog. V nekaj sodbah Višjega sodišča v Kopru je sodišče poudarilo, da je potrebno v primeru, da zdravnik ob pregledu ne zazna vpliv mamil, opraviti tudi analizo krvi, potrebno pa bi bilo tudi izvedenstvo s področja forenzične toksikologije.¹³⁶

7.2.5 Prekoračitev hitrosti – prekršek po 32. členu ZVCP-1

Prekrški po 32. členu ZVCP-1, ki določa upoštevanje omejitev hitrosti ter predpisuje sankcije v primeru neupoštevanja pravil, sodni praksi ne povzročajo težav. Tudi v tem členu je s podobno tehniko kot pri 130. členu določena sankcija glede na višino prekoračitve hitrosti. Sodišče je za postopek pristojno, če voznik prekorači v naselju določeno omejitev hitrosti od 30 km/h, oziroma izven naselja za na regionalni cesti od 40 km/h, na hitri cesti in avtocesti pa od 50 km/h. Za prekršek po točki d. 7. odstavka 32. člena je bila najprej predpisana globa v višini najmanj 120.000 SIT (cca 560 €), 5 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila, po noveli ZVCP-1E pa globa najmanj 1.000 €, 9 kazenskih točk in prepoved vožnje motornega vozila. V sodni pristojnosti je še kršitev po točki d. 9. odstavka in točki e. 10. odstavka 32. člena zakona.

Kot najtežja kršitev je določena prekoračitev hitrosti v naselju za več kot 50 km/h oziroma 30 km/h v območju umirjenega prometa, za katero je v 8. odstavku 32. člena predpisana stranska sankcija 18 kazenskih točk.

7.2.6 Mladoletniki

Zakon o prekrških v 31. členu za mladoletne storilce prekrškov določa izrek vzgojnih ukrepov in le v izjemnih primerih se lahko starejšim mladoletnikom izreče tudi globa. Mladoletniku se lahko ob vzgojnem ukrepu ali globi izrečeta tudi stranski sankciji odvzema predmetov in kazenskih točk.

Najbolj pogoste kršitve mladoletnikov na področju cestnega prometa so vožnja brez zaščitne čelade, brez veljavnega vozniškega dovoljenja ter z neregistriranim vozilom. Po obsegu so v tej analizi obravnavani prekrški v manjšini. Čeprav ZVCP-1 določa, da se lahko mladoletniku poleg vzgojnega ukrepa izrečejo stranske sankcije, glavnino problema predstavljajo mladoletniki, ki vozniškega dovoljenja še niso pridobili (to je G in H kategorije) ali pa so storilci prekrška, za katerega stranske sankcije niso predpisane (npr. vožnja brez zaščitne čelade). Zakon kot edini vzgojni ukrep, ki je usmerjen v vzgojo mladoletnih oseb za odgovorne udeležence v cestnem prometu, v 36. členu predpisuje navodilo, da mladoletnik opravi izpit iz prometnih predpisov. Iz komentarja ZP-1¹³⁷ izhaja, da je namen tega navodila, da mladoletnik (s pomočjo staršev) opravi teoretični del programa usposabljanja v okviru izpolnjevanja za pridobitev vozniškega dovoljenja (161. člena ZVCP-1). Spoštovanje navodil iz 3. točke in prepovedi iz 4. točke drugega odstavka 36. tega člena ZP-1 (prepoved vožnje motornega vozila) nadzoruje policija. Če policija ugotovi, da mladoletnik prepovedi ne izpolnjuje, o tem obvesti sodišče. Pri

¹³⁵ VS RS, sodbe opr. št. PRp 303/09.

¹³⁶Sodbe Višjega sodišča v Kopru, opr. št. PRp 319/09, PRp 15/10, PRp 10/10

¹³⁷Zakon o prekrških s komentarjem, Gospodarski vestnik, letnik 2009, avt. Dr. Katja Filipič, dr. Liljana Selinšek,...

izvajanju tega ukrepa se običajno zelo zatakne, saj je usposabljanje vezano na plačilo, ki ga mnogi starši niso zmožni dati ali pa so do tega vprašanja indferentni, zakon pa hkrati ne predvideva nobenih ukrepov, s katerimi bi lahko policija, ki nadzira izvajanje tega ukrepa, spodbudila mladoletnike in njihove starše k aktivni dejavnosti. Policisti povedo, da se mladoletniki do upoštevanja prometnih predpisov obnašajo ignorantsko, v smislu, kaj mi pa morejo.

Zato v praksi sodišča mladoletnikom, ki stalno ponavljajo cestno prometne prekrške, izrečejo vzgojni ukrep nadzorstva centra za socialno delo, ki mladoletnika obravnavajo celostno z namenom spodbujanja prevzemanja odgovornosti za svoja dejanja in upoštevanja v družbi postavljenih pravil. Vendar tudi centri za socialno delo nimajo usmerjenih delavnic, kot jih na primer ZVCP-1 za voznike začetnike predpisuje v 3. alineji 140. člena (skupinska delavnica o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa).

7.3 PREGLED PODATKOV SODIŠČ

Označba členov, kot so zapisani v analizi, je povzeta po šifrantu prekrškov, ki ga je za vodenje vpisnikov potrdilo Vrhovno sodišče RS z namenom , da se vse zakonske označbe materialnih in kazenskih določb po vsej državi enotno vpisujejo.

7.3.1 Skupni obseg prekrškov

Celoten pripad obsega vse zadeve, ki jih je sodišče v ciljnih letih (2005 – 2008) prejelo: skupaj obdolžilni predlogi in zahteve za sodno varstvo. Vendar so bile v predmetni analizi obravnavane samo zadeve iz sodne pristojnosti (izvzete so vse zahteve za sodno varstvo), ter vsi prekrški, ki jih storijo mladoletniki.

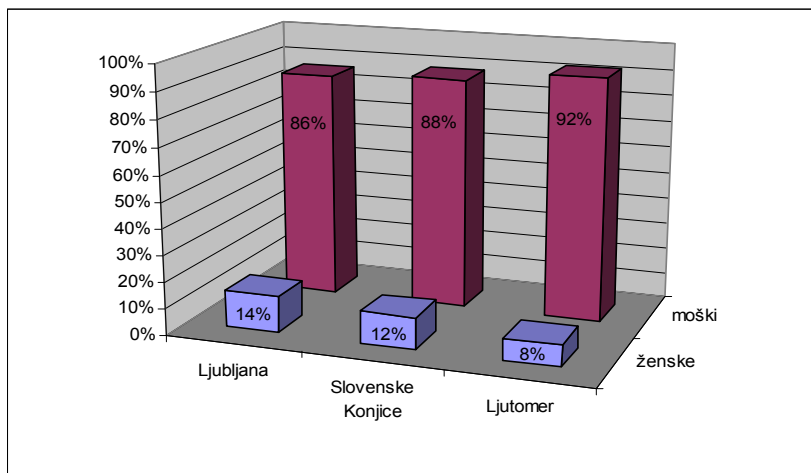
a) Pripad prekrškov iz sodne pristojnosti (glede na posamezen prekršek in ne glede na posamezno zadevo)

Pripad skupaj	2005	2006	2007	2008
Ljubljana	22%	26%	26%	26%
Slovenske Konjice	25%	27%	22%	26%
Ljutomer	19%	19%	35%	27%

Poglavje 7.3 - tabela 1

Iz gornje tabele je razvidno, da se je pripad zadev iz sodne pristojnosti po posameznih sodiščih po posameznih letih glede na skupni pripad v 4-ih letih precej enakomerno gibal, v Ljubljani izstopa le leto 2005, v Slovenskih Konjicah je bil nižji pripad leta 2007, v Ljutomeru pa leto 2005 in 2006, kar pa nadoknadijo v letu 2007.

b) Razmerje po spolu kršitelja



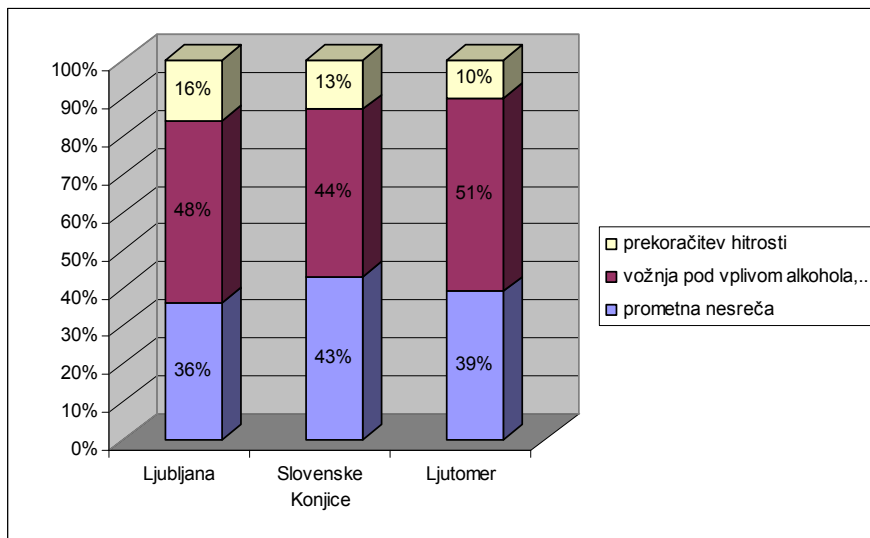
Poglavje 7.3 - graf 1

po spolu	moški	ženske
Ljubljana	86%	14%
Slovenske Konjice	88%	12%
Ljutomer	92%	8%

Poglavje 7.3 - tabela 2

Na območjih vseh sodišč kot storilci prevladujejo moški, v največjem obsegu v Ljutomeru, kjer jih je kar 92%, najmanj pa v Ljubljani s 86%.

c) Razmerje po posamezni skupini prekrškov



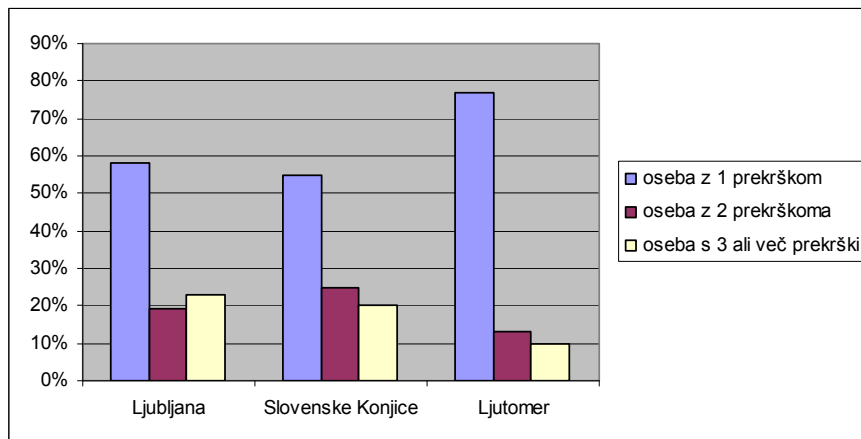
Poglavje 7.3 - graf 2

obseg obravnavanih prekrškov po skupinah	prometna nesreča	vožnja pod vplivom alkohola, ...	prekoračitev hitrosti
Ljubljana	36%	48%	16%
Slovenske Konjice	43%	44%	13%
Ljutomer	39%	51%	10%

Poglavje 7.3 - tabela 3

Iz gornje tabele je razvidno, da je obseg obravnavanih prekrškov po posameznih sodiščih v približno enakem razmerju: okrog 40% je prometnih nesreč (najmanj v Ljubljani, največ pa v Slovenskih Konjicah), okrog 50% je prekrškov iz skupine alkohol,.. (največ v Ljutomeru in najmanj v Slovenskih Konjicah), najmanj pa je prekrškov prekoračitve hitrosti (največ v Ljubljani 16%, najmanj v Ljutomeru 13%).

d) Razmerje glede na število storjenih prekrškov



Poglavlje 7.3 - graf 3

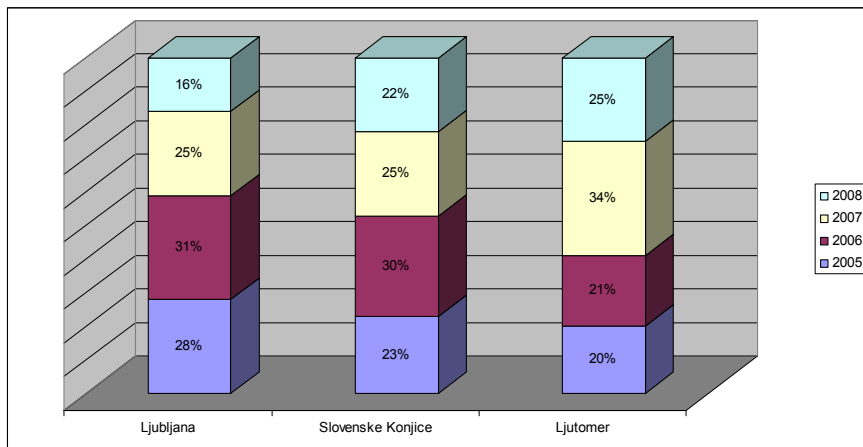
razmerje po številu prekrškov po osebi	oseba z 1 prekrškom	oseba z 2 prekrškoma	oseba s 3 ali več prekrški
Ljubljana	58%	19%	23%
Slovenske Konjice	55%	25%	20%
Ljutomer	77%	13%	10%

Poglavlje 7.3 - tabela 4

Na območju okrajnih sodišč v Ljubljani in Slovenskih Konjicah je dobra polovica storilcev imela samo 1 prekršek, na območju Okrajnega sodišča v Ljutomeru pa skoraj 80%. Zato je v Ljutomeru precej manj oseb, ki imajo 2 ali več prekrškov, medtem ko je največ takih storilcev v Slovenskih Konjicah.

7.3.2 Prekršek povzročitve prometne nesreče po 234. členu ZVCP-1

a) Obseg obravnavanih prekrškov skupaj po letih



Poglavje 7.3 - graf 4

pripad po 234. členu	2005	2006	2007	2008
Ljubljana	28%	31%	25%	16%
Slovenske Konjice	23%	30%	25%	22%
Ljutomer	20%	21%	34%	25%

Poglavje 7.3 - tabela 5

Iz gornjih podatkov je razvidno, da je trend gibanja zadev s predmetnimi prekrški na sodiščih v Ljubljani in Slovenskih Konjicah podoben, najvišji pripad je bil leta 2006, nato pa je v naslednjih dveh letih upadal, tako da je bil v Ljubljani v letu 2008 že razpolovljen. Ob tem se seveda postavi vprašanje o vzroku skoraj 100% zmanjšanja pripada zadev po tem prekršku na sodišču v Ljubljani, ob tem, da je na sodišču v Slovenskih Konjicah v dveh letih upadel za cca 30%, medtem ko je slika na sodišču v Ljutomeru obrnjena, saj je bilo tam v letu 2005 obravnavanih najmanjše število prekrškov, potem pa število raste in višek doseže v letu 2007 s kar 34% od vseh zadev).

b) Obseg po skupinah prekrškov

Iz podatkov vseh treh sodišč izhaja, da so vozniki prometno nesrečo povzročili z zelo različnimi kršitvami ZVCP-1, vendar nekaj prekrškov po obsegu še posebej izstopa (nepriklagovana hitrost, vključevanje v cestni promet, prednost na križišču in razdalja med vozili).

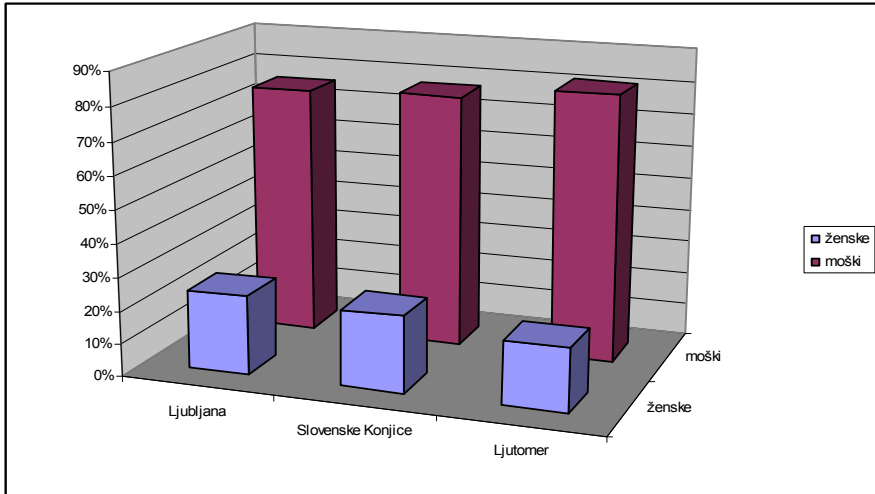
najbolj pogoste kršitve	sankcije 2005-2007	Predpisane sankcije 2008	Ljubljana	Slovenske Konjice	Ljutomer
116/7(234)	125, 3 KT (83) ¹³⁸	200, 5 KT, lahko PVMV (40)	1%	1%	/
25/4(5)(234)	125, 3 KT (125)	300, 5 KT	3%	4%	6%
25/5(6)(234)	125, 3 KT (83)	200, 5 KT, lahko PVMV (120)	1%	7%	4%
27/3(234)	125, 3 KT (83)	200, 5 KT, lahko PVMV (40)	9%	8%	6%
29/4(234)	125, 3 KT (125)	200, 5 KT, lahko PVMV (120)	12%	16%	13%
30/5(234)	213, 4 KT	460, 6 KT	35%	33%	30%
38/4(234)	256, 5 KT	500, 11 KT	1%	2%	1%
38/5(234)	125, 3 KT (125)	200, 5 KT, lahko PVMV (150)	1%	2%	2%
44/2(234)	213, 4 KT	300, 4 KT	18%	16%	23%
46/7(234)	213, 4 KT	300, 5 KT	10%	18%	7%
49/4(234)	213, 4 KT	300, 5 KT	1%	/	1%

Poglavje 7.3 - tabela 6

Iz tabele je razvidno, da se najbolj pogosti prekrški v podobnem obsegu pojavljajo na območjih vseh treh sodišč.

¹³⁸ V oklepaju je navedena višina globe temeljnega prekrška, ko je ta nižji od globe predpisane za prekršek po 234. členu.

c) Razmerje po spolu storilca



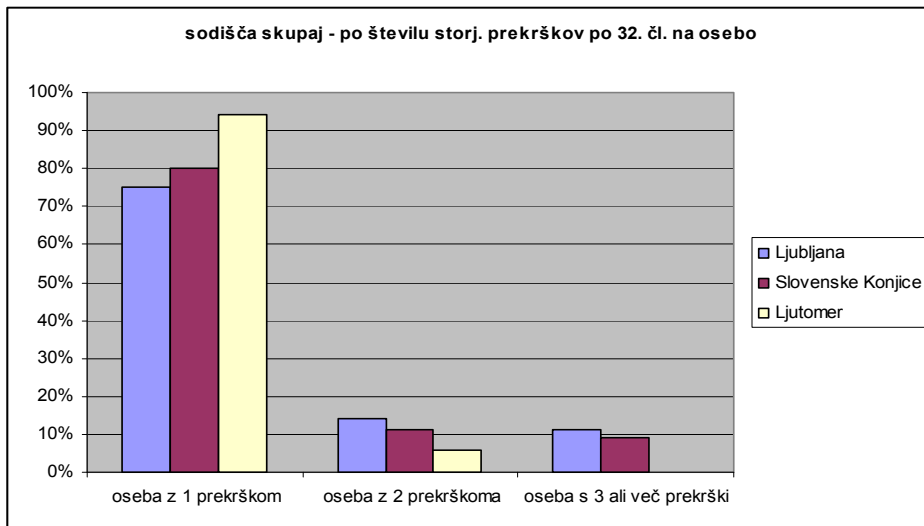
Poglavje 7.3 - graf 5

	moški	ženske
Ljubljana	76%	24%
Slovenske Konjice	77%	23%
Ljutomer	81%	19%

Poglavje 7.3 - tabela 7

Okrog tri četrtine prekrškov po 234. členu storijo moški, eno četrtino pa ženske. V primerjavi z ostalimi skupinami prekrškov je obseg storjenih prekrškov po 234. členu, ki so jih storile ženske, največji, še vedno pa prevladujejo moški storilci.

d) Razmerje glede na število prekrškov posamezne osebe



Poglavje 7.3 - graf 6

	oseba z 1 prekrškom	oseba z 2 prekrškoma	oseba s 3 ali več prekrški
Ljubljana	75%	14%	11%
Slovenske Konjice	80%	11%	9%
Ljutomer	94%	6%	0

Poglavje 7.3 - tabela 8

Iz teh podatkov je razvidno, da so v povprečju 75% prometnih nesreč storile osebe, ki imajo le en prekršek. V skupini oseb z 2 prekrškoma so tudi storilci, ki so storili prometno nesrečo in hkrati vozili pod vplivom alkohola.

7.3.3 Vožnja pod vplivom alkohola, mamil,.. ter odklon preizkusa alkoholiziranosti ali strokovnega pregleda

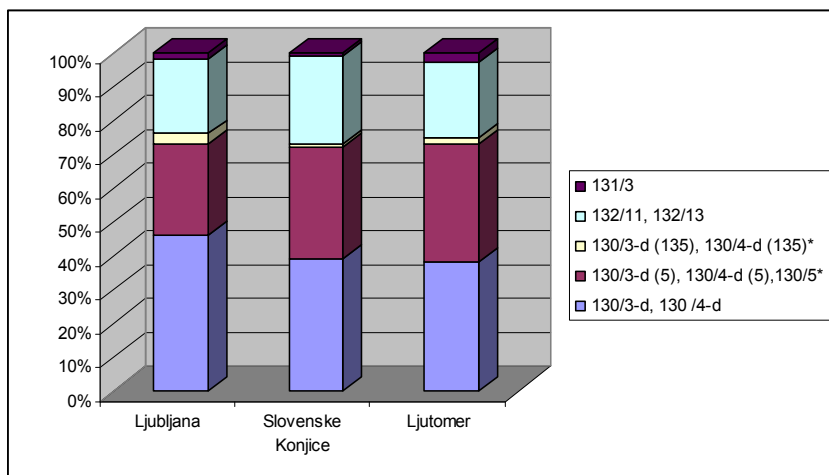
a) Skupni obseg prekrškov po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1

obseg prekrškov	2005	2006	2007	2008
Ljubljana	22%	26%	29%	23%
Slovenske Konjice	27%	24%	22%	27%
Ljutomer	20%	17%	28%	35%

Poglavje 7.3 - tabela 9

Pripad na sodišču v Slovenskih Konjicah in v Ljubljani je v vseh 4-ih letih konstanten, med 22 % do največ 29%, po obsegu obravnavanih prekrškov odstopa sodišče iz Ljutomera.

b) Razmerje po skupinah prekrškov



Poglavje 7.3 - graf 7

obseg po skupinah prekrškov	130/3-d, 130/4-d	130/3-d (5), 130/4-d (5), 130/5 ¹³⁹	130/3-d (135), 130/4-d (135) ¹⁴⁰	132/11, 132/13	131/3
Ljubljana	46%	27%	3%	22%	2%
Slovenske Konjice	39%	33%	1%	26%	1%
Ljutomer	38%	35%	2%	22%	3%

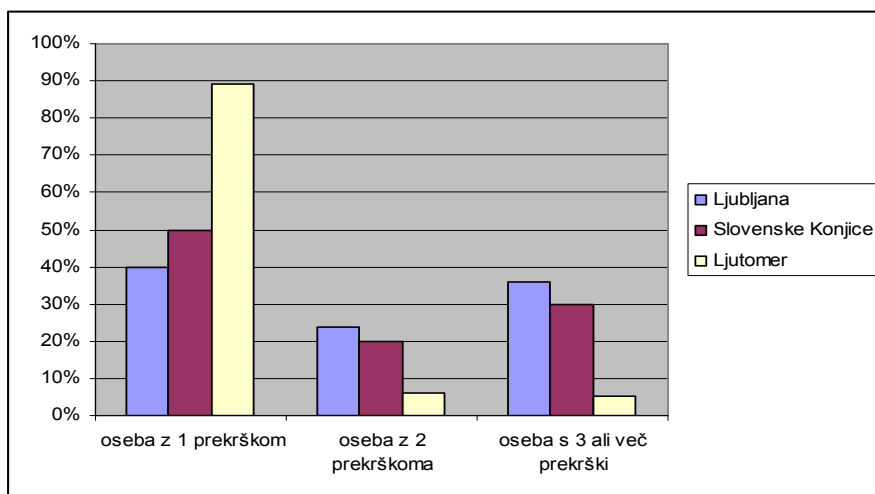
Poglavje 7.3 - tabela 10

¹³⁹ Kljub trem različnim zapisom gre za isti kvalificirani prekršek po 5. odstavku 130. člena ZVCP-1.

¹⁴⁰ Tudi oblika zapisa prekrška po 8. odstavku 135. člena ZVCP-1 se je spreminjala.

Primerjava pokaže, da je na sodišču v Ljubljani v primerjavi z ostalima dvema sodiščema večji obseg prekrškov po d. točki 3. in 4. odstavka 130. člena (rezultat med 0,52 in 0,72 mg/l), zato pa ima najmanjši obseg najtežjih prekrškov s predpisano sankcijo 18 kazenskih točk (rezultat nad 0,72 mg/l). Zaradi dilem, glede vsebine prekrška po 8. odstavku 135. člena, se je le-ta v praksi sodišč v obravnavanem obdobju le redko uporabljal. Zanimivo pa je, da je na vseh treh sodiščih po obsegu skoraj enako število prekrškov odklona preizkusa oz. strokovnega pregleda. Obseg prekrškov voznje pod vplivom mamil je nizek, vendar pa ti vozniki zelo pogosto odklonijo strokovni pregled in zato odgovarjajo za prekršek po 132. členu.

c) Razmerje glede na število prekrškov posamezne osebe



Poglavje 7.3 - graf 8

	oseba z 1 prekrškom	oseba z 2 prekrškoma	oseba s 3 ali več prekrški
Ljubljana	40%	24%	36%
Slovenske Konjice	50%	20%	30%
Ljutomer	89%	6%	5%

Poglavje 7.3 - tabela 11

Iz gornjih podatkov izhaja, da so v Ljubljani glede na skupen obseg največ prekrškov (36%) storile osebe, ki imajo 3 ali več prekrškov. Bistveno drugačna slika pa je v Ljutomeru, kjer so skoraj 90% vseh prekrškov storile osebe, ki imajo le en prekršek.

7.3.4 Prekoračitev hitrosti – prekršek po 32. členu ZVCP-1

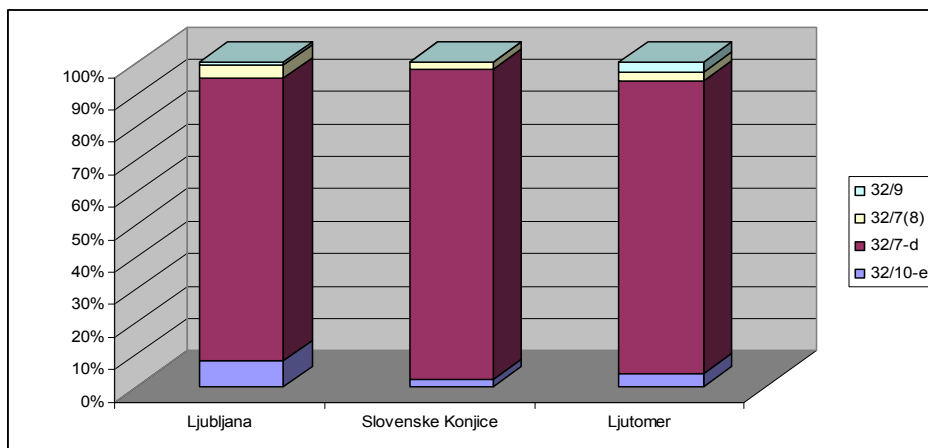
a) Obseg obravnavanih prekrškov skupaj po letih

	2005	2006	2007	2008
Ljubljana	22%	20%	34%	24%
Slovenske Konjice	22%	30%	25%	23%
Ljutomer	10%	17%	41%	33%

Poglavje 7.3 - tabela 12

Po obsegu sta precej primerljivi sodišči iz Ljubljane in Slovenskih Konjic, precej pa glede pripada izstopa sodišče iz Ljutomera.

b) Razmerje glede na vrsto prekrška



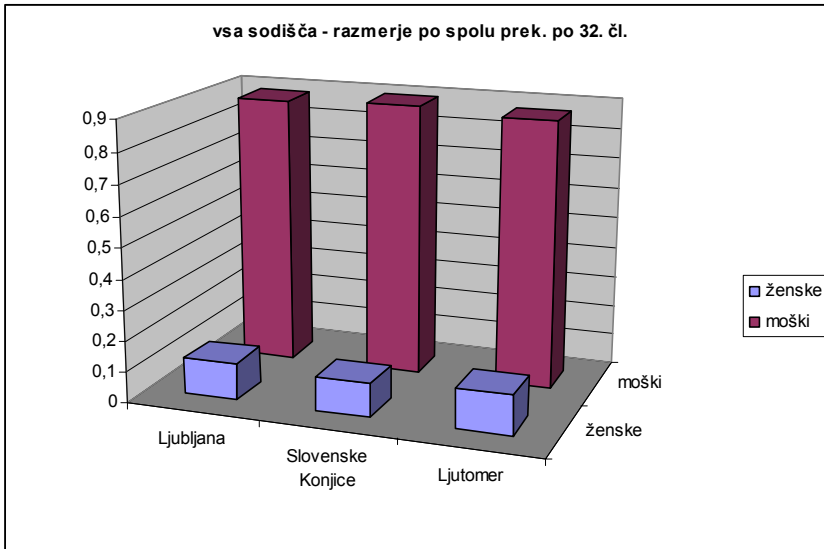
Poglavje 7.3 - graf 9

	Ljubljana	Slovenske Konjice	Ljutomer
32/10-e	8%	2%	4%
32/7-d	87%	96%	91%
32/7(8)	4%	2%	3%
32/9	1%	0%	3%

Poglavje 7.3 - tabela 13

Podatki o številu storjenih vrst prekrškov po 32. členu ZVCP-1 kažejo enak trend na vseh treh primerjanih sodiščih. V skoraj 90% prevladuje prekoračitev hitrosti v naselju nad 30 km/h, najtežji prekršek, prekoračitev hitrosti v naselju nad 50 km/h s predpisano sankcijo 18 kazenskih točk (kvalificirani prekršek po 8. odstavku 32. člena), pa je na srečo povsod prisoten v majhnem obsegu.

c) Razmerje glede na spol storilca



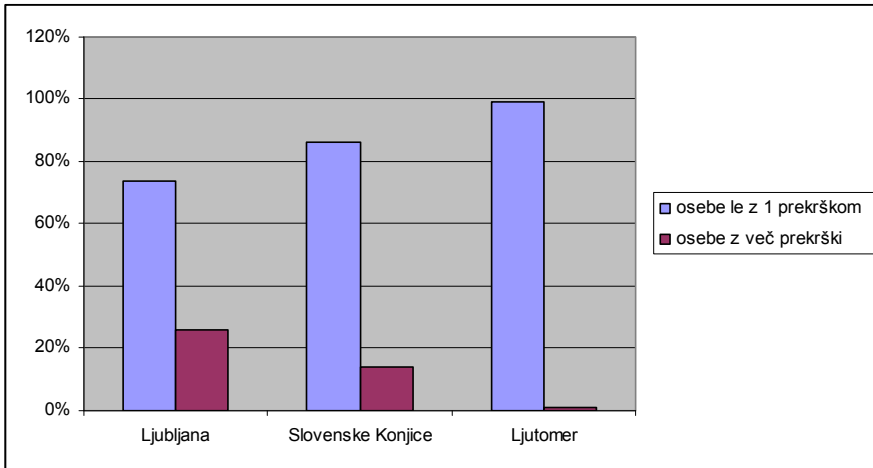
Poglavje 7.3 - graf 10

	moški	ženske
Ljubljana	88%	12%
Slovenske Konjice	89%	11%
Ljutomer	87%	13%

Poglavje 7.3 - tabela 14

Podatki ne potrebujejo komentarja, tudi prekoračitev hitrosti je prekršek, ki ga v večini primerov storijo moški storilci.

d) Razmerje po številu prekrškov posamezne osebe



Poglavje 7.3 - graf 11

	osebe le z 1 prekrškom	osebe z več prekrški
Ljubljana	74%	26%
Slovenske Konjice	86%	14%
Ljutomer	99%	1%

Poglavje 7.3 - tabela 15

Ti podatki so zanimivi, saj je na območju sodišča v Ljubljani kar četrtina oseb, ki je storila prekršek po 32. členu in hkrati še enega od drugih prekrškov, medtem ko so na sodišču v Ljutomeru storilci prekrška po 32. členu v večini le osebe z enim prekrškom.

7.4 OKRAJNO SODIŠČE V LJUBLJANI

7.4.1 Skupni obseg prekrškov v obdobju 2005 – 2008

a) Razmerje po letih

	skupaj	2005		2006		2007		2008	
1. celoten pripad ¹⁴¹	32645	7213	22%	8712	27%	8360	26%	8360	26%
2. pripad - sodna pristojnost ¹⁴²	29430	6584	22%	7424	25%	7711	26%	7711	26%
2a. Pripad - sodna. prist. brez razv.	25685	6269	24%	6949	27%	7189	28%	5278	21%
3. rešeni sodna pristojnost ¹⁴³	27439	6464	24%	6977	25%	6999	26%	6999	26%
3.a. rešeni sodna pristojnost (brez razv.) ¹⁴⁴	26435	6259	24%	6770	26%	6703	25%	6703	25%

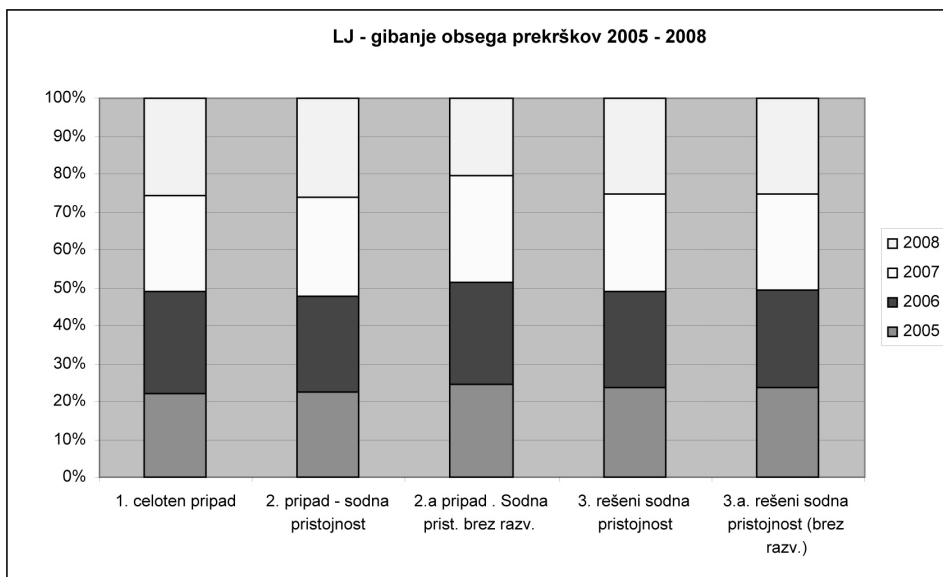
Poglavje 7.4 - tabela 1

¹⁴¹ Celoten pripad - obsega vse zadeve, ki jih je sodišče v ciljnih letih prejelo: skupaj obdolžilni predlogi in zahteve za sodno varstvo.

¹⁴² Pripad sodna pristojnost - obsega celoten pripad zadev, ki so v sodni pristojnosti po 2. odstavku 52. člena ZP-1.

¹⁴³ Rešeni sodna pristojnost - obsega vse zadeve, ki jih je sodišče rešilo do dneva, ko so bili podatki posneti.

¹⁴⁴ V točkah 2.a in 3.a je število zadev iz 2. in 3. točke zmanjšano za tiste zapise prekrškov, ki so bili (zadeve) razveljavljeni zaradi ugovora na izdano sodbo v skrajšanem postopku ali na podlagi vložene pritožbe na višjem sodišču (v obeh primerih se je po razveljavitvi zadeva vpisala pod novo številko) zaradi prekinitve postopka ali odstopa.

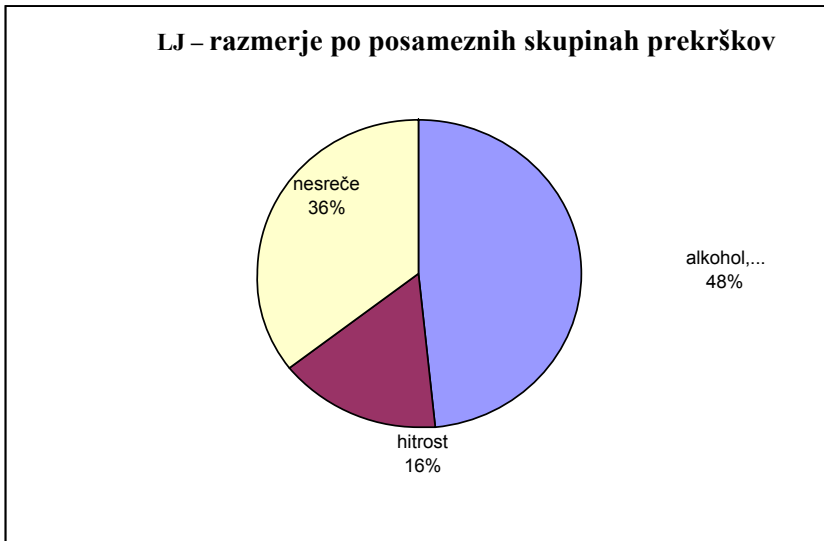


Poglavje 7.4 - graf 1

b) Razmerje po posameznih skupinah prekrškov

prekr. sodna pristojnost	voznja pod vpl. alkohola,	%	prekoračitev hitrosti	%	prometne nesreče	%	skupaj
moški	11516	52%	3631	16%	6997	32%	22144
ženske	876	25%	504	14%	2160	61%	3540
skupaj	12392		4135		9157		25684

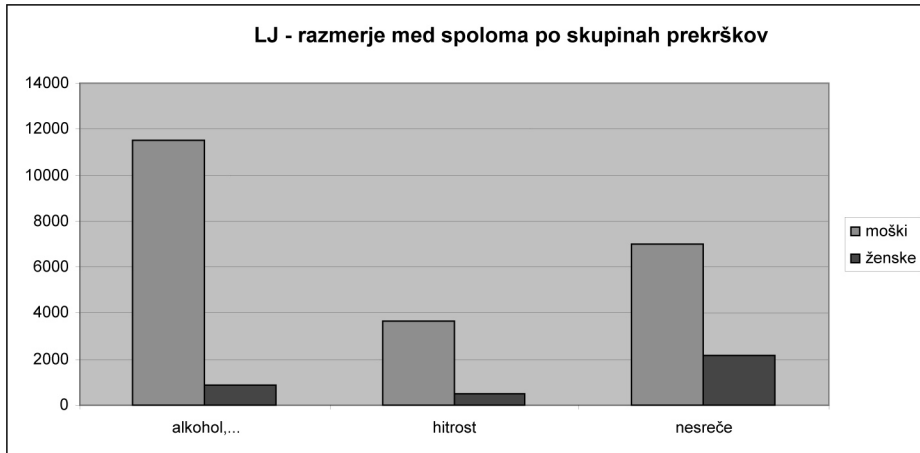
Poglavje 7.4 - tabela 2



Poglavje 7.4 - graf 2

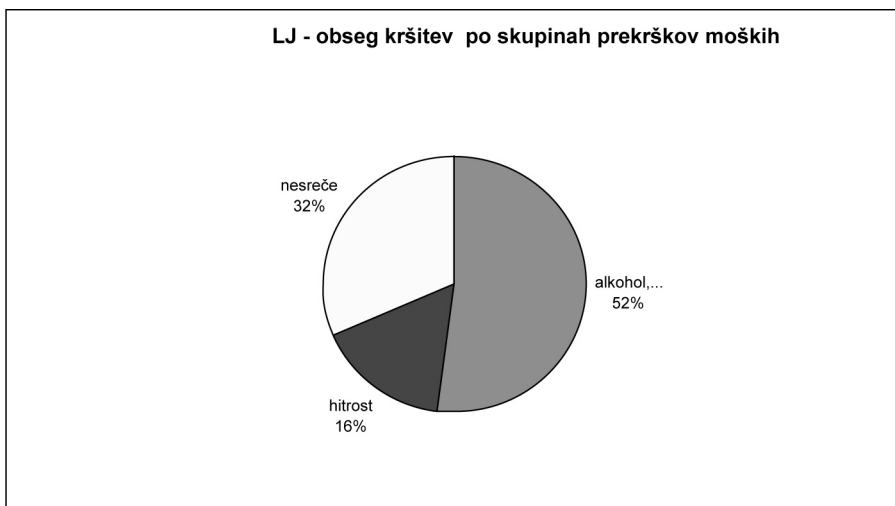
Skoraj polovica vseh prekrškov (48%) predstavlja vožnja pod vplivom alkohola, ..., na drugem mestu so prometne nesreče s 36%, namanj pa je prekoračitve hitrosti (16%).

c) Glede na spol storilca



Poglavje 7.4 - graf 3

Pregled strukture storilcev po spolu pokaže, da je kar 86% storilcev moških in le 14% žensk. Medtem, ko je storilk prekrškov vožnje pod vplivom alkohola, ... in prekoračitve hitrosti v primerjavi z moškimi relativno malo, je večje število povzročiteljic prometnih nesreč.



Poglavje 7.4 - graf 4



Poglavje 7.4 - graf 5

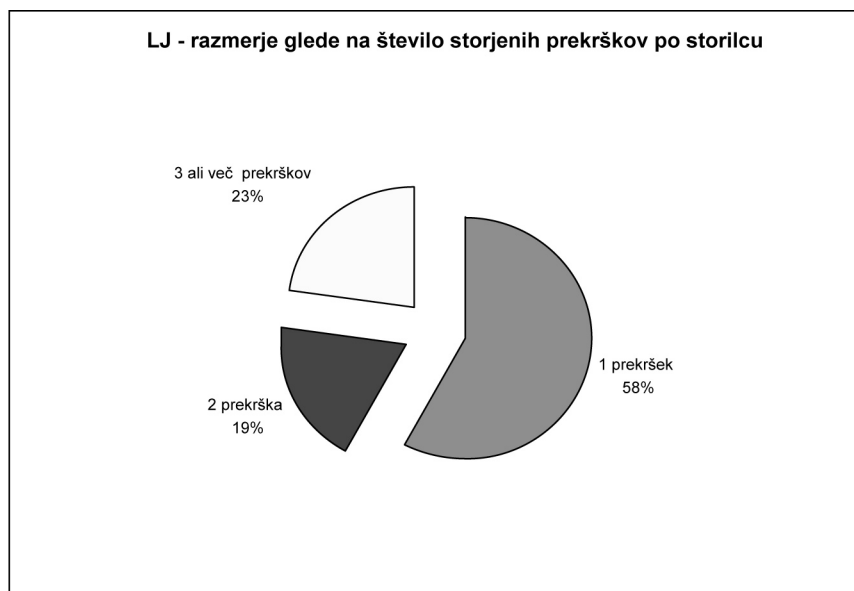
Medtem, ko pri moških polovico prekrškov obsega vožnja pod vplivom alkohola, je teh pri ženskah le za četrtno, skoraj obrnjena slika je pri storitvi prekrška po 234. členu, ki pri ženskah zajemajo 60% vseh prekrškov, pri moških pa le 32%.

d) Razmerje glede na število storjenih prekrškov po storilcu

- Vsi skupaj

	1 prekršek		2 prekrška		3 ali več prekrškov		
moški	10712	81%	4050	91%	5079	96%	19841
ženske	2580	19%	382	9%	207	4%	3169
skupaj	13292		4432		5286		23010

Poglavje 7.4 - tabela 3



Poglavje 7.4 - graf 6

- Po spolu

Med storilci samo enega prekrška je ena petina žensk ter štiri petine moških. Število pa se pri storilkah dveh prekrškov prepolovi, medtem ko jih je med pravimi povratncami le še 4%, moških pa zato kar 96%.



Poglavje 7.4 - graf 7



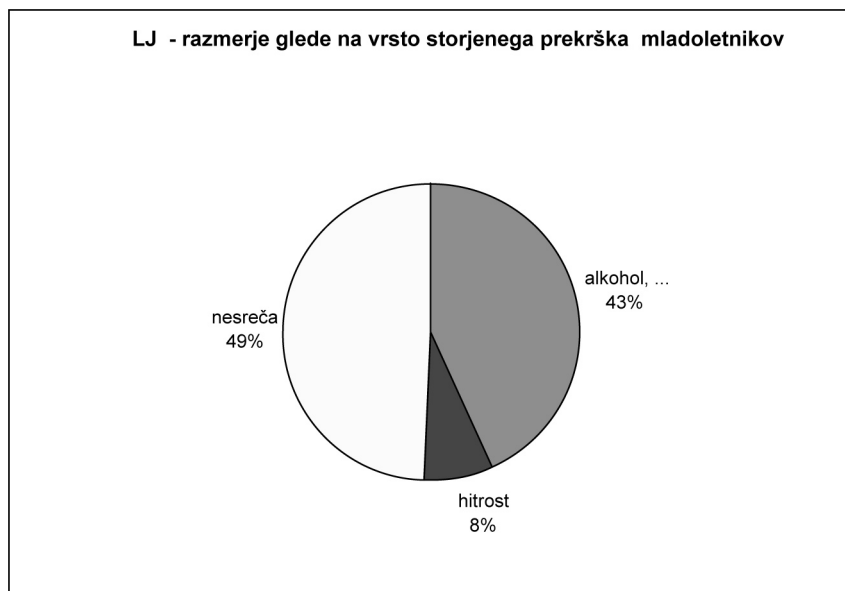
Poglavje 7.4 - graf 8

Podobna slika kot pri vseh storilcih je razvidna tudi pri pregledu števila prekrškov po posameznem spolu. Pri moških je slaba polovica storilcev storila vsaj dva prekrška, medtem ko je takih storilk pri ženskah le slaba petina.

e) Mladoletniki

mladoletnik 2005-2008	alkohol, ...	hitrost	nesreča	skupaj
pripad	207	37	238	482
rešeni	200	34	223	457

Poglavje 7.4 - tabela 4

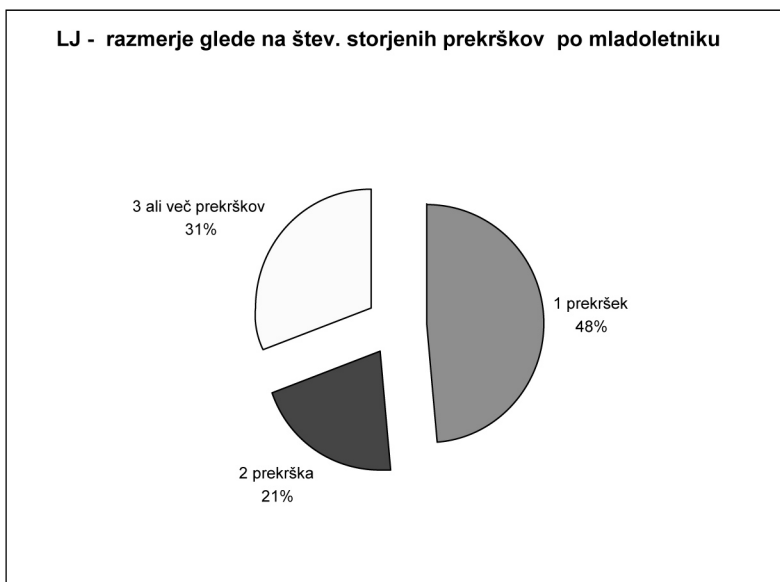


Poglavje 7.4 - graf 9

Pri mladoletnih storilcih je v primerjavi z vsemi storilci 10% več prekrškov povzročitve prometne nesreče ter za 5% manj prekrškov vožnje pod vplivom alkohola, ... Pri mladoletnikih so bili upoštevani vsi prekrški vožnje pod vplivom alkohola, ... in ne samo najtežji.

rešeni	1 prekršek	2 prekrška	3 ali več prekrškov	
po št. prekrškov	222	94	141	457

Poglavje 7.4 - tabela 5



Poglavje 7.4 - graf 10

V primerjavi z vsemi storilci je med mladoletniki več storilcev z 2 ali več prekrškov, saj jih je skupaj več kot polovica (vsi skupaj 58%).

7.4.2 Prekršek povzročitve prometne nesreče po 234. členu ZVCP-1

Vrste prekrškov	Obseg zadev po pripadu	v procentih	Moški	Ženske
ZVCP-1 101/6(234)	2	0%	2	0
ZVCP-1 102/16(234)	2	0%	2	0
ZVCP-1 103/13(234)	11	0%	8	3
ZVCP-1 104/9(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 109/13(234)	4	0%	3	1
ZVCP-1 110/16(234)	9	0%	7	2
ZVCP-1 110/17(234)	7	0%	7	0
ZVCP-1 113/7(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 113/8(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 114/5(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 116/7(234)	58	1%	41	17
ZVCP-1 119/16(234)	8	0%	6	2
ZVCP-1 119/17(234)	180	2%	137	43
ZVCP-1 119/18(234)	8	0%	2	6
ZVCP-1 120/3(234)	11	0%	7	4
ZVCP-1 122/3(234)	3	0%	3	0
ZVCP-1 123/9(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 126/10(234)	3	0%	2	1
ZVCP-1 126/11(234)	4	0%	4	0
ZVCP-1 135/10(234)	8	0%	7	1
ZVCP-1 139/8(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 25/4(234)	255	3%	255	0
ZVCP-1 25/5(234)	134	1%	96	38
ZVCP-1 25/6(234)	4	0%	3	1
ZVCP-1 26/7(234)	50	1%	41	9
ZVCP-1 26/8(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 26/9(234)	15	0%	13	2
ZVCP-1 26/10(234)	6	0%	4	2
ZVCP-1 27/3(234)	841	9%	662	179
ZVCP-1 28/6(234)	3	0%	3	0
ZVCP-1 28/7(234)	66	1%	52	14
ZVCP-1 29/4(234)	1093	12%	809	284
ZVCP-1 29/5(234)	3	0%	2	1
ZVCP-1 30/5(234)	3161	35%	2573	588
ZVCP-1 30/6(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 30/7(234)	12	0%	10	2
ZVCP-1 31/3(234)	14	0%	14	0
ZVCP-1 36/6(234)	24	0%	17	7
ZVCP-1 37/5(234)	31	0%	28	3
ZVCP-1 38/3(234)	13	0%	12	1
ZVCP-1 38/4(234)	55	1%	46	9
ZVCP-1 38/5(234)	75	1%	67	8
ZVCP-1 40/6(234)	2	0%		0
ZVCP-1 40/7(234)	16	0%	12	4
ZVCP-1 40/8(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 41/2(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 42/3(234)	21	0%	17	4
ZVCP-1 43/4(234)	3	0%	2	1
ZVCP-1 44/2(234)	1610	18%	133	477
ZVCP-1 44/3(234)	48	1%	33	15
ZVCP-1 45/4(234)	66	1%	53	13
ZVCP-1 45/5(234)	31	0%	24	7
ZVCP-1 46/7(234)	925	10%	660	265
ZVCP-1 46/8(234)	7	0%	4	3
ZVCP-1 47/5(234)	6	0%	5	1
ZVCP-1 47/6(234)	8	0%	7	1
ZVCP-1 48/6(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 49/4(234)	122	1%	76	46
ZVCP-1 51/4(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 50/6(234)	4	0%	2	2

ZVCP-1 52/5(234)	2	0%	1	1
ZVCP-1 52/6(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 54/3(234)	39	0%	25	14
ZVCP-1 55/2(234)	6	0%	3	3
ZVCP-1 58/2(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 59/4(234)	2	0%	2	0
ZVCP-1 59/5(234)	2	0%	2	0
ZVCP-1 60/3(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 61/8(234)	2	0%	2	0
ZVCP-1 65/3(234)	9	0%	9	0
ZVCP-1 69/5(234)	1	0%	1	0
ZVCP-1 95/9(234)	36	0%	20	16
ZVCP-1 96/6(234)	1	0%	1	0
	9157		7054	2101

Poglavje 7.4 - tabela 6

7.4.2.1 Skupni obseg prekrškov

a) Po posameznem prekršku

b) Po letih

pripad 2005 - 2008		
2005	2560	28%
2006	2857	31%
2007	2267	25%
2008	1473	16%

Poglavje 7.4 - tabela 7



Poglavje 7.4 - graf 11

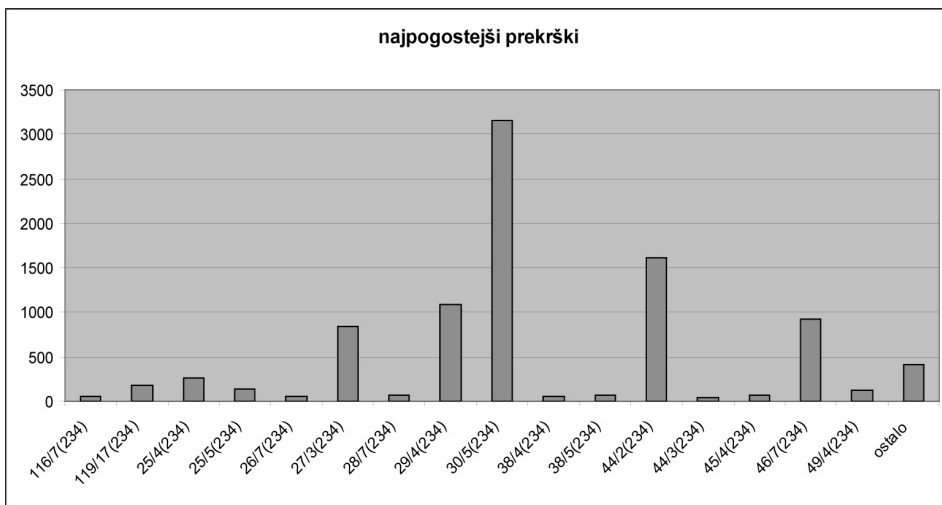
Najnižji pripad je zaslediti v letu 2008, ko je bilo v postopek predlaganih samo 16% prekrškov od skupnega števila vseh prekrškov v tem obdobju, največji obseg – 31% pa je bil v letu 2006.

c) Najpogostejši prekrški

vrste kršitev	število kršitev		moški		ženske	
116/7(234)	58	1%	41	1%	17	1%
119/17(234)	180	2%	137	2%	43	2%
25/4(234)	255	3%	255	4%	0	0%
25/5(234)	134	1%	96	1%	38	2%
26/7(234)	50	1%	41	1%	9	0%
27/3(234)	841	9%	662	10%	179	8%
28/7(234)	66	1%	52	1%	14	1%
29/4(234)	1093	12%	809	12%	284	13%
30/5(234)	3161	35%	2573	37%	588	27%
38/4(234)	55	1%	46	1%	9	0%
38/5(234)	75	1%	67	1%	8	0%
44/2(234)	1610	18%	1133	16%	477	22%
44/3(234)	48	1%	33	0%	15	1%
45/4(234)	66	1%	53	1%	13	1%
46/7(234)	925	10%	660	9%	265	12%
49/4(234)	122	1%	76	1%	46	2%
ostalo	418	5%	214	3%	204	9%
	9157		6948		2209	

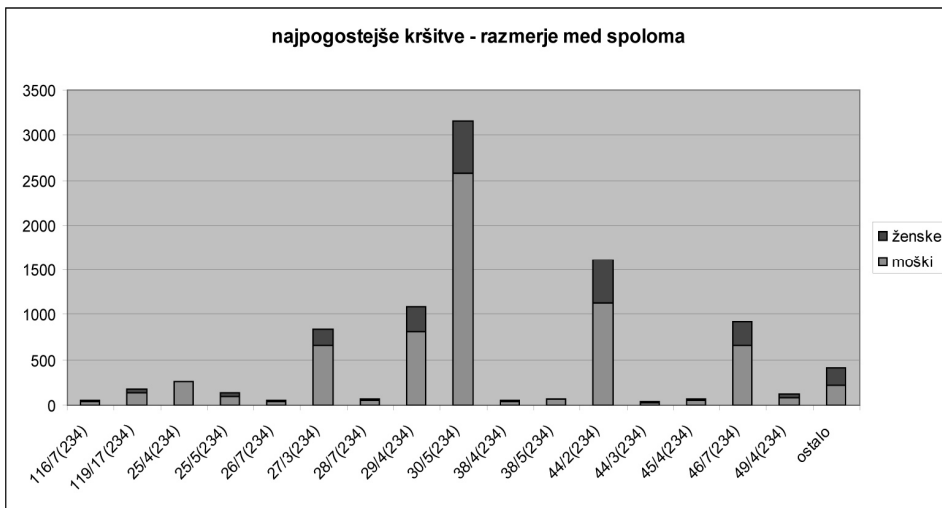
Poglavje 7.4 - tabela 8

Ker je število vseh storjenih prekrškov preobsežno, je bila analiza narejena le v okviru najpogostejših. Največ prometnih nesreč je bilo storjenih s kršitvijo 1. in 2. . odstavka 30. člena (35%), 44. člena (18%) ter 29. člena (12%).

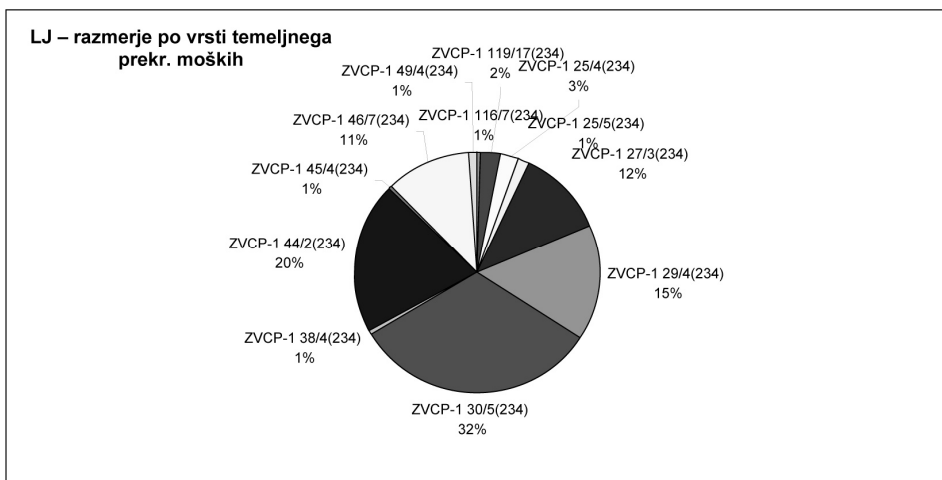


Poglavje 7.4 - graf 12

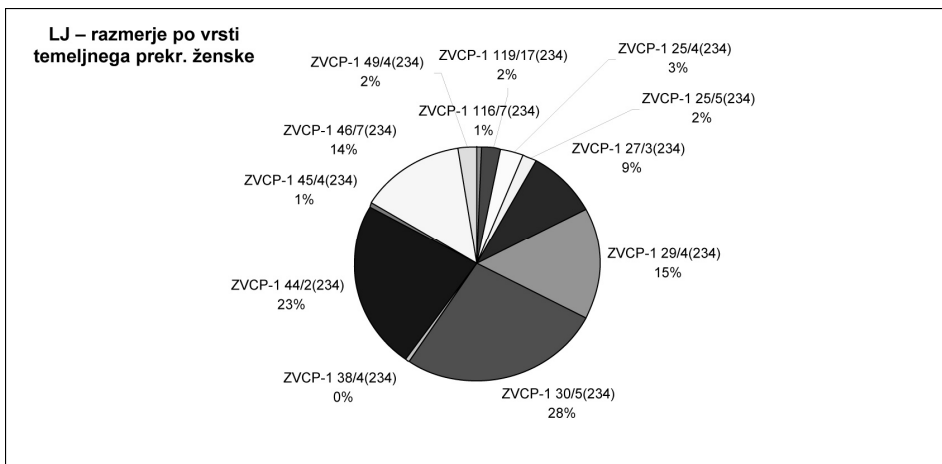
d) Razmerje po spolu



Poglavje 7.4 - graf 13



Poglavje 7.4 - graf 14



Poglavje 7.4 - graf 15

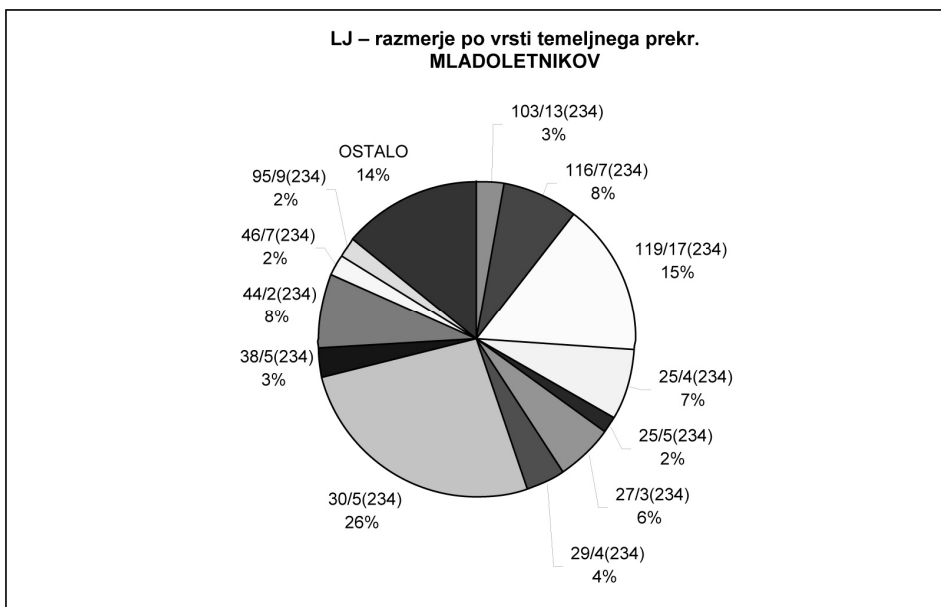
Povzročitev prometne nesreče s kršitvijo 30. člena je pri obeh spolih v največjem obsegu, malo več pri moških (32%) in manj pri ženskah (28%), na drugem mestu je kršitev 44. člena (pri moških v 20%, pri ženskah pa v 23%), medtem ko je kršitev 29. člena pri obeh spolih enaka (oba v 15% primerov), pri moških je na četrtem mestu kršitev 27. člena (12%), pri ženskah pa 46. člena (14%).

e) Mladoletniki

prekršek	št.	%
103/13(234)	8	3%
110/17(234)	1	0%
116/7(234)	23	8%
119/16(234)	1	0%
119/17(234)	45	15%
119/18(234)	2	1%
123/9(234)	1	0%
126/11(234)	2	1%
135/10(234)	2	1%
139/8(234)	1	0%
25/4(234)	21	7%
25/5(234)	5	2%
25/6(234)	2	1%
26/7(234)	1	0%
26/9(234)	1	0%
27/3(234)	17	6%
29/4(234)	11	4%
30/5(234)	77	26%
30/7(234)	4	1%

31/3(234)	1	0%
36/6(234)	2	1%
37/5(234)	3	1%
38/3(234)	1	0%
38/4(234)	1	0%
38/5(234)	8	3%
40/7(234)	1	0%
40/8(234)	1	0%
44/2(234)	23	8%
44/3(234)	4	1%
46/7(234)	6	2%
47/5(234)	1	0%
54/3(234)	3	1%
55/2(234)	1	0%
59/4(234)	1	0%
59/5(234)	1	0%
61/8(234)	1	0%
95/9(234)	6	2%
96/6(234)	1	0%

Poglavje 7.4 - tabela 9



Poglavje 7.4 - graf 16

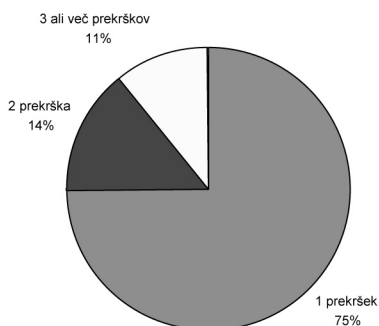
Pri mladoletnikih je na prvem mestu po obsegu kršitev 30. člena (26%), vendar pa je na drugem mestu kršitev 119. člena – neupoštevanje rdeče luči - v kar 15% ter 116. člena v 8% primerov.

f) Glede na število storjenih prekrškov posameznega storilca

	osebe z 1 prekr.	osebe z dvema 2 prekr.	osebe s 3 ali več prekr.
skupaj prekrški rešeni v obdobju 2005-2008	6035	1148	877
	75%	14%	11%

Poglavje 7.4 - tabela 10

**LJ- storilci prometne nesreče glede na število vseh storjenih prekrškov
(rešeni 2005-2008)**



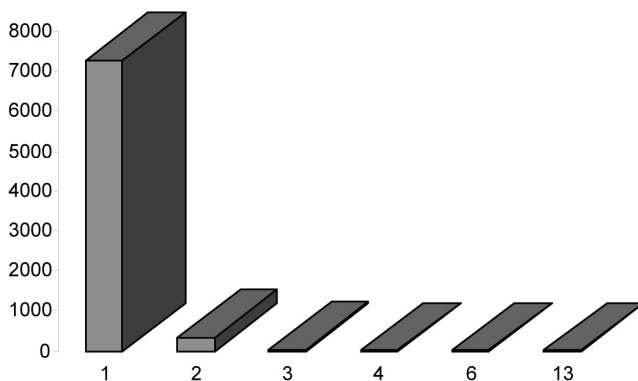
Poglavje 7.4 - graf 17

• **Osebe s 3 ali več prekrški**

osebe s 3 ali več prekr.	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	16	19
skupaj	434	182	91	45	53	40	10	2	3	13	1	1	2

Poglavje 7.4 – tabela 11

LJ - število oseb glede na povratek prekrška po 234. čl.



Poglavje 7.4 - graf 18

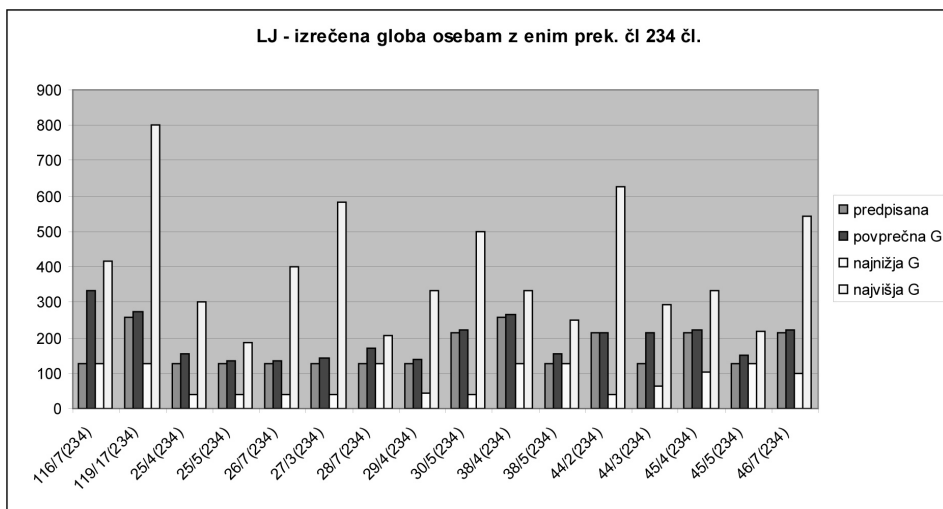
7.4.2.2 Izrečene sankcije osebam z 1 prekrškom

Zaradi preglednosti so v nadaljevanju obravnavani samo najbolj pogosti prekrški

- **Globa (2005 – 2007)**

vrste prekrškov	predpisana	povprečna G	najnižja G	najvišja G
116/7(234)	125	333	125	417
119/17(234)	256	272,5	125	800
25/4(234)	125	156,6	40	300
25/5(234)	125	134	41	187
26/7(234)	125	133,5	41	400
27/3(234)	125	144	40	584
28/7(234)	125	169,5	125	208
29/4(234)	125	140	42	333
30/5(234)	213	222,5	40	500
38/4(234)	256	265,7	125	333
38/5(234)	125	153,3	125	250
44/2(234)	213	215	40	625
44/3(234)	125	215,5	65	292
45/4(234)	213	221,6	104	333
45/5(234)	125	150,5	125	220
46/7(234)	213	221	100	542

Poglavje 7.4 - tabela 12

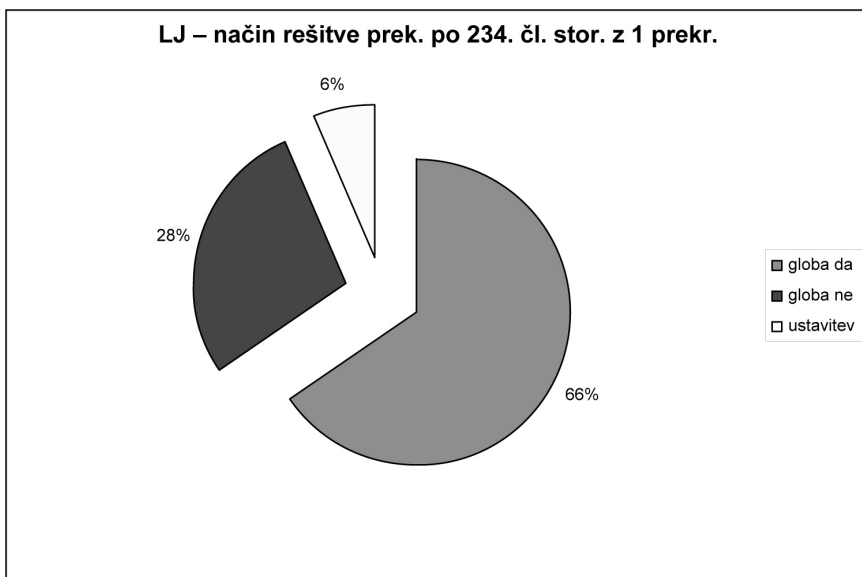


Poglavje 7.4 - graf 19

vrste prekrškov	št.G na meji predp.	št. višjih G	št nižjih G	G ni bila izrečena	ustavitev
ZVCP-1 116/7(234)	9	7	0	21	2
ZVCP-1 119/17(234)	3	70	0	43	11
ZVCP-1 25/4(234)	27	21	2	82	11
ZVCP-1 25/5(234)	24	8	3	44	8
ZVCP-1 26/7(234)	15	11	1	10	3
ZVCP-1 27/3(234)	160	70	29	298	54
ZVCP-1 28/7(234)	1	19	0	15	7
ZVCP-1 29/4(234)	358	108	7	339	25
ZVCP-1 30/5(234)	760	240	47	347	120
ZVCP-1 38/4(234)	13	7	2	4	1
ZVCP-1 38/5(234)	12	11	0	21	5
ZVCP-1 44/2(234)	661	140	27	149	51
ZVCP-1 44/3(234)	0	14	1	13	0
ZVCP-1 45/4(234)	2	19	1	7	3
ZVCP-1 45/5(234)	6	6	0	7	2
ZVCP-1 46/7(234)	355	91	14	70	33
v procentih skupaj	46%	16%	3%	28%	6%

Poglavje 7.4 - tabela 13

Sodišče je storilec v 46% prekrškov izreklo globo na meji predpisane, v 16% je izreklo višjo globo, v 3% pa je predpisano globo omililo. Globa ni bila izrečena v 28% primerov, v 6% pa je bil postopek ustavljen.



Poglavje 7.4 - graf 20

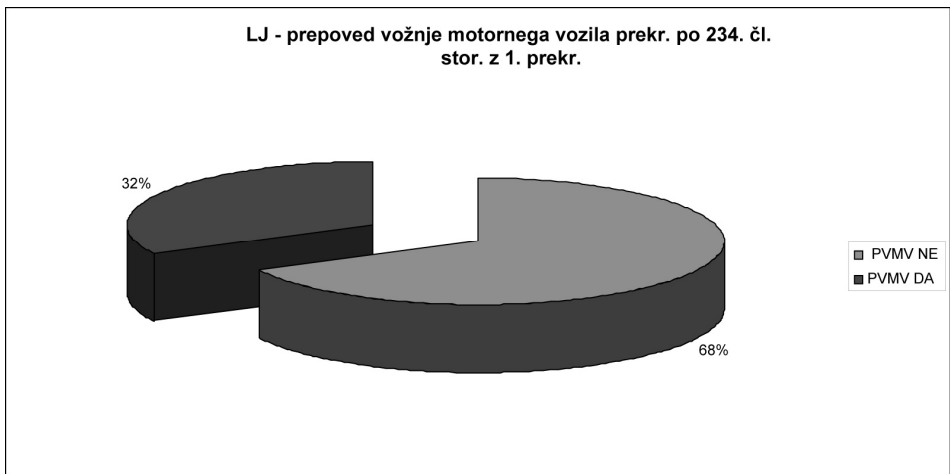
Iz gornjih podatkov je razvidno, da je sodišče v 66% globo izreklo, v 28% globa ni bila izrečena (po vsej verjetnosti je bil izrečen opomin ali mladoletniku vzgojni ukrep), v 6% pa je bil postopek ustavljen.

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 – 2008)**



Poglavje 7.4 - graf 21

Sodišče je 62% storilcem izreklo kazenske točke.



Poglavje 7.4 - graf 22

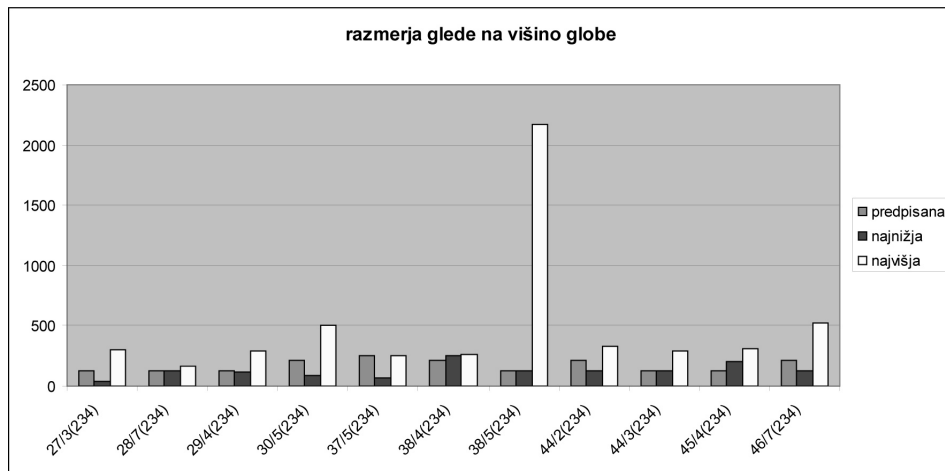
Sodišče je storilcem samo 1 prekrška v 32% izreklo sankcijo prepoved vožnje motornega vozila, to je v polovici primerov, ko je bila izrečena globa na meji predpisane oziroma višja.

7.4.2.3 Sankcije izrečene osebam z več prekrški

- **Globa**

vrste prekrškov	predpisana	najnižja G	najvišja G
116/7(234)	125	42	130
119/17(234)	256	250	300
25/4(234)	125	125	210
25/5(234)	125	125	150
26/7(234)	125	/	/
27/3(234)	125	42	300
28/7(234)	125	130	166
29/4(234)	125	120	292
30/5(234)	213	83	500
37/5(234)	256	63	250
38/4(234)	213	250	260
38/5(234)	125	125	2170
44/2(234)	213	125	333
44/3(234)	125	125	292
45/4(234)	125	200	310
46/7(234)	213	125	520

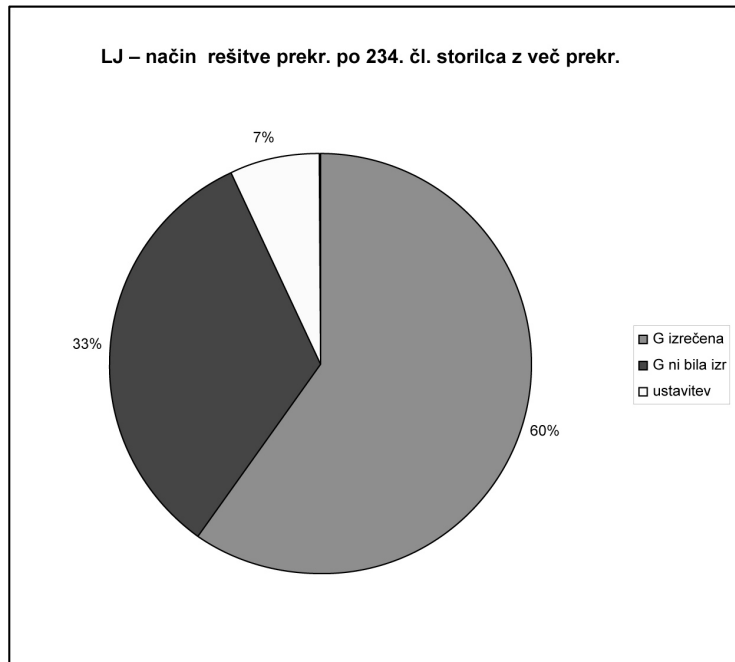
Poglavje 7.4 - tabela 14



Poglavje 7.4 - graf 23

vrste prekrškov	št.G na meji predp.	št. višjih G	št nižjih G	G ni bila izrečena	ustavitvev
116/7(234)	1	1	1	4	2
119/17(234)	3	3	0	4	1
25/4(234)	9	5	0	14	5
25/5(234)	3	2	0	5	1
26/7(234)	0	0	0	5	1
27/3(234)	40	30	16	66	14
28/7(234)	0	2	0	2	2
29/4(234)	22	16	1	33	2
30/5(234)	105	66	8	73	12
37/5(234)	3	3	0	4	1
38/4(234)	1	3	2	4	5
38/5(234)	52	14	0	19	3
44/2(234)	1	4	0	5	0
44/3(234)	3	2	0	3	1
45/4(234)	0	0	0	5	1
46/7(234)	24	10	2	9	2
skupaj	267	161	30	255	53
skupaj v %	35%	21%	4%	33%	7%

Poglavje 7.4 - tabela 15



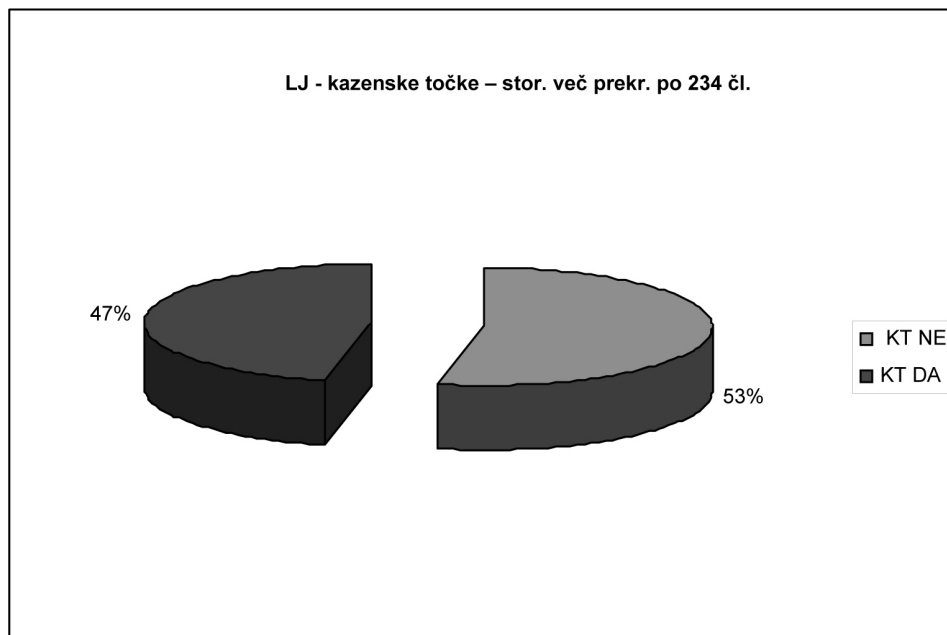
Poglavje 7.4 - graf 24

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 – 2008)**

- Kazenske točke

stor več prekr.		
KT NE	409	53%
KT DA	357	47%

Poglavje 7.4 - tabela 16

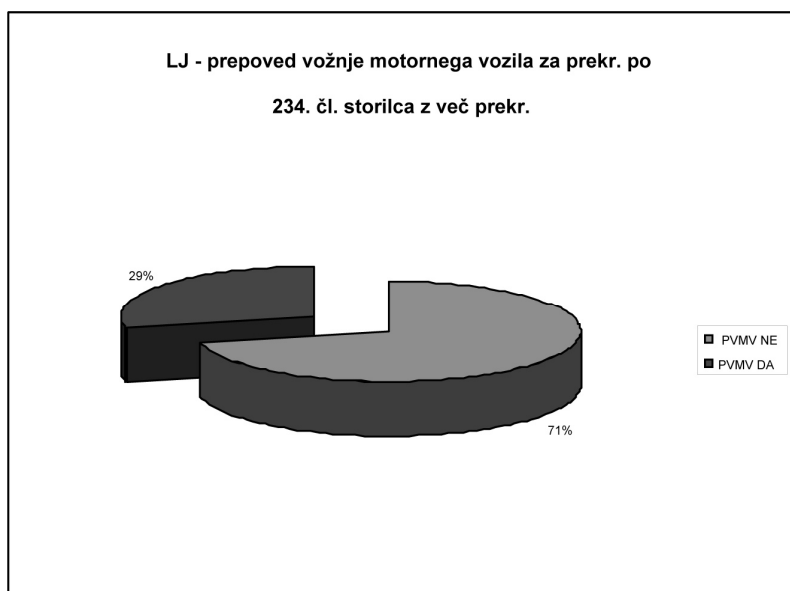


Poglavje 7.4 - graf 25

- Prepoved vožnje motornega vozila

PVMV NE	547	71%
PVMV DA	219	29%

Poglavje 7.4 - tabela 17



Poglavje 7.4 - graf 26

7.4.2.4 Povzetek

Kar tri četrtine prometnih nesreč so storile osebe, ki imajo le en prekršek, 14% je bilo oseb z 2 prekrškoma (v tej skupini so tudi osebe, ki so vozile pod vplivom alkohola in povzročile prometno nesrečo), 11% oseb pa je storilcev s 3 ali več prekrški.

Pregled podatkov, ki je bil opravljen na manjšem številu najpogostejših prekrškov, je pokazal naslednje:

Osebe z 1 prekrškom: Sodišče je v 93% ugotovilo odgovornost storilca, od tega je bila globa izrečena v 62% (v preostalem delu je moral biti izrečen bodisi opomin bodisi je šlo za postopke zoper mladoletnike), od tega je v 33% prekrškov izreklo globo na meji predpisane, v 26% je izreklo višjo globo, v 3% pa je predpisano globo omililo.

Osebe z več prekrški: sodišče je v 94% ugotovilo odgovornost storilca in v 65% izreklo globo, v 40% na meji predpisane, v 22% višjo, v 3% pa je globo omililo.

	povprečna G		število višjih G	
	os. 1 prek	več prekr.	os. 1 prek	več prekr.
234(29/4)	140 €	151 €	13%	21%
30/5(234)	222,50 €	233 €	16%	24%
44/2(234)	215 €	223 €	14%	29%

Poglavje 7.4 - tabela 18

Iz gornje tabele je razvidno, da je sodišče okoliščino, da ima oseba več prekrškov, upoštevalo, saj je pri vseh treh prekrških višja povprečna globa, oziroma je bila več osebam izrečena višja globa.

prekršek ¹⁴⁵	KT da		PVMV da	
	os. 1 prek	več prekr.	os. 1 prek	več prekr.
29/4(234)	53%	44%	30%	31%
30/5(234)	72%	60%	39%	43%
44/2(234)	83%	70%	39%	39%

Poglavje 7.4 - tabela 19

Zanimiva pa je primerjava izrečenih kazenskih točk in prepovedi vožnje motornega vozila. Stranska sankcija kazenskih točk je bila v manjšem deležu izrečena osebam z več prekrški (verjetno zato, ker je med njimi več oseb, ki jim je vozniško dovoljenje prenehalo veljati), medtem ko je stranska sankcija prepovedi vožnje motornega vozila obem skupinama izrečena skoraj v enakem številu, ki pa je še vedno nižje kot je bilo izrečenih kazenskih točk.

7.4.3 Prekršek vožnje pod vplivom alkohola, mamil., ali odklon preizkusa po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1

7.4.3.1 Skupni obseg prekrškov v obdobju 2005 - 2008

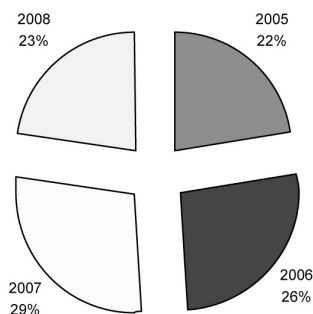
a) Po letih

pripad	2005	2006	2007	2008
po številu prekrškov	2787	3265	3507	2832

Poglavje 7.4 - tabela 20

¹⁴⁵ Pregled izrečenih kazenskih točk in prepovedi vožnje motornega vozila je bil narejen za obdobje 2005-2008.

LJ – obseg prekrškov po 130., 131. in 132. čl. v letih 2005 - 2008



Poglavje 7.4 - graf 27

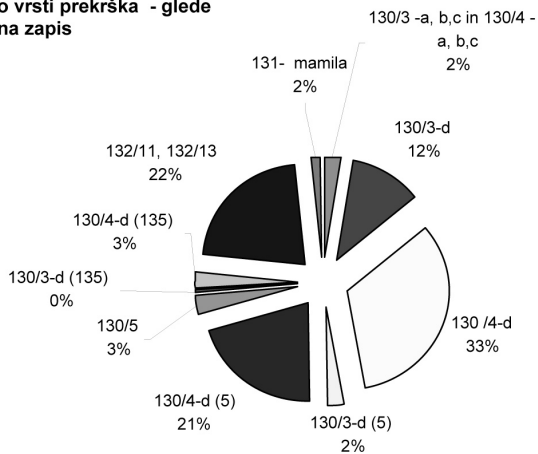
Obseg zadev je precej konstanten, od 22% do 29%. Malo manjši obseg je bil v letu 2005, kar bi lahko pripisali novim višjim sankcijam. Višje sankcije so bile predpisane tudi v letu 2008, ko je ravno tako zaslediti nižji pripad prekrškov.

b) Po prekršku in spolu

	skupaj	moški	ženske
130/3 -a, b,c in 130/4 -a, b,c	278		
130/3-d	1302	1302	56
130 /4-d	3660	3346	314
130/3-d (5)	276	260	16
130/4-d (5)	2341	2146	195
130/5	327	306	21
130/3-d (135)	42	38	4
130/4-d (135)	330	300	30
132/11, 132/13	2421	2244	177
131/3	172	160	12

Poglavje 7.4 - tabela 21

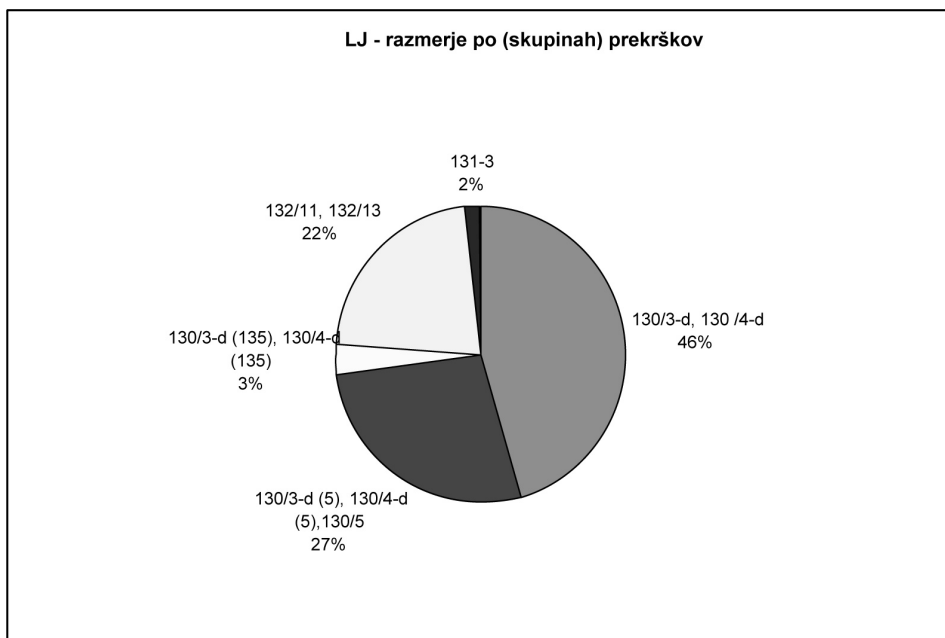
LJ – razmerje po vrsti prekrška - glede na zapis



Poglavje 7.4 - graf 28

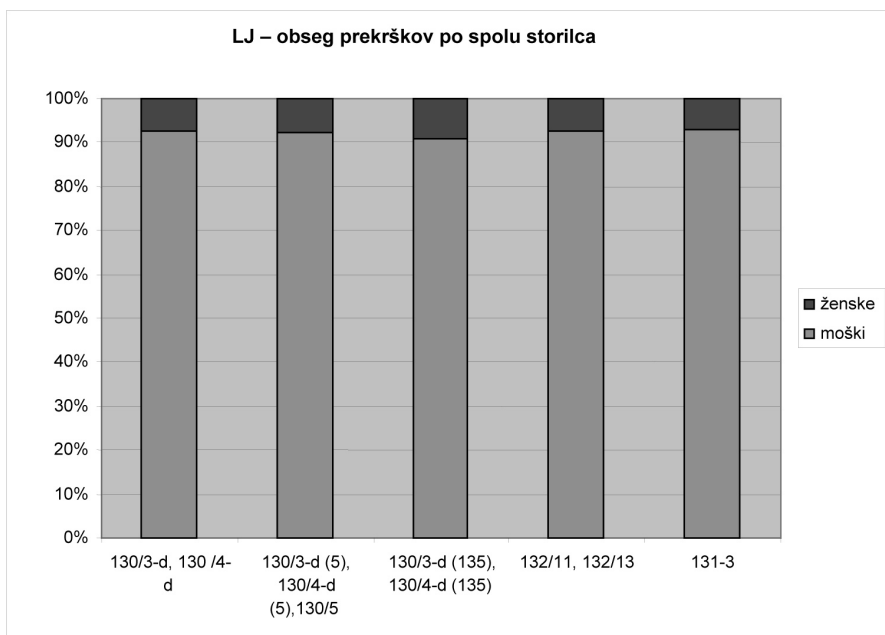
po skupina prekrškov	skupaj	moški		ženske	
130/3-d, 130 /4-d	4962	4648	94%	370	7%
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	2944	2712	92%	232	8%
130/3-d (135), 130/4-d (135)	372	338	91%	34	9%
132/11, 132/13	2421	2244	93%	177	7%
131/3	172	160	93%	12	7%

Poglavje 7.4 - tabela 22



Poglavje 7.4 - graf 29

Največjo skupino prekrškov predstavljajo prekrški po točki d. 3. in 4. odstavka 130. člena, ki je za 20% večja od skupine kvalificiranega prekrška po 5. odstavku 130. člena. Skoraj enaka pa je skupina prekrškov po 13. (11.) odstavku 132. člena, ki prav tako zaradi zagrožene sankcije 18 kazenskih točk, spada med najtežje prekrške. Vožnje pod vplivom mamil, ... je zaenkrat le v zelo majhnem obsegu.



Poglavje 7.4 - graf 30

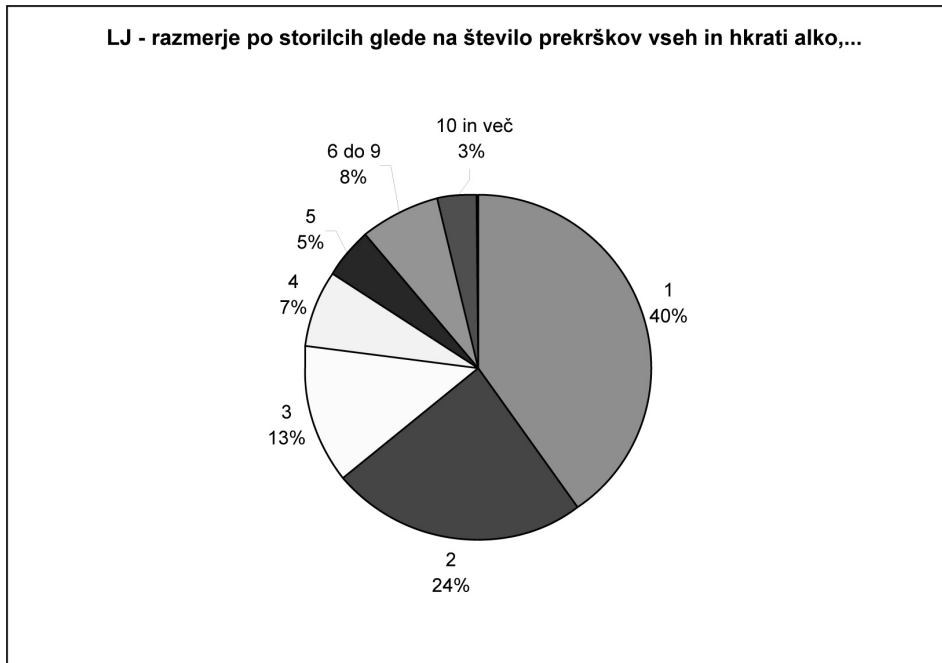
Kot storilci prekrškov te skupine prevladujejo moški, saj so storili več kot 90% prekrškov, kljub temu pa so ženske v skoraj enakem sorazmernem obsegu storilke vseh skupin obravnavanih prekrškov.

c) Razmerje glede na število prekrškov posamezne osebe

število prekrškov po osebi	%
1	4456 40%
2	2704 24%
3	1422 13%
4	788 7%
5	539 5%
6	304 3%
7	260 2%
8	163 1%
9	124 1%
10	48 0%
11	60 1%
12	67 1%

13	25	0%
14	39	0%
16	15	0%
17	17	0%
19	55	0%
23	23	0%
40	40	0%
skupaj	11149	

Poglavje 7.4 - tabela 23

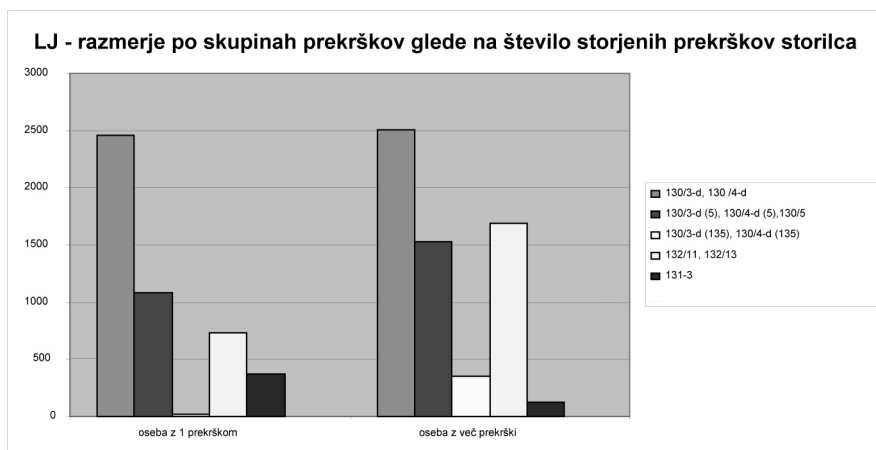


Poglavje 7.4 - graf 31

Iz tabele in grafa je razvidno, da so 40% vseh storjenih prekrškov storile osebe, ki imajo le en prekršek, 24% osebe, ki imajo 2 prekrška, kar 38% prekrškov pa so storile osebe, ki imajo 3 ali več prekrškov.

razmerje glede na število storjenih prekrškov 2005 -2008	oseba z 1 prekrškom		oseba z več prekrški	
	Število	Procent	Število	Procent
130/3-a, b, c, 130 /4-da, b, c	72	2%	206	3%
130/3-d, 130 /4-d	2455	52%	2507	39%
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	1085	23%	1532	24%
130/3-d (135), 130/4-d (135)	23	0%	349	5%
132/11, 132/13	734	15%	1687	26%
131-3	375	8%	124	2%
	4744		6405	

Poglavje 7.4 - tabela 24



Poglavje 7.4 - graf 32

	M	%	M	%	Ž	%	Ž	%
	1 prekr.		več prekr.		1 prekr.		več prekr.	
130/3-d, 130/4-d	2181	47	2438	53	274	80	69	20
130/3-d (5), 130/4-d (5), 130/5	1250	31	2731	69	97	44	123	56
130/3-d (135), 130/4-d (135)	19	6	319	94	4	12	30	88
132/11, 132/13	677	30	1617	70	70	55	57	45
131-3	47	29	115	71	3	30	7	70

Poglavje 7.4 - tabela 25

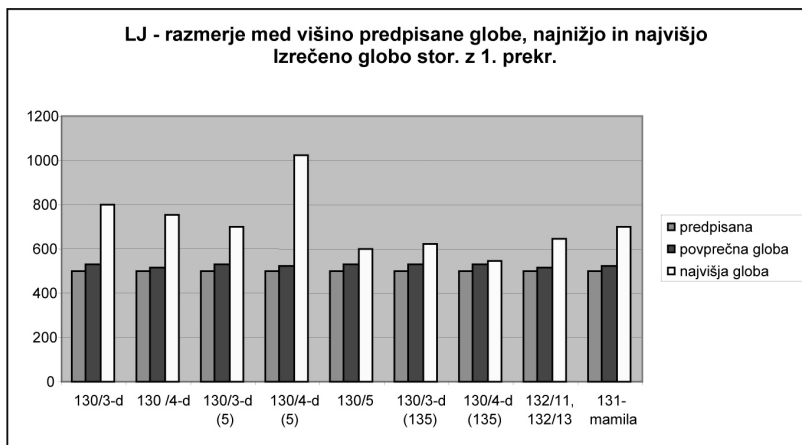
V gornji tabeli je prikazan obseg storjenih prekrškov po spolu po posameznih skupinah glede na dejstvo ali ima oseba enega oziroma več prekrškov. Številke pokažejo, da osebe z več prekrški pogosteje storijo najtežje prekrške.

7.4.3.2 Izrečene sankcije osebam z 1 prekrškom

- **Globa (2005 – 2007)**

	predpisana	povprečna G	najvišja G
130/3-d	500,75	529	800
130 /4-d	500,75	512	752
130/3-d (5)	500,75	528,3	700
130/4-d (5)	500,75	524,5	1020
130/5	500,75	534	600
130/3-d (135)	500,75	534	625
130/4-d (135)	500,75	529	550
132/11, 132/13	500,75	513,75	650
131/3	500,75	523	700

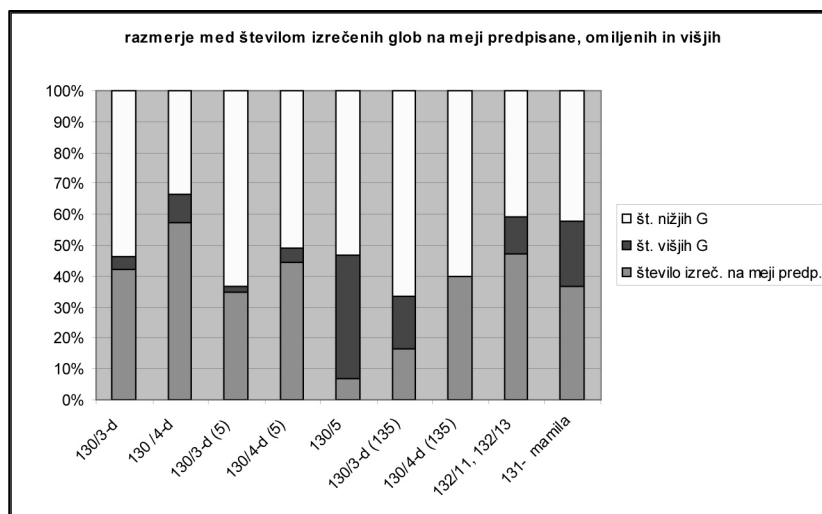
Poglavje 7.4 - tabela 26



Poglavje 7.4 - graf 33

	Število G na meji predp.		št. nižjih G		št. višjih G	
130/3-d	121	42%	12	4%	154	54%
130/4-d	900	57%	142	9%	526	34%
130/3-d (5)	20	35%	1	2%	36	63%
130/4-d (5)	385	45%	40	5%	438	51%
130/5	1	7%	6	40%	8	53%
130/3-d (135)	1	17%	1	17%	4	67%
130/4-d (135)	4	40%	0	0%	6	60%
132/11, 132/13	230	47%	58	12%	200	41%
131/3	7	37%	4	21%	8	42%

Poglavje 7.4 - tabela 27



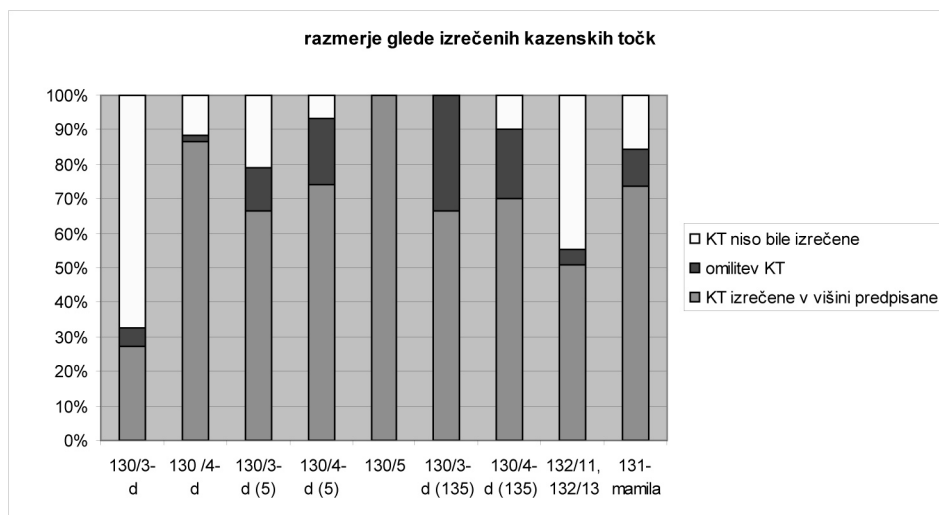
Poglavje 7.4 - graf 34

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 -2008)**

- Kazenske točke

	KT da		omilitev KT		KT ne		skupaj
130/3-d	78	27%	15	5%	194	68%	287
130 /4-d	1356	86%	29	2%	183	12%	1568
130/3-d (5)	38	67%	7	12%	12	21%	57
130/4-d (5)	662	74%	172	19%	61	7%	895
130/5	9	100%	0	0%	0	0%	9
130/3-d (135)	4	67%	2	33%	0	0%	6
130/4-d (135)	7	70%	2	20%	1	10%	10
132/11, 13	34	51%	3	4%	30	45%	67
131/3	14	74%	2	11%	3	16%	19

Poglavje 7.4 - tabela 28



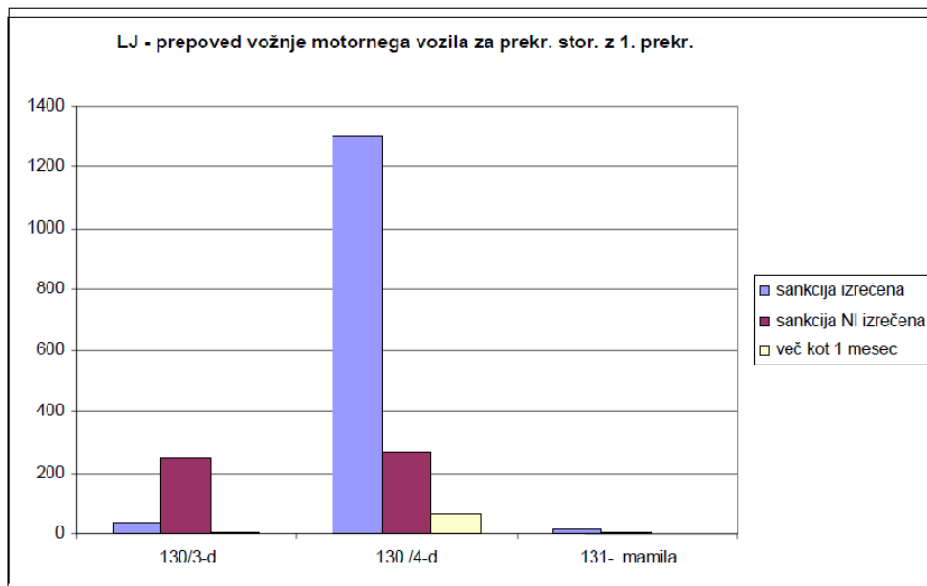
Poglavje 7.4 - graf 35

- Prepoved vožnje motornega vozila

	PVMV da		PVMV ne		
130/3-d	36	13%	251	87%	287
130 /4-d	1300	83%	268	17%	1568
131/3	14	74%	5	26%	19

Poglavje 7.4 - tabela 29

Vse višje sankcije so bile izrečene v trajanju 2 mesecev, razen v dveh primerih po 3 mesece pri prekršku po točki d. 130. člena (vse skupaj 67).



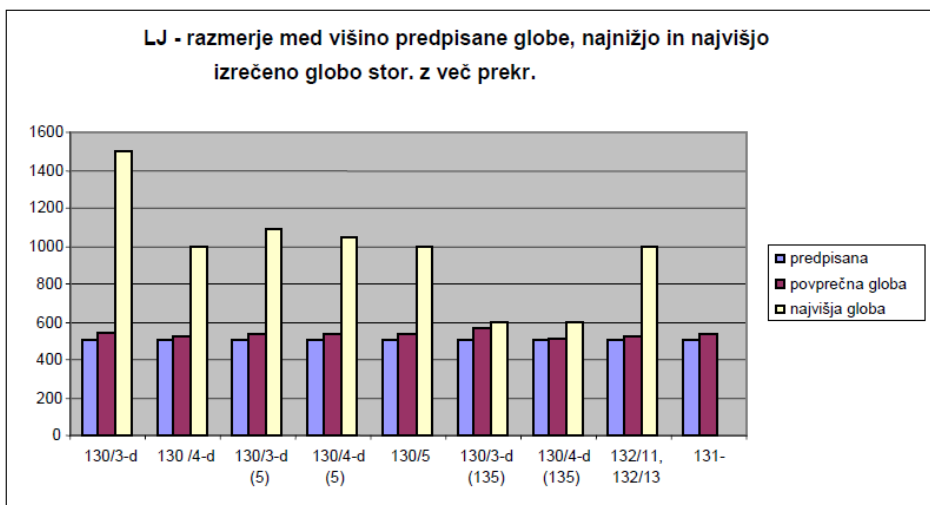
Poglavje 7.4 - graf 36

7.4.3.3 Izrečene sankcije storilcem z več prekrški

- **Globa (2005- 2007)**

	predpisana	povprečna globa	najvišja globa	najnižja globa
130/3-d	500,75	542	1500	166,9
130 /4-d	500,75	525	1000	80
130/3-d (5)	500,75	537	1084	292
130/4-d (5)	500,75	536	1050	50
130/5	500,75	536	1000	250
130/3-d (135)	500,75	562	600	250
130/4-d (135)	500,75	515	600	333
132/11, 132/13	500,75	523	1000	208
131/3	500,75	528,6	1000	50

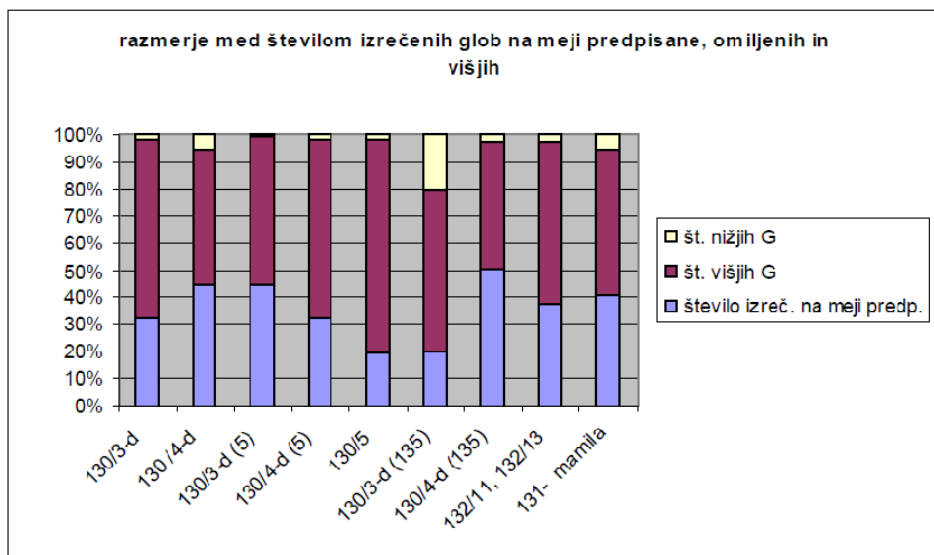
Poglavje 7.4 - tabela 30



Poglavje 7.4 - graf 37

	število G na meji predp.		št. višjih G		št. nižjih G		
130/3-d	205	32%	414	65%	14	2%	633
130/4-d	490	45%	542	50%	58	5%	1090
130/3-d (5)	57	45%	68	54%	1	1%	126
130/4-d (5)	273	32%	562	66%	19	2%	854
130/5	23	19%	94	79%	2	2%	119
130/3-d (135)	1	20%	3	60%	1	20%	5
130/4-d (135)	40	51%	37	47%	2	3%	79
132/11, 132/13	380	41%	493	53%	50	5%	923
131/3	26	38%	41	59%	52	3%	69

Poglavje 7.4 - tabela 31



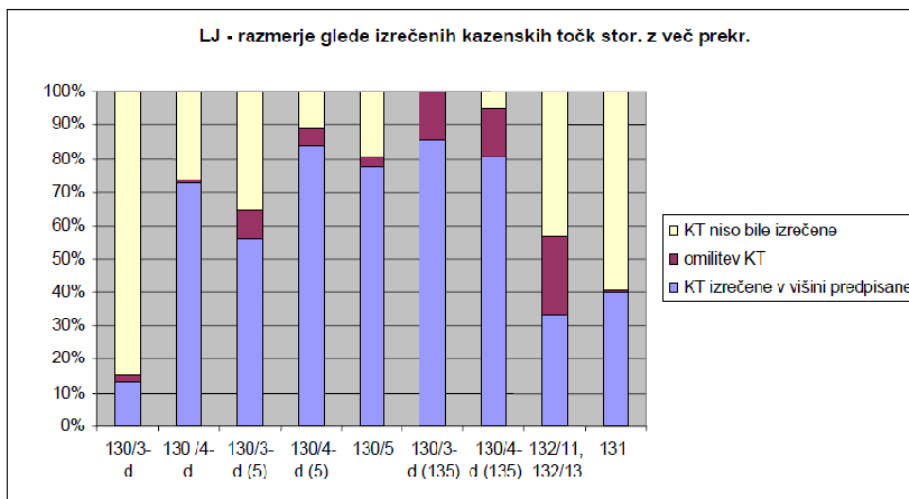
Poglavje 7.4 - graf 38

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 – 2008)**

- Kazenske točke

2005-2008	KT da		omilitev KT		KT ne		skupaj
130/3-d	103	13%	14	2%	646	85%	763
130 /4-d	934	73%	16	1%	336	26%	1286
130/3-d (5)	86	56%	14	9%	54	35%	154
130/4-d (5)	786	84%	46	5%	106	11%	938
130/5	232	78%	9	3%	57	19%	298
130/3-d (135)	6	86%	1	14%	0	0%	7
130/4-d (135)	68	81%	12	14%	4	5%	84
132/11, 132/13	374	40%	4	0%	557	60%	935
131- mamila	41	34%	28	23%	53	43%	122

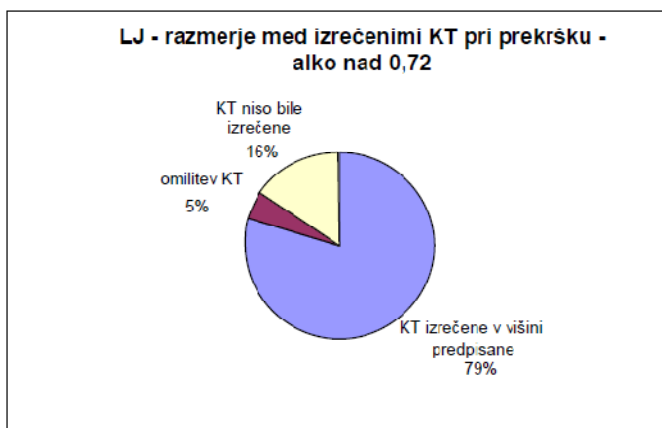
Poglavje 7.4 - tabela 32



Poglavje 7.4 - graf 39

130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5		%
KT da	1104	79%
omilitev KT	69	5%
KT ne	217	16%

Poglavje 7.4 - tabela 33

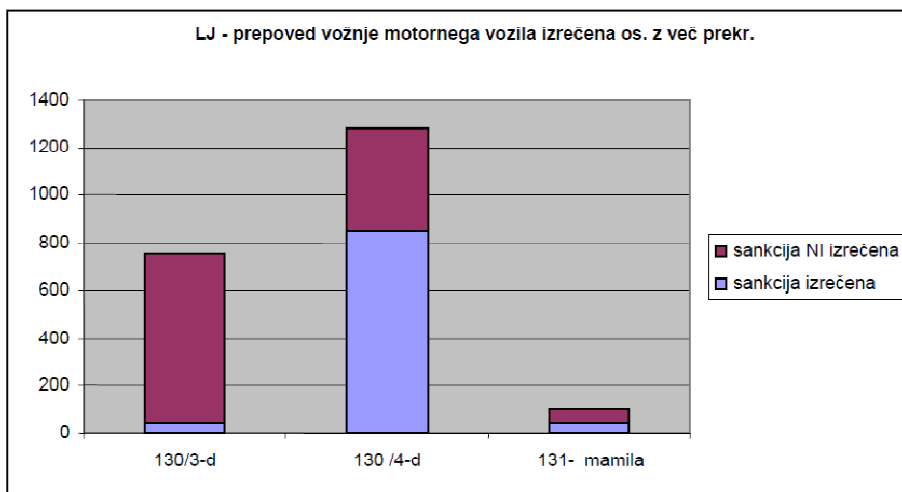


Poglavje 7.4 - graf 40

- Prepoved vožnje motornega vozila

prepoved vožnje motornega vozila	PVMV DA	%	PVMV NE	%	več kot 1 mesec
130/3-d	43	5%	718	59%	6 (2-3 m)
130 /4-d	852	91%	434	36%	67 (2m, 7 od 3-8 m)
131- mamila	41	4%	57	5%	4 (vsi 2 m)

Poglavje 7.4 - tabela 34



Poglavje 7.4 - graf 41

- **Odvzem motornega vozila**

prekršek/odvzem	število odvzetih OA	G na meji predp.	višja G	povratnik
130/3-b	1	1	0	1
130/3-d	2	0	1	2
130/3-d (5)	1	0	1	1
130/5	1	0	1	1
132/11, 132/13	17	6	10	15
131/3	2	0	2	1
skupaj	24	7	15	21

Poglavje 7.4 - tabela 35

7.4.3.4 Primerjava izrečenih sankcij

	os. z 1. prekr.	os. z 1. prekr.	os. z več prekr.	os. z več prekr.
primerjava izrečenih glob v obdobju 05 - 07	G na meji predpisane	višja G	G na meji predpisane	višja G
130/3-d	42%	54%	32%	50%
130/4-d	57%	34%	45%	54%
130/4-d(5)	45%	51%	32%	66%
132/11,13	47%	41%	38%	59%

Poglavje 7.4 - tabela 36

Primerjava podatkov pokaže, da sodišče izreka višje sankcije osebam, ki ponavljajo prekrške v vseh skupinah, kakor tudi več višjih sankcij za kvalificirani prekršek po 5. odst. 130. čl kot za temeljni (130/4-d).

KT 05 - 08	os. z 1. prekr.	os. z več prekr.
130/3-d	27%	13%
130/4-d	86%	73%
130/4-d(5)	74%	56%
132/11,13	51%	34%

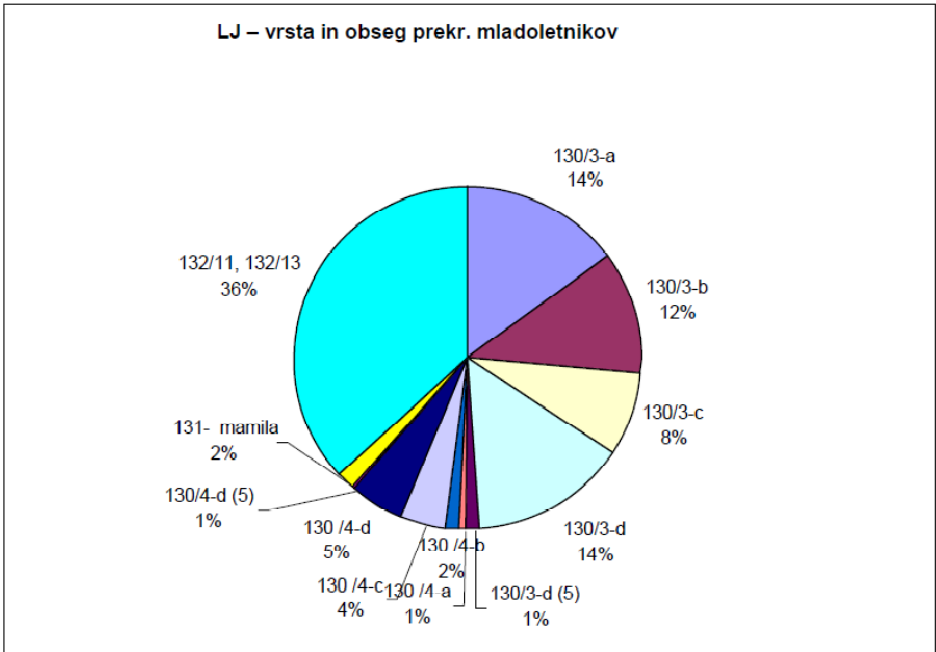
Poglavje 7.4 - tabela 37

Pregled podatkov o izrečenih kazenskih točkah v obdobju od 2005 – 2008 zelo jasno pokaže, da sodišče v visokem številu izreče kazenske točke osebam z enim prekrškom. Okoliščina, da izrekanje ni 100% kaže na dejstvo, da so v tej skupini tudi osebe brez voznškega dovoljenja, ki ga bodisi še niso pridobile ali pa so z lažjimi prekrški, katerih evidenca se na sodišču ne vodi, dosegle 18 KT in tako ostale brez dovoljenja. Iz istega razloga je precej nižja številka izrečenih kazenskih točk pri osebah z več prekrški.

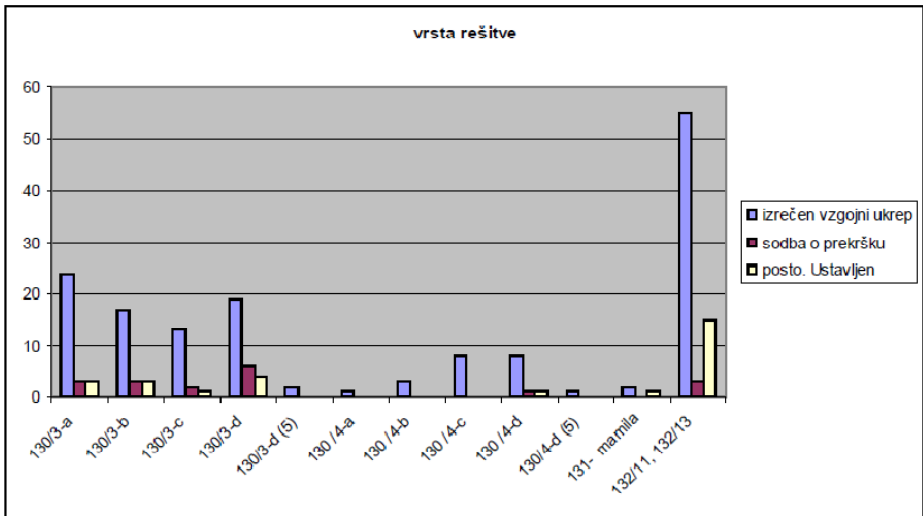
7.4.3.5 Mladoletniki

	število kršitev	izrečen vzgojni ukrep	sodba o prekršku	postopek ustavljen	mlad. z 1-2 prekrškom	mlad. storilec z več prekrški
130/3-a	30	24	3	3	12	18
130/3-b	23	17	3	3	9	14
130/3-c	16	13	2	1	7	9
130/3-d	29	19	6	4	8	21
130/3-d (5)	2	2	0	0	2	0
130/4-a	1	1	0	0	0	1
130/4-b	3	3	0	0	3	0
130/4-c	8	8	0	0	5	2
130/4-d	10	8	1	1	5	5
130/4-d (5)	1	1	0	0	0	1
131/3	3	2	0	1	0	3
132/11, 13	74	55	3	15	13	61
	200	153	18	28	64	136

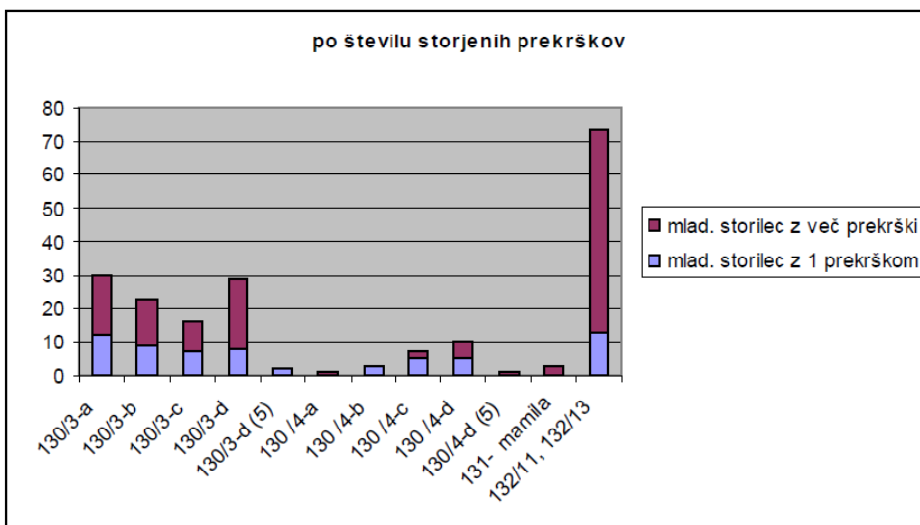
Poglavje 7.4 - tabela 38



Poglavje 7.4 - graf 42



Poglavje 7.4 - graf 43



Poglavje 7.4 - graf 44

Tudi iz teh podatkov je razvidno, da je med mladoletniki zelo visoko število oseb, ki prekrške ponavljajo, kar 68%. Največ prekrškov, ki so jih mladoletniki iz te skupine storili, je odklon preizkusa ali strokovnega pregleda, 36%, na drugem mestu pa sta prekršek po točki d. 4. odstavka 130. člena (alkohol nad 0,52 mg/l alkohola v organizmu), 14% ter točki a. 3. odstavka 130. člena, prav tako 14%.

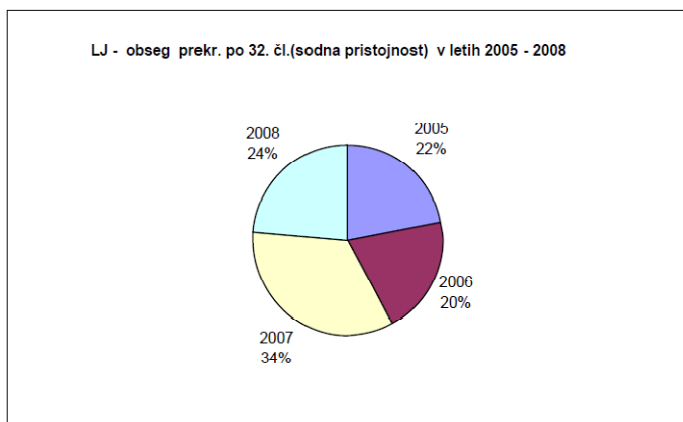
7.4.4 Prekrški prekoračitve omejitve hitrosti po 32. členu ZVCP-1

7.4.4.1 Skupni obseg prekrškov v obdobju 2005- 2008

a) Razmerje po številu prekrškov po letih

obdobje 2005-2008 - sodna pristojnost		
2005	908	22%
2006	816	20%
2007	1409	34%
2008	965	24%
	4098	

Poglavje 7.4 - tabela 39



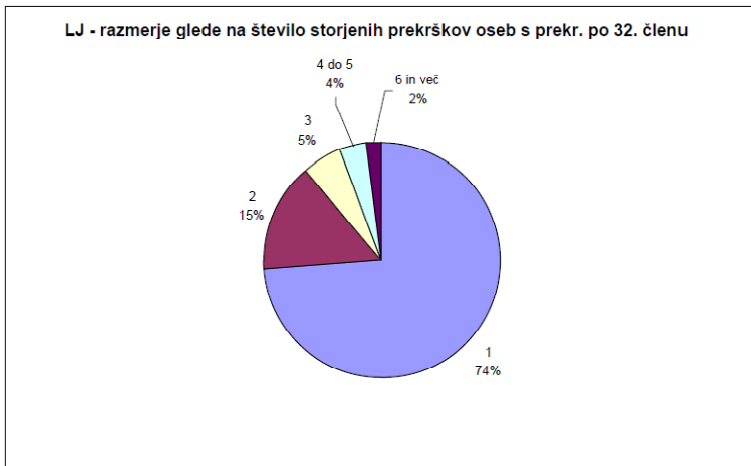
Poglavje 7.4 - graf 45

Najvišji pripad prekrškov iz te skupine - 34% je bil v letu 2007, najnižji - 20%, pa v letu 2006,

b) Razmerje glede na število storjenih prekrškov storilca

število prekrškov po storilcu, ki ima tudi prekršek hitrost		moški	ženske
1	2799	2403	396
2	582	539	43
3	203	192	11
4 do 5	145	139	6
6 in več	71	66	5

Poglavje 7.4 - tabela 40



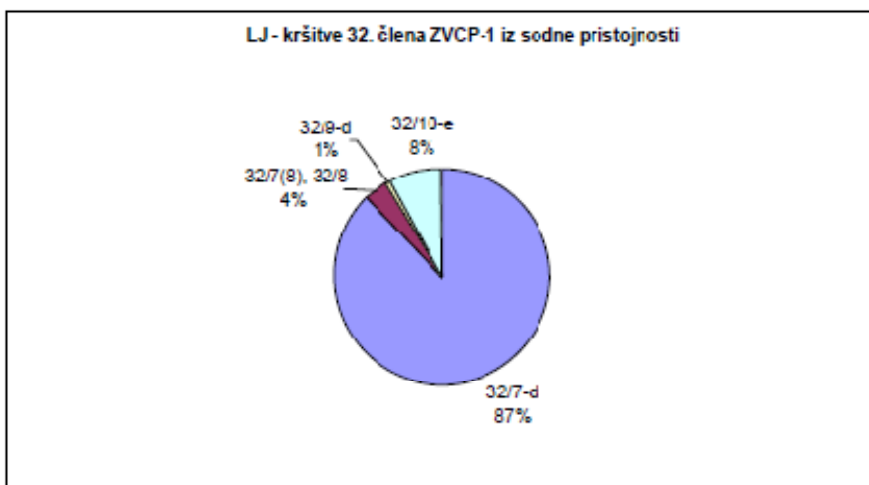
Poglavje 7.4 - graf 46

Prekršek po 32. členu je storilo 75% oseb, ki imajo le ta prekršek, 15% oseb, ki imajo dva prekrška in 11% oseb, ki imajo 3 ali več prekrškov.

c) Razmerje glede na vrsto storjenih prekrškov

	moški	ženske	skupaj	mladoletnik
32/7-a	2	0	2	2
32/7-b	24	1	25	14
32/7-c	111	18	129	0
32/7-d	2811	376	3187	6
32/7(8), 32/8	132	5	137	0
32/9-c	2	0	2	1
32/9-d	26	3	29	0
32/10-a	1	0	1	1
32/10-b	0	1	1	0
32/10-c	1	0	1	0
32/10-d	3	1	4	1
32/10-e	226	53	279	0

Poglavje 7.4 - tabela 41



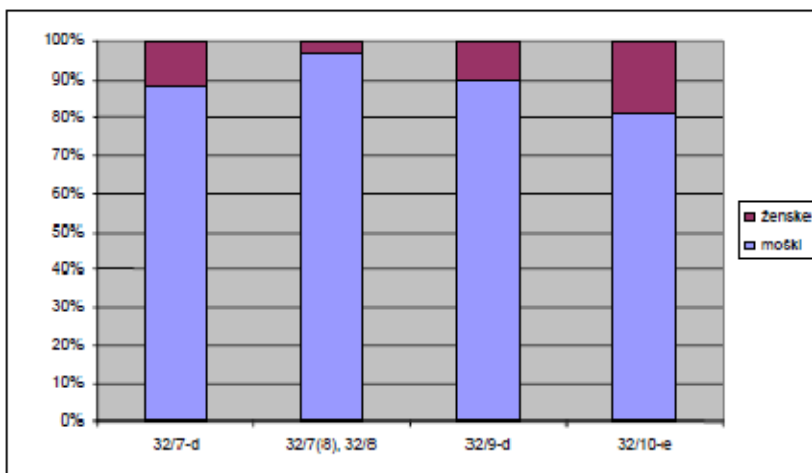
Poglavje 7.4 - graf 47

V največjem obsegu (87%) je sodišče obravnavalo prekršek po točki d. 32. člena, najtežjih prekrškov po 8. odstavku je le 4%, 1% je neupoštevanja omejitve na regionalnih cestah in 8% na avtocestah (32/10-e).

d) Razmerje glede na spol

	moški		ženske		skupaj
32/7-d	2811	88%	376	12%	3187
32/7(8), 32/8	132	96%	5	4%	137
32/9-d	26	90%	3	10%	29
32/10-e	226	81%	53	19%	279

Poglavje 7.4 - tabela 42

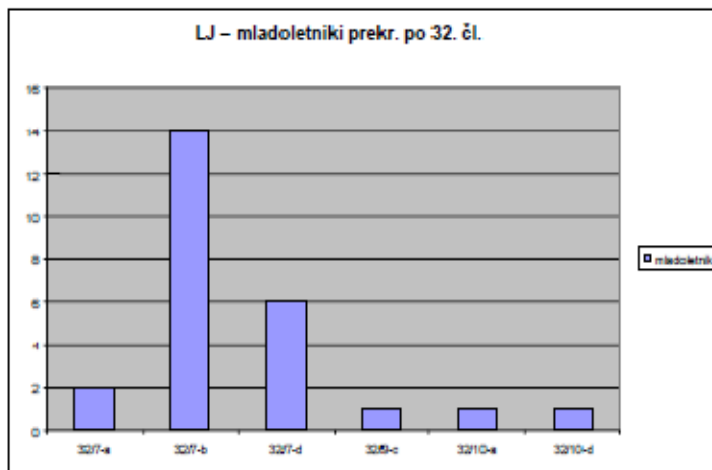


Poglavje 7.4 - graf 48

Kot storilci prekrškov prevladujejo moški, v večini primerov z vsaj 80%, razen pri najtežjem prekršku, kjer je moških storilcev kar 96%. Ženske so storile največ prekrškov, 19% po 3. točki 10. odstavka 32. člena.

e) Mladoletniki

Ugotovljene kršitve mladoletnih storilcev so v primerjavi s številom ugotovljenih kršitev ostalih storilcev zanemarljive.



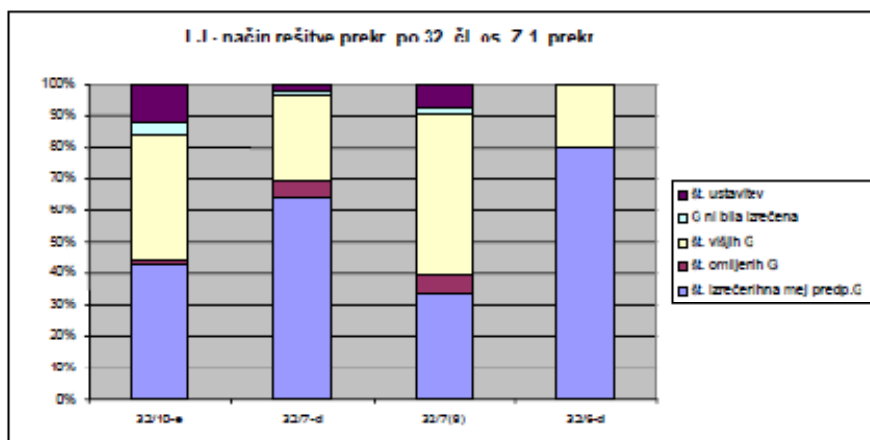
Poglavje 7.4 - graf 49

7.4.4.2 Izrečene sankcije osebam z 1 prekrškom

- **Globa (2005 – 2007)**

	število G izreč. na meji predp.	%	št. nižjih G	%	št. višjih G	št. ustavitv	skupaj
32/10-e	63	43%	2	1%	58	39%	147
32/7-d	1230	64%	105	5%	515	27%	1912
32/7(8)	18	34%	3	6%	27	51%	53
32/9	12	80%	0	0%	3	20%	15

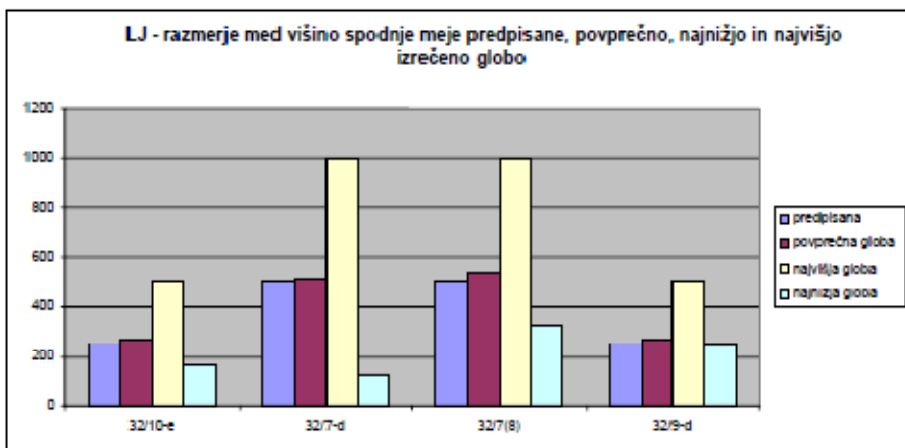
Poglavje 7.4 - tabela 43



Poglavje 7.4 - graf 50

	predpisana	povprečna globa	najvišja globa	najnižja globa
32/10-e	256,4	270,34	505	166
32/7-d	501	510,84	1000	125,19
32/7(8)	501	533,15	1000	333
32/9-d	256,4	271,74	500,75	250

Poglavje 7.4 - tabela 44



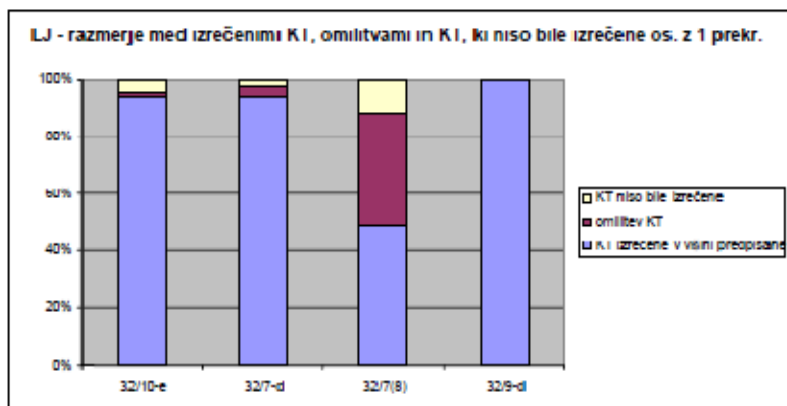
Poglavje 7.4 - graf 51

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 – 2008)**

- Kazenske točke

	KT da		omilitev KT		KT ne		skupaj
32/10-e	181	94%	3	2%	9	5%	193
32/7-d	2208	94%	87	4%	63	3%	2358
32/7(8)	30	49%	24	39%	7	11%	61
32/9	22	100%	0	0%	0	0%	22
skupaj	2441	92%	114	4%	79	3%	2643

Poglavje 7.4 - tabela 45

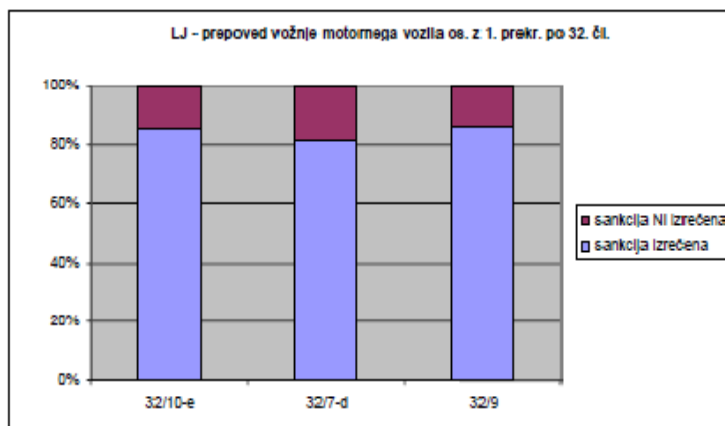


Poglavje 7.4 - graf 52

- Prepoved vožnje motornega vozila

	PVMVda	%	PVMV ne		skupaj
32/10-e	166	86%	28	14%	194
32/7-d	1925	82%	433	18%	2358
32/9	19	86%	3	14%	22
	2110	82%	464	18%	2574

Poglavje 7.4 - tabela 46



Poglavje 7.4 - graf 53

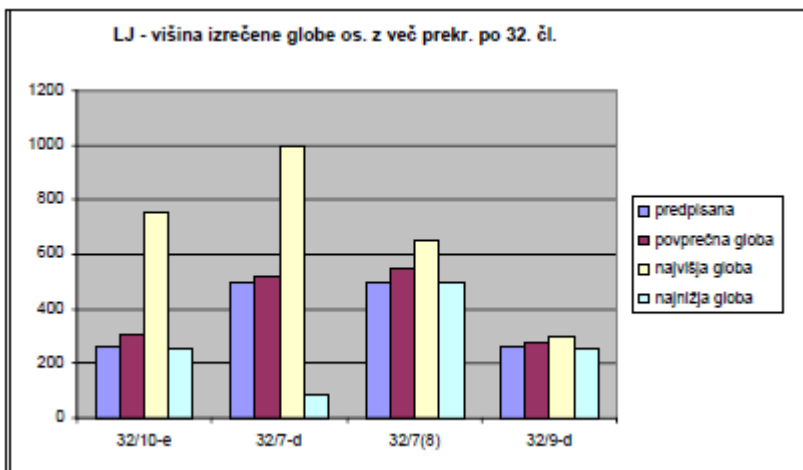
Odvzem motornega vozila ni bil v nobenem primeru izrečen.

7.4.4.3 Izrečene sankcije osebam z več prekrškmi

- **Globa (2005 – 2007)**

	predpisan a G	povprečna globa	najvišja globa	najnižja globa
32/10-e	256,4	305	750	250
32/7-d	501	521,37	1000	83
32/7(8)	501	549,3	650	500,75
32/9-d	256,4	275	300	250,37

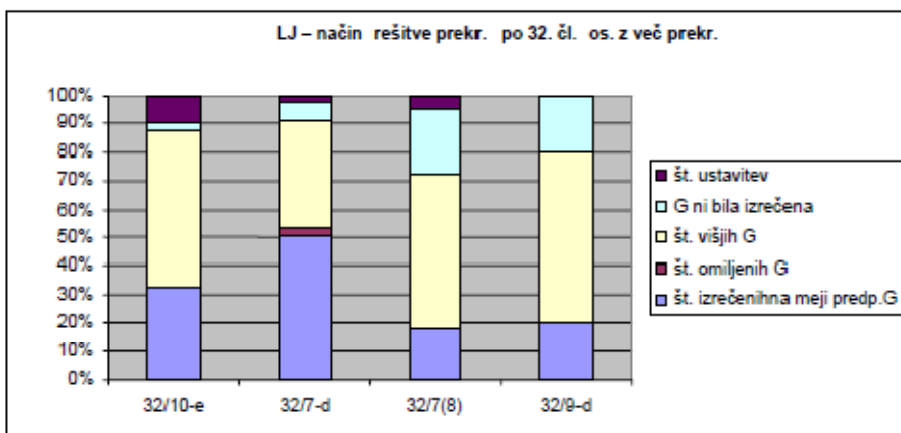
Poglavje 7.4 - tabela 47



Poglavje 7.4 - graf 54

	število G na meji predp.		št. nižjih G		št. višjih G		G ni bila izrečena		št. ustavitov		skupaj
	absolutno	relativno (%)	absolutno	relativno (%)	absolutno	relativno (%)	absolutno	relativno (%)	absolutno	relativno (%)	
32/10-e	13	33%	0	0%	22	55%	1	3%	4	10%	40
32/7-d	356	51%	17	2%	269	38%	47	7%	12	2%	701
32/7(8)	11	18%	0	0%	34	55%	14	23%	3	5%	62
32/9	1	20%	0	0%	3	60%	1	20%	0	0%	5
Skupaj	381	47%	17	2%	328	41%	63	8%	19	2%	808

Poglavje 7.4 - tabela 48



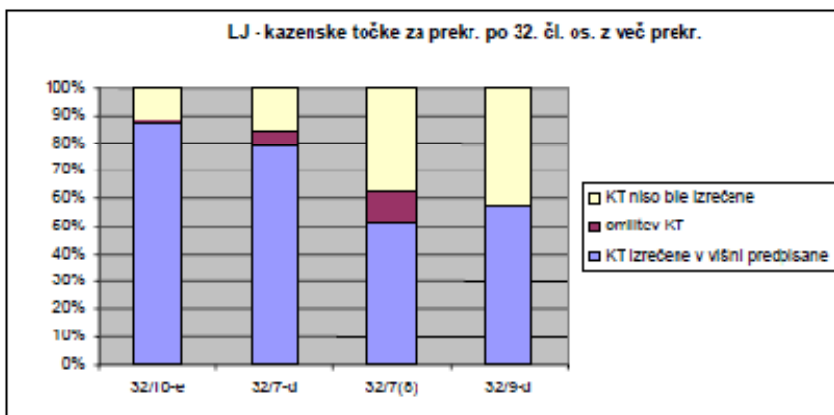
Poglavje 7.4 - graf 55

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 – 2008)**

- Kazenske točke

	KT da		omilitev KT		KT ne		
32/10-e	46	87%	1	2%	6	11%	53
32/7-d	614	79%	35	5%	124	16%	773
32/7(8)	38	52%	8	11%	27	37%	73
32/9	4	57%	0	0%	3	43%	7
	702	77%	44	5%	160	18%	906

Poglavje 7.4 - tabela 49

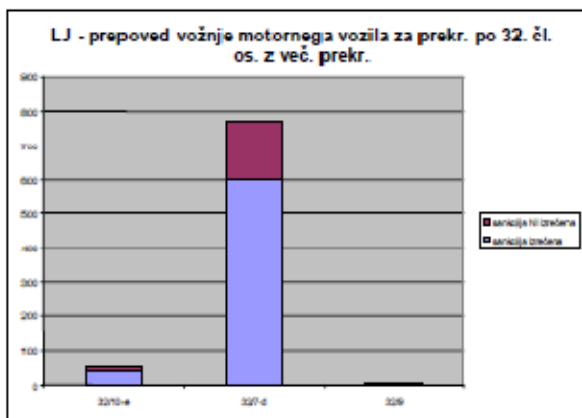


Poglavje 7.4 - graf 56

- **Prepoved vožnje motornega vozila**

	PVMV da	%	PVMV ne		skupaj		več kot 1 m
32/10-e	43	81%	10	19%	53	13%	7
32/7-d	599	77%	174	23%	773	5%	42
32/9	4	57%	3	43%	7	0%	0
	646	78%	187	22%	833		

Poglavje 7.4 - tabela 50



Poglavje 7.4 - graf 57

- **Odvzem motornega vozila.**

Nobeni osebi ni bila izrečena stranska sankcija odvzema motornega vozila.

7.4.4.4 Primerjava izrečenih sankcij

	povprečna G	višja G
32/7-d		
os. z 1 prek.	510,84	27%
os. z več prek.	521,37	38%
32 (8)		
os. z 1 prek.	533,15	51%
os. z več prek.	549,3	55%

Poglavje 7.4 - tabela 51

Primerjava podatkov tudi v tem primeru pokaže, da sodišče okoliščino povratništva upošteva pri izreku sankcije. Da oseb, ki imajo več prekrškov, med storilci prekrška po 32. členu ni veliko, kaže zelo visok odstotek izrečenih kazenskih točk na eni strani ter hkrati tudi precejšnje število omilitev stranske sankcije 18 kazenskih točk za prekršek po 8. odstavku 32. člena.

7.4.5 Storilci več prekrškov iste vrste ali različnih prekrškov

	št. storilcev	št. skupaj storjenih prekr.
samo prekr. vožnje pod vplivom alko.,...	1503	4063
samo prekr. po 32. členu	19	42
samo prekr. po 130., 131. ali 132. čl. & hkrati po 32. čl.	13	43
samo prekr. po 130., 131. ali 132. čl. & hkrati po 234. čl.	1839	5255
samo prekr. po 32. členu & po 234. čl.	0	0
prekr. po 32. čl. & po 234. čl. & po 130. 131. ali 132. čl	1812	5190

Poglavje 7.4 - tabela 52

Iz gornjih podatkov je razvidno, da je na eni strani zelo veliko storilcev prekrškov po 130., 131. in 132. členu (vožnja pod vplivom alkohola, mamil ali odklon) – kar 1503, ki so storilci samo prekrškov iz te skupine (skupaj 4063 prekrškov), po drugi strani pa je tudi zelo velika skupina storilcev – kar 1839, ki so storilci prekrškov po 130., 131. in 132. členu in hkrati tudi prekrška po 234. členu (povzročitev prometne nesreče in vožnja pod vplivom alkohola) – skoraj v vseh primerih gre za storilca, ki je vozil pod vplivom alkohola in v tem stanju tudi povzročil prometno nesrečo.

Oseb, ki so storilci več prekrškov samo po 32. členov, je le 19, prav tako je malo storilcev (le 13) prekrška po 32. člena (neupoštevanje omejitev), ki hkrati tudi vozijo pod vplivom alkohola, ...

Iz spodnjih tabel je razvidno, kolikokrat je bila oseba zaradi gornjih prekrškov v postopku - vsaka oseba je šteta tolikokrat, kolikor ima prekrškov.

število prekrškov	št. oseb – prekr. samo po 130., 131 in 132. čl.	št. oseb – prekr. samo po 32. čl.	št. oseb – prekr. samo po 130., 131 in 132. čl. in hkrati po 32. členu	št. oseb – prekr. samo po 130., 131 in 132. čl. in hkrati po 234. členu	št. oseb - prekr. po 32. čl. & po 234. čl. & po 130. čl. ali 132. čl
2	1027	16	6	1096	1082
3	252	2	5	403	400
4	104	1		158	156
5	54		1	75	75
6	22			36	36
7	18			27	27
8	10			19	19
9	4			9	8
10	2			6	6
11	2		1	3	2
12	2			2	2
13	1			1	1
14	1			1	1
17					
18	1			1	1
19	1			1	1
24	1				
28					1
40	1				
skupaj	1503	19	13	1839	

Poglavje 7.4 - tabela 53

7.4.6 Storilci kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti

Na Okrožnem sodišču v Ljubljani je v času 2004 – 2008 tekel kazenski postopek zoper 119 oseb. Med njimi je bilo 19 oseb, zoper katere je bil na Okrajnem sodišču v Ljubljani v obdobju 2005 do 2008 voden tudi postopek o prekršku iz skupin prekrškov obravnavanih v tej analizi.

Okrožno sodišče v Ljubljani	štev. storjenih prekr.	spol	prekr. po 130., 131. ali 132. čl.	prekr. po 32. čl.	prekr. po 234. čl.
oseba 1	1	M		1	
oseba 2	7	M	5		2
oseba 3	1	M		1	
oseba 4	3	M		3	
oseba 5	8	M	8		
oseba 6	2	M	2		
oseba 7	3	M		2	1
oseba 8	1	M		1	
oseba 9	3	M	2		1
oseba 10	1	M		1	
oseba 11	1	M	1		
oseba 12	1	M	1		
oseba 13	2	Ž		2	
oseba 14	2	M		2	
oseba 15	1	M	1		
oseba 16	1	M			1
oseba 17	3	M	2		1
oseba 18	3	M	2		1
oseba 19	1	M	1		

Poglavje 7.4 - tabela 54

Vsi gornji storilci kaznivega dejanja so bili v postopku o prekršku zaradi vožnje pod vplivom alkohola, ... (10) ali prekoračitve omejitve hitrosti (9), nekateri pa poleg tega tudi zaradi povzročitve prometne nesreče.

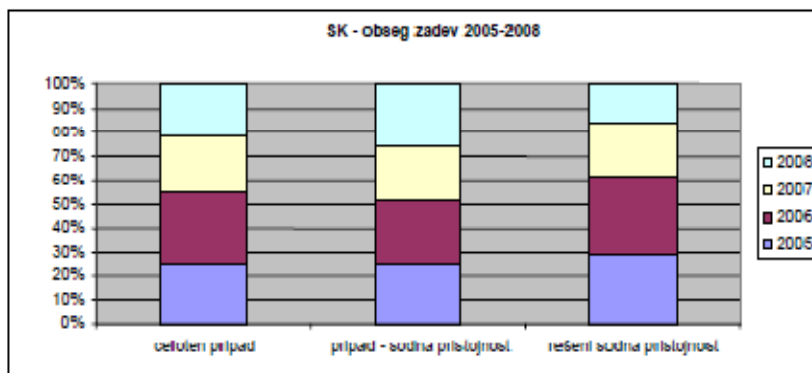
7.5 OKRAJNO SODIŠČE V SLOVENSКИH KONJICAH

7.5.1 Skupni obseg prekrškov v obdobju 2005 - 2008

a) Obseg po posameznih letih

	skupaj	1. 2005		1. 2006		1. 2007		1. 2008	
celoten pripad ¹⁴⁶	3060	752	25%	933	30%	705	23%	669	22%
pripad - sodna pristojnost ¹⁴⁷	2473	608	25%	662	27%	556	22%	638	26%
rešeni - sodna pristojnost ¹⁴⁸	2085	609	29%	661	32%	492	24%	323	15%

Poglavje 7.5 - tabela 1



Poglavje 7.5 - graf 1

¹⁴⁶ Celoten pripad obsega vse prekrške, ki ji je sodišče v ciljnih letih prejelo: obdolžilni predlogi in zahteve za sodno varstvo.

¹⁴⁷ Pripad – sodna pristojnost obsega vse prekrške, ki so na podlagi drugega odstavka 52. člena ZP-1 v pristojnosti sodišča.

¹⁴⁸ Rešeni – sodna pristojnosti zajema vse prekrške, ki jih je sodišče pravnomočno rešilo do dneva, ko so bili podatki zajeti, kar pomeni, da v analizi niso zajeti tisti prekrški posameznega leta, kjer postopek še ni bil zaključen.

b) Po spolu (samo prekrški iz sodne pristojnosti)

obseg po spolu	št. prekr.	%
ženske	317	13%
moški	2165	87%
	2482	

Poglavje 7.5 - tabela 2*Poglavje 7.5 - graf 2*

Iz tabele in grafa je razvidno, da kot storilci prekrškov prevladujejo moški (88%).

c) Razmerje med posameznimi skupinami prekrškov

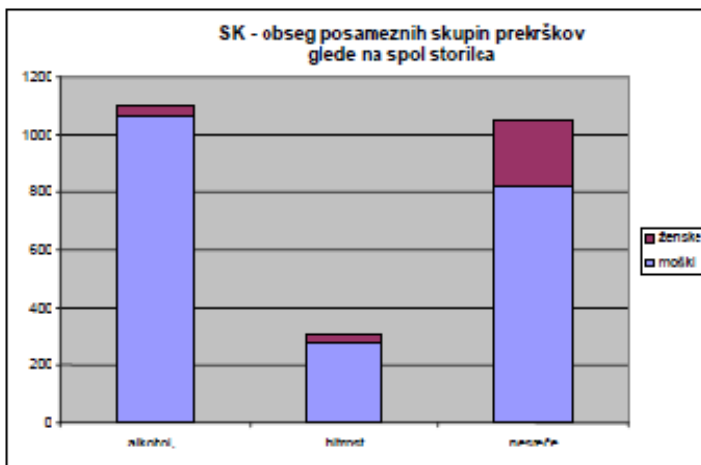
pripad - sodna pristojnost	alkohol,...	hitrost	nesreče	skupaj
ženske	36	37	234	317
moški	1067	275	823	2165
skupaj	1103	312	1057	

Poglavje 7.5 - tabela 3



Poglavje 7.5 - graf 3

Na območju, ki ga pokriva Okrajno sodišče v Slovenskih Konjicah, je opaziti enak obseg prekrškov storitve prometne nesreče (43%) ter vožnje pod vplivom alkohola, ... (44%), v znatno manjšem delu pa se pojavlja prekršek neupoštevanja omejitev hitrosti (13%).



Poglavje 7.5 - graf 4

Iz grafa je razvidno podobno razmerje zastopanosti storilcev in storilk, kot pri ostalih dveh sodiščih.



Poglavje 7.5 - graf 5

Kar polovica prekrškov, ki jih storijo moški, je vožnja pod vplivom alkohola, na drugem mestu je prometna nesreča in le dobra desetina prekoračitev omejitve hitrosti.



Poglavje 7.5 - graf 6

Pri ženskah je podoba drugačna, tri četrtine prekrškov je zaradi povzročitve prometne nesreče, medtem ko sta prekrška vožnje pod vplivom alkohola in prekoračitve hitrost v manjšem obsegu (vsak približno ena osmina).

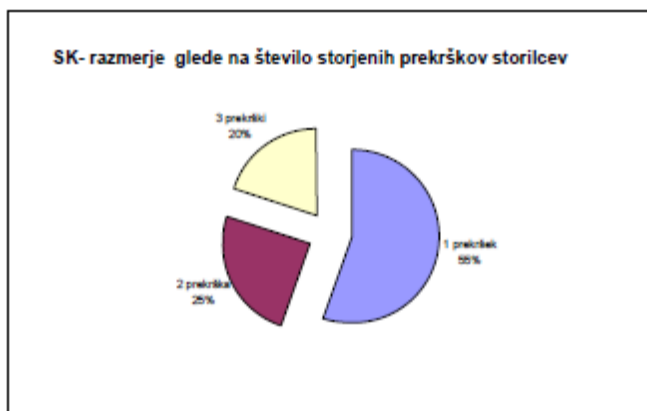
d) Razmerje po številu storjenih prekrškov po posameznem storilcu

skupina vsi rešeni sodna pristojnost	
1 prekršek	1154
2 prekrška	514
3 prekrški	415

Poglavje 7.5 - tabela 4

Pri dobri polovici prekrškov so storilci osebe, ki so v tem obdobju storili samo en prekršek (55%),

četrtna takih, ki so v tem obdobju imeli 2 prekrška (mednje spadajo tudi osebe, ki so povzročile prometno nesrečo pod vplivom alkohola), slabo četrtno prekrškov pa so storile osebe, ki so tako imenovani »povratniki«, saj so storilci vsaj 3 ali več prekrškov.

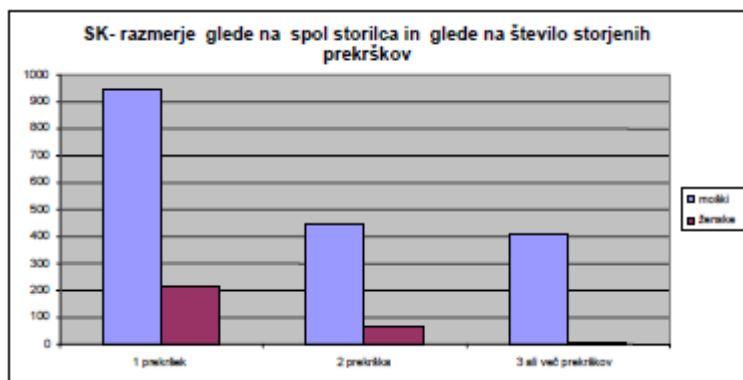


Poglavje 7.5 - graf 7

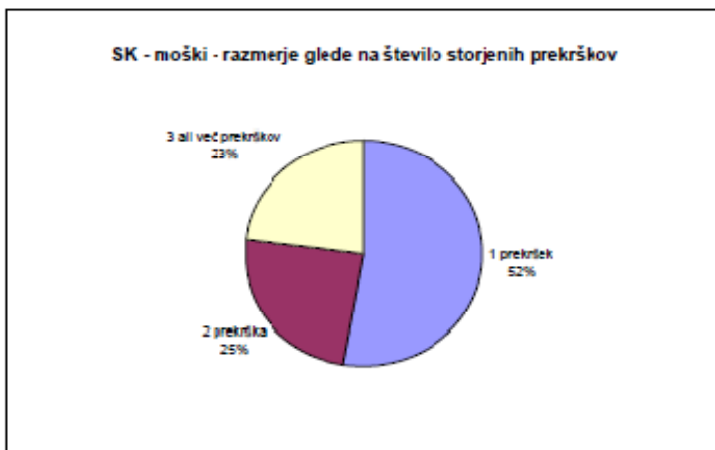
e) Razmerje glede na spol storilca

	1 prekršek	2 prekrška	3 ali več prekrškov
moški	944	444	413
ženske	211	67	3

Poglavje 7.5 - tabela 5



Poglavje 7.5 - graf 8



Poglavje 7.5 - graf 9

Primerjava vseh treh grafov pokaže, da moški kot storilci bolj pogosto ponavljajo prekrške, saj je v tem obdobju storilo 1 prekršek 52% moških in 75% žensk, v skupini pravih povratnikov pa prevladujejo moški, saj jih je storilo 23% in le 1% žensk.



Poglavje 7.5 - graf 10

7.5.1.1. Mladoletniki

	skupaj	alkohol, ...	hitrost	nesreča
pripad	134	65	15	38
rešeni	116	58	10	34
od tega odstop	15			

Poglavje 7.5 - tabela 6

Če primerjamo obseg posameznih skupin prekrškov z vsemi storilci prekrškov, je zaskrbljujoče, da je prekršek vožnje pod vplivom alkohola za 10% višji pri mladoletnikih (55%), kot pri vseh skupaj (44%).

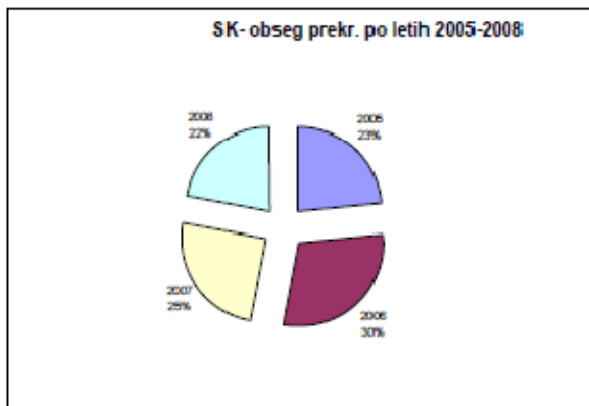


Poglavje 7.5 - graf 11

7.5.2 Prekršek povzročitev prometne nesreče po 234. členu

7.5.2.1 Skupni obseg prekrškov iz sodne pristojnosti v obdobju 2005-2008

a) Po posameznih letih

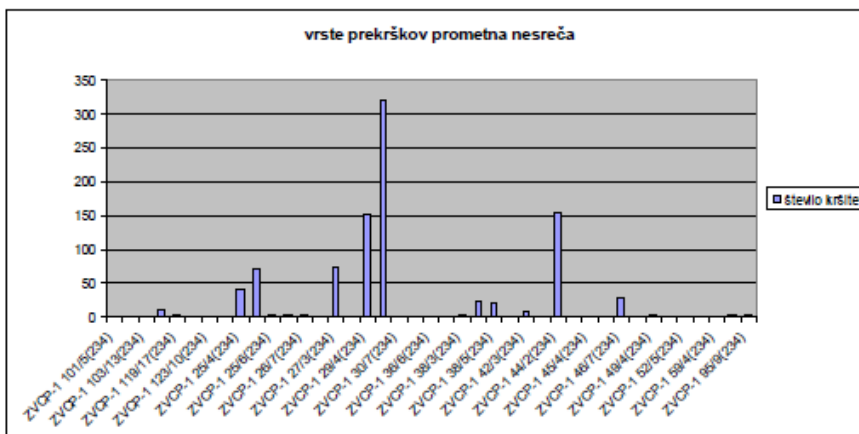


Poglavje 7.5 - graf 12

skupni obseg prekrškov		
2005	225	23%
2006	285	30%
2007	240	25%
2008	210	22%

Poglavje 7.5 - tabela 7

b) Glede na (temeljni) prekršek s katerim je bila povzročena prometna nesreča



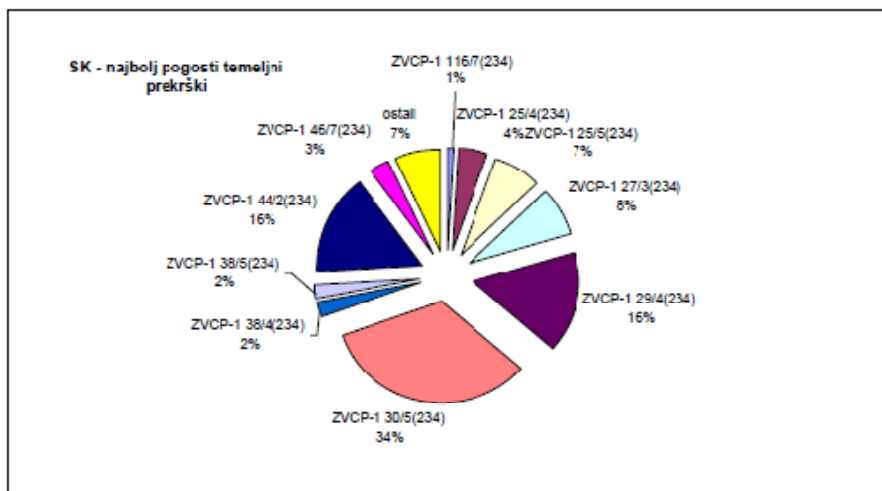
Poglavje 7.5 - graf 13

vrste prekrškov	število kršitev	v procentih	moški	ženske	mladoletniki
101/5(234)	2	0%	1	1	0
101/6(234)	1	0%	1	0	0
103/13(234)	1	0%	0	1	1
116/7(234)	12	1%	10	2	0
119/17(234)	4	0%	3	1	0
122/3(234)	1	0%	1	0	0
123/10(234)	1	0%	1	0	0
135/10(234)	1	0%	1	0	0
25/4(234)	42	4%	37	5	5
25/5(234)	70	7%	52	18	5
25/6(234)	3	0%	3	0	1
25/7(234)	4	0%	3	1	0
26/7(234)	5	1%	5	0	0
26/9(234)	1	0%	1	0	0
27/3(234)	73	8%	61	12	0
28/7(234)	1	0%	1	0	0
29/4(234)	152	16%	110	42	5
30/5(234)	319	33%	259	60	14
30/7(234)	2	0%	2	0	0
31/3(234)	1	0%	1	0	0
36/6(234)	2	0%	1	0	0
37/5(234)	2	0%	2	0	0
38/3(234)	3	0%	3	0	0
38/4(234)	23	2%	21	2	1
38/5(234)	20	2%	18	2	1
40/7(234)	1	0%	1	0	0
42/3(234)	7	1%	2	5	1
43/4(234)	2	0%	1	1	0
44/2(234)	155	16%	103	52	5

vrste prekrškov	število kršitev	v procentih	moški	ženske	mladoletniki
44/3(234)	2	0%	1	1	0
45/4(234)	1	0%	1	0	0
45/5(234)	1	0%	1	0	0
46/7(234)	28	3%	18	10	0
47/5(234)	1	0%	0	1	0
49/4(234)	5	1%	1	4	0
50/6(234)	1	0%	1	0	0
52/5(234)	1	0%	1	0	0
54/3(234)	1	0%	1	0	0
59/4(234)	1	0%	1	0	0
65/3(234)	4	0%	4	0	0
95/9(234)	4	0%	3	1	1
	961		738	222	40

Poglavje 7.5 - tabela 8

- **Najpogostejši prekrški**



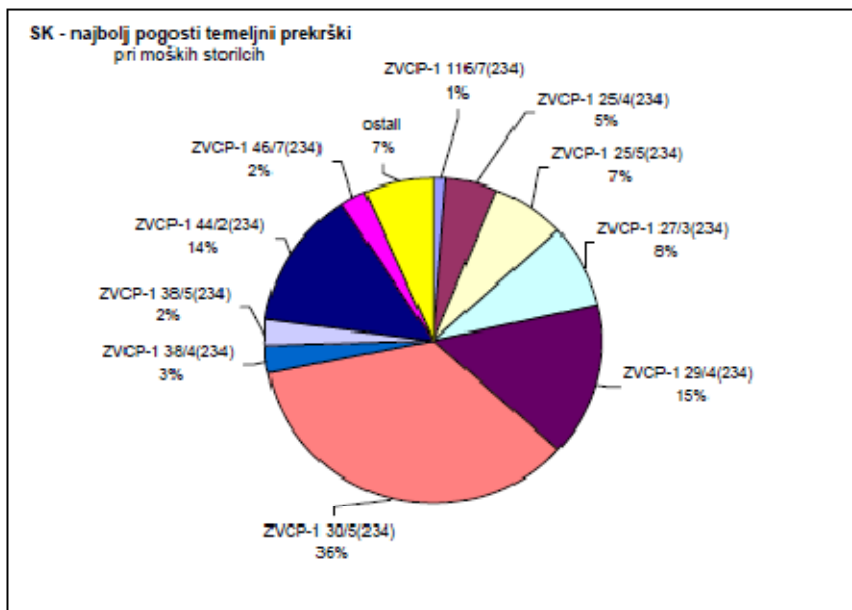
Poglavje 7.5 - graf 14

najpogostejši prekrški (2005 -2008)	skupaj		moški		ženske	
116/7(234)	12	1%	10	83%	2	17%
25/4(234)	42	4%	37	88%	5	12%
25/5(234)	70	7%	52	74%	18	26%
27/3(234)	73	8%	61	84%	12	16%
29/4(234)	152	16%	110	72%	42	28%
30/5(234)	319	33%	259	81%	60	19%
38/4(234)	23	2%	21	91%	2	9%
38/5(234)	20	2%	18	90%	2	10%
44/2(234)	155	16%	103	66%	52	34%
46/7(234)	28	3%	18	64%	10	36%
ostali	67	7%	49	73%	18	27%
skupaj	961		738	77%	223	23%

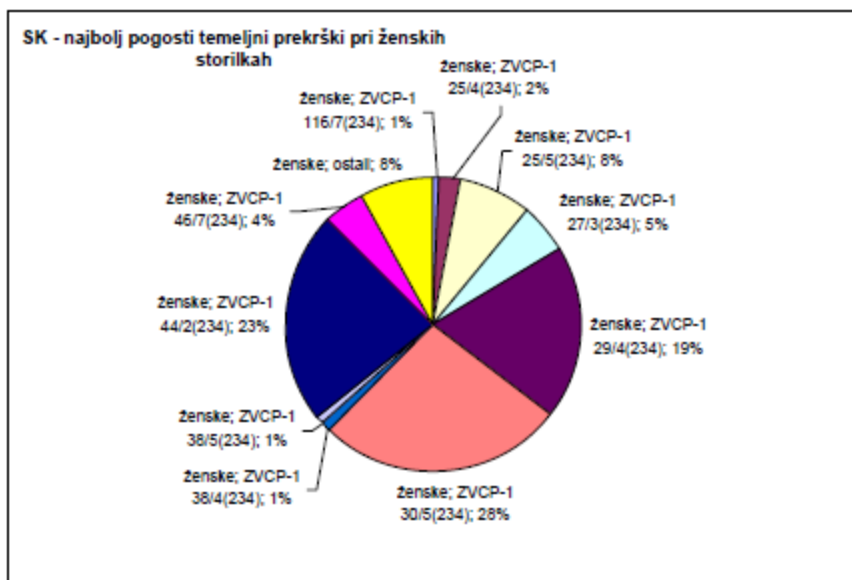
Poglavje 7.5 - tabela 9

Največji obseg prometnih nesreč je bil storjen zaradi neprilagojene hitrosti glede na dane razmere, to je po 1. in 2. odstavku 30. člena, ki obsega kar 1/3 vseh storjenih prekrškov, sledijo prekrški po 2. odstavku 29. člena, na tretjem mestu pa so prekrški zaradi neupoštevanja pravila prednosti po 44. členu.

c) Glede na spol storilca



Poglavje 7.5 - graf 15



Poglavje 7.5 - graf 16

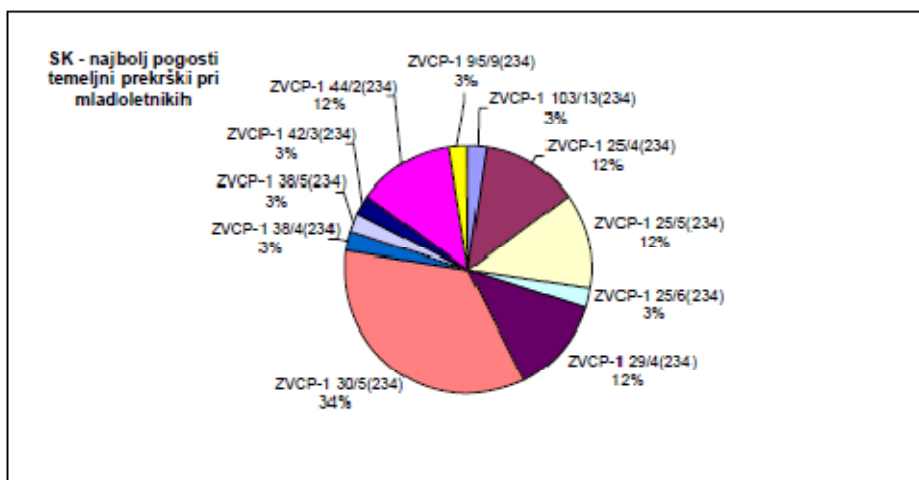
Tudi pri obeh spolih prevladujejo iste vrste prekrškov, le obseg se med seboj razlikuje: medtem ko pri moških kršitev 30. člena obsega 36%, je pri ženskah ta obseg 28%, zato pa sta pri ženskah bolj pogosti kršitvi 29. člena - 19% (moški 15%), ter 44. člena - 23% (moški 14%).

d) Mladolentniki

vrste prekrškov	število
103/13(234)	1
25/4(234)	5
25/5(234)	5
25/6(234)	1
29/4(234)	5
30/5(234)	14
38/4(234)	1
38/5(234)	1
42/3(234)	1
44/2(234)	5
95/9(234)	1
	40

Poglavje 7.5 - tabela 10

Tudi pri mladolentnikih izstopajo isti prekrški, struktura obsega pa je zelo podobna tisti pri moških, 34% kršitev 30. člana, 12% kršitev 29. člana in 16% kršitev 12. člana.

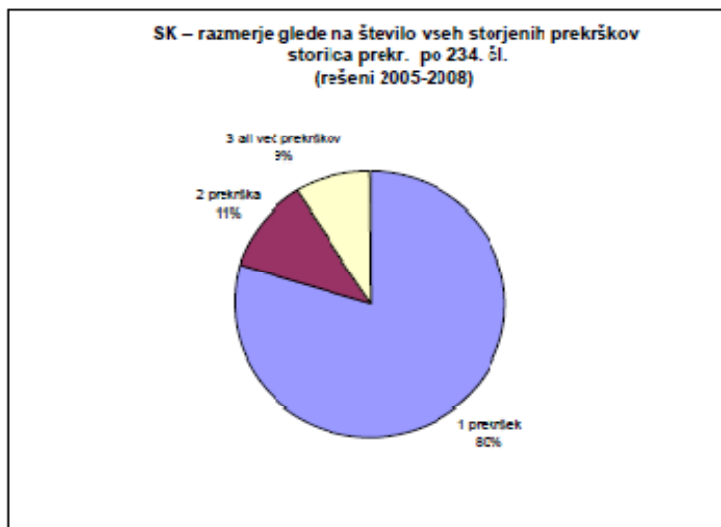


Poglavje 7.5 - graf 17

e) Glede na število storjenih prekrškov posameznega storilca

1 prekršek	2 prekrška	3 prekrški
671	95	76
80%	11%	3%

Poglavje 7.5 - tabela 11

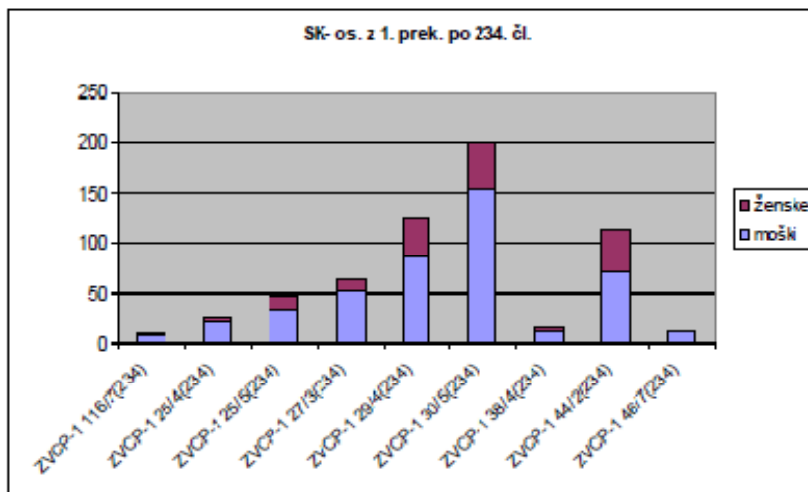


Poglavje 7.5 - graf 18

Primerjava teh podatkov pokaže, da je kar v 80% primerov prekršek prometne nesreče storila oseba, ki ima le en prekršek, v nadaljnjih 11% je prometno nesrečo povzročila oseba, ki ima dva prekrška (v tej skupini so tudi osebe, ki so povzročile prometno nesrečo in vozile pod vplivom alkohola), 9% prekrškov pa so storile osebe, ki imajo več prekrškov (povratniki).

7.5.2.2 Izrečene sankcije osebam z 1 prekrškom

- Razmerje po spolu



Poglavje 7.5 - graf 19

najbolj pogosti prekrški	moški		ženske		skupaj
116/7(234)	7	78%	2	22%	9
25/4(234)	22	85%	4	15%	26
25/5(234)	34	71%	14	29%	48
27/3(234)	52	83%	11	17%	63
29/4(234)	88	70%	37	30%	125
30/5(234)	154	77%	47	23%	201
38/4(234)	13	87%	2	13%	15
44/2(234)	72	63%	42	37%	114
46/7(234)	12	100%	0	0%	12
	457	74%	161	26%	618

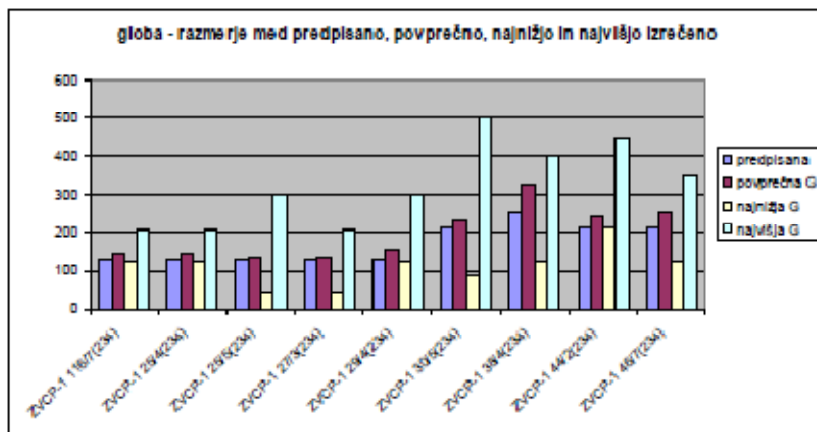
Poglavje 7.5 - tabela 12

Med storilci z enim prekrškom je 26% žensk in 74% moških.

- **Globa (2005 – 2007)**

najbolj pogosti prekrški	predpisana	povprečna G	najnižja G	najvišja G
116/7(234)	128	141	125	208
25/4(234)	128	144	125	208
25/5(234)	128	135,8	41,73	300
27/3(234)	128	132	41,7	208
29/4(234)	128	154,8	125	300
30/5(234)	213	236	83,5	500
38/4(234)	256	326	125	400
44/2(234)	213	242	210	450
46/7(234)	213	256	125	350

Poglavje 7.5 - tabela 13



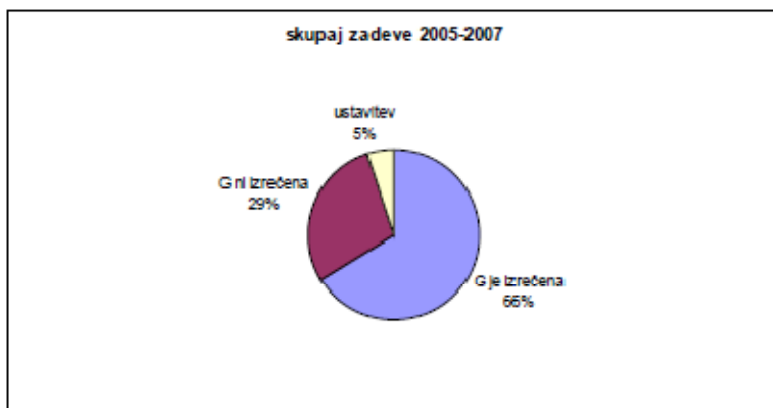
Poglavje 7.5 - graf 20

najbolj pogosti prekrški	št.G na meji predp.	št. nižjih G	št. višjih G	skupaj
116/7(234)	4	0	2	6
25/4(234)	8	0	8	16
25/5(234)	21	2	4	27
27/3(234)	32	4	3	39
29/4(234)	36	0	31	67
30/5(234)	62	1	33	96
38/4(234)	1	1	6	8
44/2(234)	39	0	29	68
46/7(234)	6	1	6	13
	209	9	122	340
v procentih	57	4%	39%	

Poglavje 7.5 - tabela 14

skupaj prekrški	G je izrečena	G ni izrečena	ustavitev	skupaj
	340	149	26	515

Poglavje 7.5 - tabela 15



Poglavje 7.5 - graf 21

Iz gornjih podatkov je razvidno, da je sodišče v 5% postopek ustavilo, medtem kot je v 95% bil postopek zaključen z ugotovitvijo, da je storilec odgovoren za storitev prekrška. Pri 29%

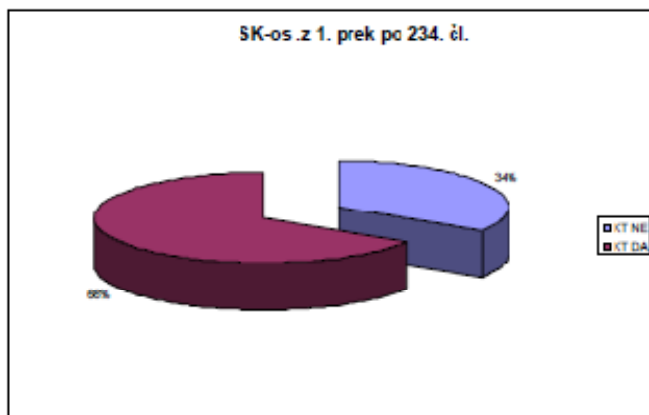
prekrškov sodišče globo ni izreklo (gre za zadeve, kjer je bodisi izreklo opomin ali v postopku zoper mladoletnika izreklo vzgojni ukrep). Pri zadevah, kjer je bil postopek zaključen z izrečeno globo, je sodišče v 57% izreklo globo na meji predpisane, kar v 39% je izreklo višjo globo in le v 4% jo je omililo.

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 – 2007)**

- Kazenske točke

os. z 1 prekr. 234. čl. - skupaj	
KT NE	166
KT DA	325

Poglavje 7.5 - tabela 16

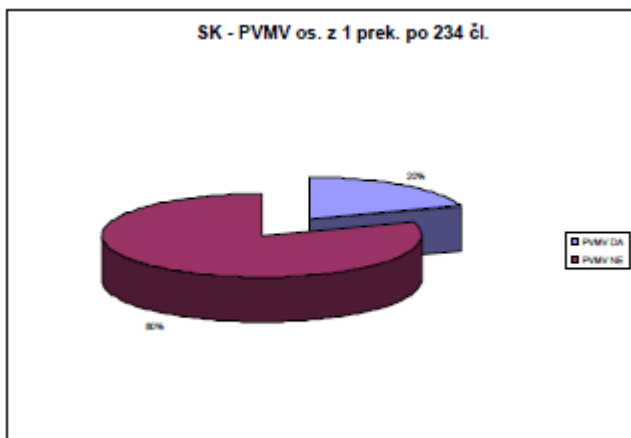


Poglavje 7.5 - graf 22

- Prepoved vožnje motornega vozila

os. z 1 prekr. 234. čl.	
PVMV DA	98
PVMV NE	393

Poglavje 7.5 - tabela 17



Poglavje 7.5 - graf 23

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 - 2008)**

- Kazenske točke

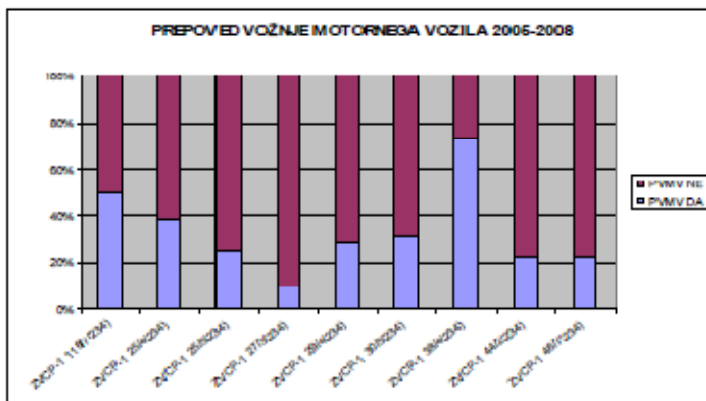
prekršek	KT DA		omilitev		KT NE		skupaj
116/7(234)	7	88%	0	0%	1	13%	8
25/4(234)	17	94%	0	0%	1	6%	18
25/5(234)	25	89%	1	4%	2	7%	28
27/3(234)	37	90%	0	0%	4	10%	41
29/4(234)	78	95%	0	0%	4	5%	82
30/5(234)	114	94%	3	2%	4	3%	121
38/4(234)	9	82%	2	18%	0	0%	11
44/2(234)	88	98%	0	0%	2	2%	90
46/7(234)	16	89%	1	6%	1	6%	18
skupaj	391	94%		0%	19	5%	417

Poglavje 7.5 - tabela 18

- Prepoved vožnje motornega vozila

prepoved vožnje motornega vozila	PVMV DA		PVMV NE		skupaj
116/7(234)	4	50%	4	50%	8
25/4(234)	7	39%	11	61%	18
25/5(234)	7	25%	21	75%	28
27/3(234)	4	10%	37	90%	41
29/4(234)	23	28%	59	72%	82
30/5(234)	37	31%	84	69%	121
38/4(234)	8	73%	3	27%	11
44/2(234)	20	22%	70	78%	90
46/7(234)	4	22%	14	78%	18
skupaj	114	27%	303	73%	417

Poglavje 7.5 - tabela 19



Poglavje 7.5 - graf 24

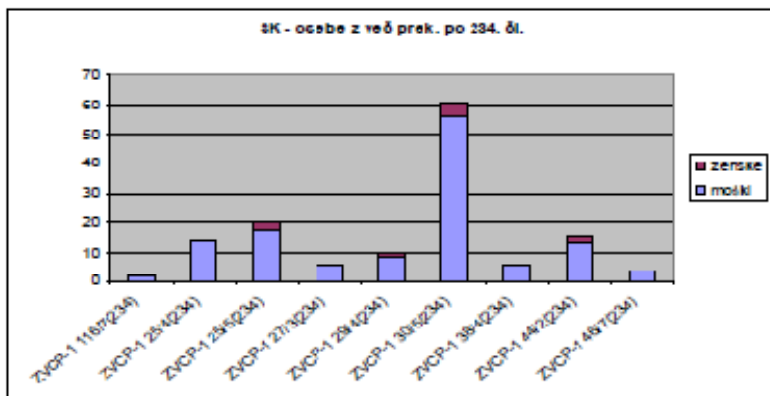
Primerjava podatkov z obeh obdobji pokaže, da je sodišče v daljšem obdobju izreklo bistveno več kazenskih točk, približno enak obseg pa je izrečenih prepovedi vožnje motornega vozila (cca 20%)

7.5.2.3 Izrečene sankcije osebam z več prekrški (2005 – 2007)

- **Razmerje glede na spol storilca**

vrste prekrškov	moški		ženske		skupaj
116/7(234)	2	2%	0	0%	2
25/4(234)	14	11%	0	0%	14
25/5(234)	17	13%	3	25%	20
27/3(234)	6	5%	0	0%	6
29/4(234)	8	6%	2	17%	10
30/5(234)	56	44%	5	42%	61
38/4(234)	6	5%	0	0%	6
44/2(234)	13	10%	2	17%	15
46/7(234)	4	3%	0	0%	4
	126	91%	12	9%	138

Poglavje 7.5 - tabela 20



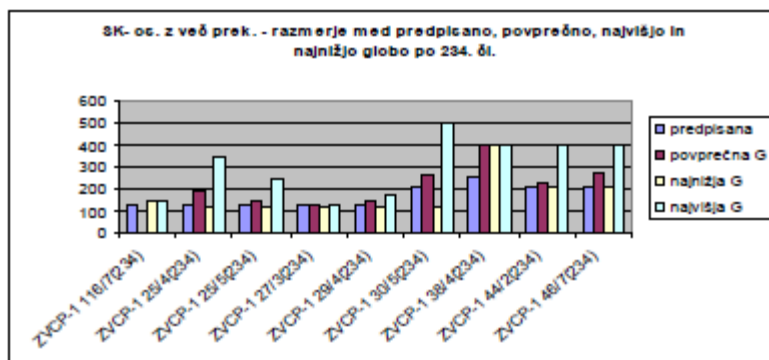
Poglavje 7.5 - graf 25

Pri storilcih z več prekrški je le 9% žensk in kar 91% moških, najbolj pogosta kršitev tako pri moških kot pri ženskah je neprilagojena hitrost.

- **Globa**

	predpisana	povprečna G	najnižja G	najvišja G
116/7(234)	128	150	150	150
25/4(234)	128	195,7	125	350
25/5(234)	128	148,7	125	250
27/3(234)	128	127,6	125	128
29/4(234)	128	147,79	125	170
30/5(234)	213	270,39	125	500
38/4(234)	256	400	400	400
44/2(234)	213	234,14	213	400
46/7(234)	213	277,59	210	400

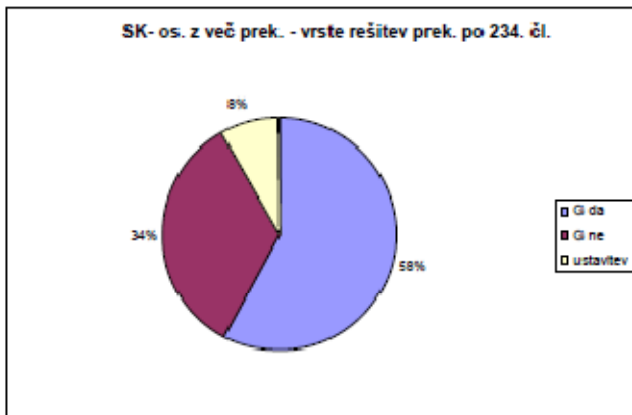
Poglavje 7.5 - tabela 21



Poglavje 7.5 - graf 26

	G na meji predpisane	omiljena G	višja G	G ni bila izrečena	ustavitev
116/7(234)	0	0	1	1	0
25/4(234)	5	0	3	5	1
25/5(234)	4	0	2	12	2
27/3(234)	2	0	0	3	1
29/4(234)	2	0	2	5	1
30/5(234)	17	3	23	14	4
38/4(234)	0	0	1	2	3
44/2(234)	5	0	8	6	0
46/7(234)	1	0	3	0	0
skupaj	36	3	43	48	12
v %	25%	2%	30%	34%	8%

Poglavje 7.5 - tabela 22

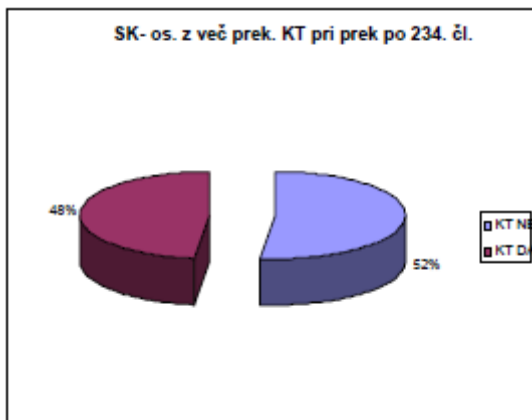


Poglavje 7.5 - graf 27

- **Kazenske točke**

KT izrečene za vse prekr. skupaj		
KT NE	70	52%
KT DA	65	48%

Poglavje 7.5 - tabela 23

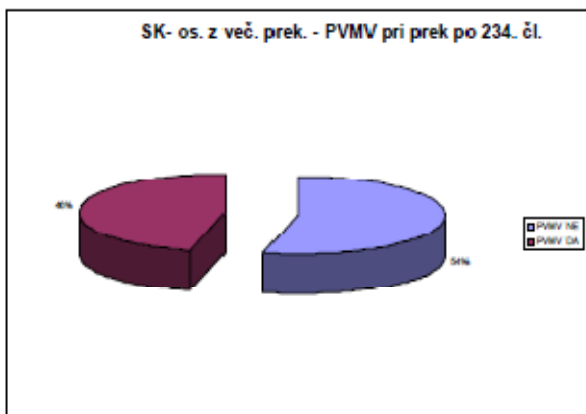


Poglavje 7.5 - graf 28

- **Prepoved vožnje motornega vozila**

PVMV izrečene za vse prekr. skupaj		
PVMV NE	68	54%
PVMV DA	58	46%

Poglavje 7.5 - tabela 24



Poglavje 7.5 - graf 29

7.5.2.4 Primerjava izrečenih sankcij za prekršek osebam z 1 prekrškom ter osebam z več prekrški

primerjava	os. z 1 prek.	os. z več prek.
G na meji prepisane	41%	25%
omiljena G	1%	2%
višja G	24%	30%
G ni bila izrečena	29%	34%
ustavitev	5%	8%
KT DA	68	48
PVMV DA	20	46

Poglavje 7.5 - tabela 25

Primerjava pokaže, da je sodišče reagiralo na okoliščino, da ima oseba več prekrškov, saj je izreklo več višjih glob (30%) kot pri osebah z 1. prekrškom (24%). Zanimiv je podatek, da je pa pri osebah z več prekrški več primerov, ko globa ni bila izrečena (v tej skupini so mladoletniki, ki se jim izrekajo vzgojni ukrepi, in so žal pogosto v postopku).

Primerjava izrečenih stranskih sankcij pokaže, da je sodišče moralo pri osebah z 1 prekrškom v nekaj primerih sankcijo kazenskih točk odpustiti (poleg vseh primerov, ko oseba ni imela voznškega dovoljenja), še bolj pogosto pa je to storilo pri prepovedi vožnje motornega vozila, ki jo je izreklo v le v 20% primerih. Strogost sodišča do storilcev z več prekrški pa se vseeno pokaže pri stranski sankciji prepovedi vožnje motornega vozila, ki jo je pri osebah z več prekrški izreklo v 100% več primerih, skoraj v enakem obsegu kot kazenske točke.

povprečna G	osebe z 1. prek	osebe z več prek
29/4(234)	154	147
30/5(234)	236	270
44/2(234)	242	234

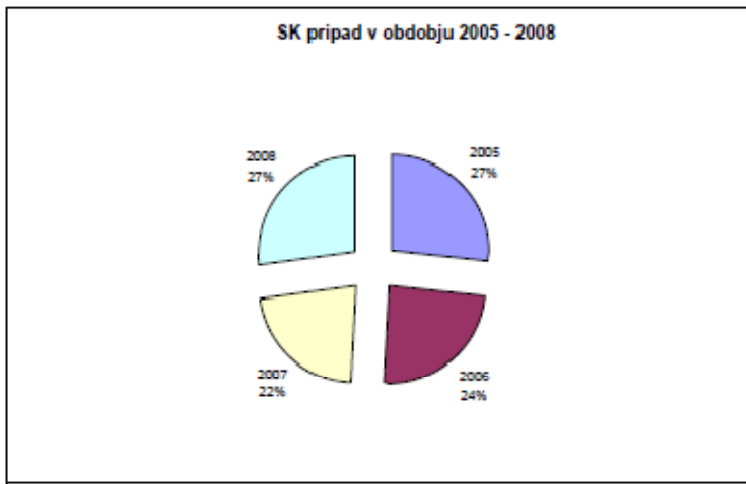
Poglavje 7.5 - tabela 26

Primerjava povprečne višine izrečenih sankcij ne da enotne slike, saj je pri najpogostejšem prekršku po 5. odstavku 30. člena ZVCP-1 globa sicer za 50€ višja pri osebah z več prekrški, medtem ko je pri ostalih dveh prekrških celo nižja.

7.5.3 Prekrški zaradi vožnje pod vplivom alkohola, mamil,.. in odklon preizkusa po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1

7.5.3.1 Skupni obseg prekrškov iz sodne pristojnosti (2005 – 2008)

a) Skupaj obseg po letih



Poglavje 7.5 - graf 30

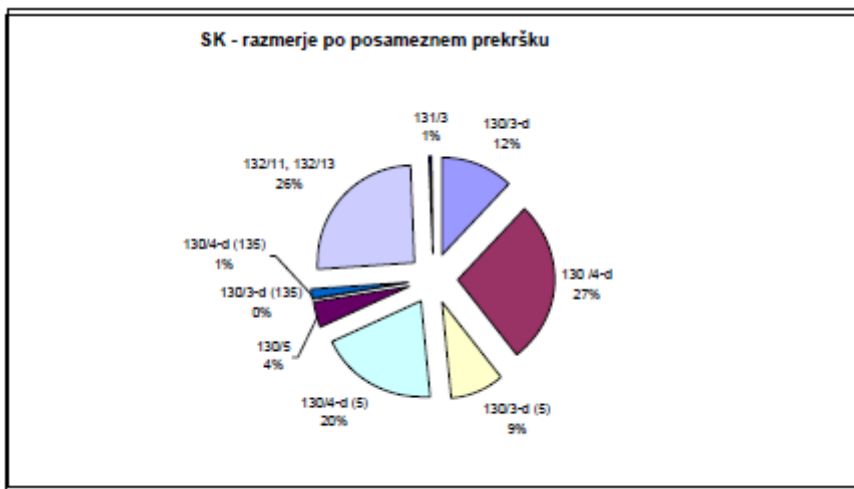
obseg prekr. Po 130., 131. &132. čl.	št.
2005	296
2006	262
2007	246
2008	301

Poglavje 7.5 - tabela 27

b) Po posameznem prekršku

prekršek	skupaj	moški	ženske
130/3-d	102	99	3
130 /4-d	229	213	16
130/3-d (5)	75	75	0
130/4-d (5)	166	157	9
130/5	36	34	0
130/3-d (135)	0	0	0
130/4-d (135)	12	12	0
132/11, 132/13	5	5	0
131/3	217	215	2

Poglavje 7.5 - tabela 28

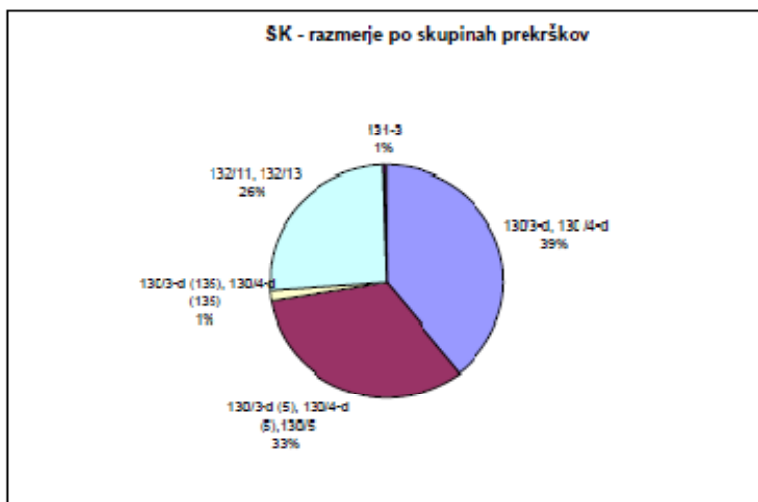


Poglavje 7.5 - graf 31

c) Po skupinah prekrškov

po skupinah prekrškov	skupaj	moški	ženske
130/3-d, 130 /4-d	331	312	19
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	277	266	11
130/3-d (135), 130/4-d (135)	12	12	0
132/11, 132/13	217	215	2
131/3	5	5	0

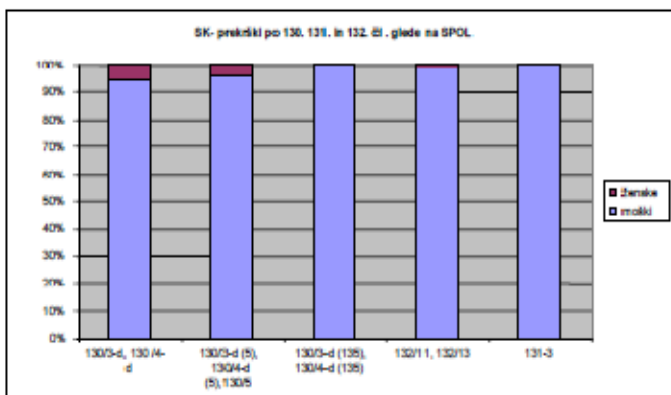
Poglavje 7.5 - tabela 29



Poglavje 7.5 - graf 32

Največjo skupino prekrškov (40%) osegajo prekrški po 130/3,4-d, malce manjšo (33%) predstavlja skupina najtežjih kršitev, kvalificiranega prekrška po 5. odstavku 130. člena, ne tako majhna pa je skupina prekrškov po 11. oz. 13. odstavku 132. člena – kar 26%, t.j. prekršek odklona preizkusa alkoholiziranosti oz. odrejenega strokovnega pregleda.

d) Glede na spol



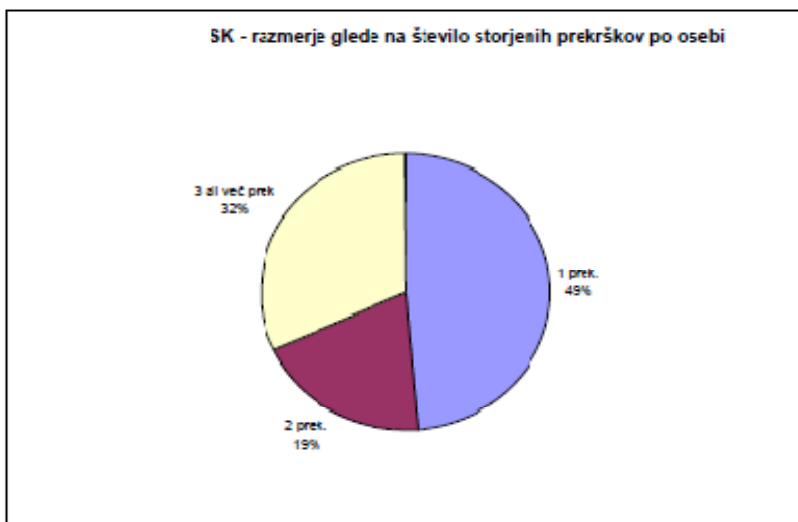
Poglavje 7.5 - graf 33

Absolutno najbolj pogosti storilci prekrškov te skupine so moški, ženske se kot storilke pojavljajo v zelo majhnem številu.

e) Glede na število storjenih prekrškov

št. prekrškov storjenih po osebi	št. prekrškov	št. oseb
1	409	409
2	164	82
3	60	20
4	60	15
5	20	4
6	18	3
7	7	1
8	16	2
9	27	3
10	20	2
11	11	1
12	12	1
18	18	1
skupaj	842	544

Poglavje 7.5 - tabela 30

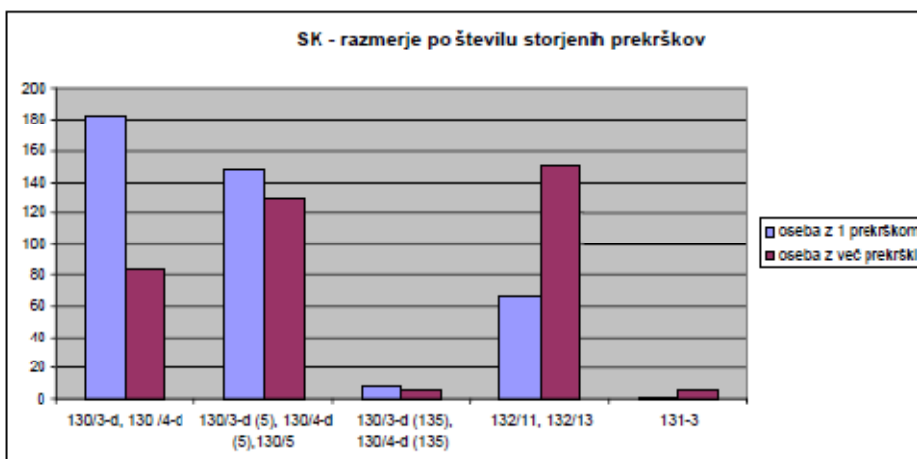


Poglavje 7.5 - graf 34

Polovica storilcev je imela samo 1 prekršek, nadaljnjih 19% so storilci z 2 prekrškoma (v tej skupini so vsi povzročitelji prometne nesreče, ki so vozili pod vplivom alkohola), 32% prekrškov pa so storile osebe, ki so imele 3 ali več prekrškov.

razmerje glede na število storjenih prekrškov 2005 -2008	oseba z 1 prekrškom		oseba z več prekrški	
	Število	Procent	Število	Procent
130/3-d, 130 /4-d	183	69%	83	31%
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	148	53%	129	47%
130/3-d (135), 130/4-d (135)	8	62%	5	38%
132/11, 132/13	66	31%	150	69%
131-3	1	17%	5	83%

Poglavje 7.5 - tabela 31

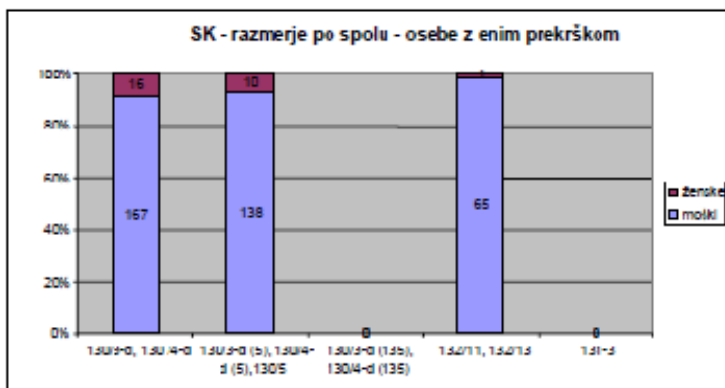


Poglavje 7.5 - graf 35

Iz gornjih podatkov je razvidno, da so 69% prekrškov po točki d. 3. in točki d. 4. odst. 130. člena storile osebe, ki imajo le en prekršek in 31% oseb, ki imajo več prekrškov, pri kvalificiranem prekršku po 5. odstavku 130. člena so precej več prekrškov storile osebe, ki imajo več prekrškov (47%), medtem, ko je pri prekršku odklona kar 69% oseb, ki so storile več prekrškov in le 31% oseb, ki imajo le en prekršek.

	1. prekr.		več prekr.	
	moški	ženska	moški	ženske
130/3-d, 130/4-d	167	16	80	3
130/3-d (5), 130/4-d (5), 130/5	138	10	128	1
130/3-d (135), 130/4-d (135)	0	0	5	0
132/11, 132/13	65	1	150	0
131-3	0	0	5	0

Poglavje 7.5 - tabela 32



Poglavje 7.5 - graf 36

V skupini povratnikov je tako malo žensk, da je razmerje iz grafa neprepoznavno.

7.5.3.2 Odvzem motornega vozila - skupaj

130/3-d	130/4-d	132/13	globa	KT	PVMV
2008			1050	0	0
2008			800	0	0
	2008		950	18	0
		2008	950	0	0

Poglavje 7.5 - tabela 33

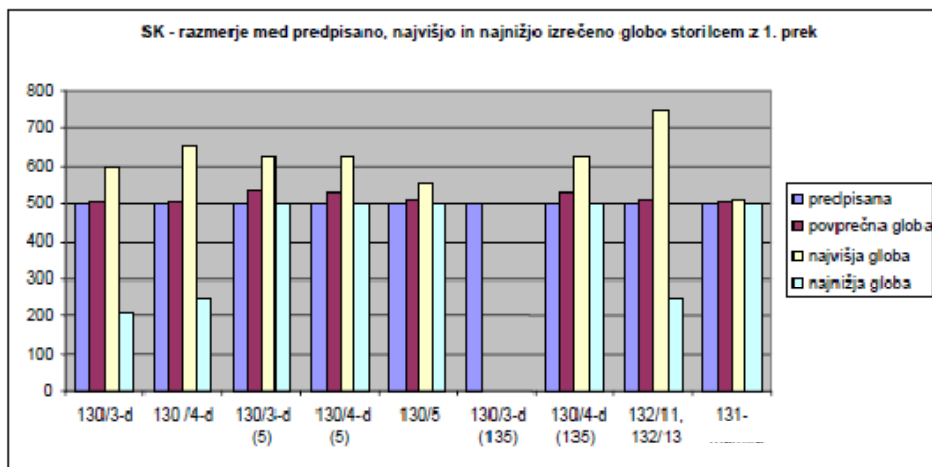
Ta stranska sankcije je bila izrečena v 4 primerih, vse v zadevah iz leta 2008.

7.5.3.3 Sankcije izrečene osebam z 1 prekrškom (2005-2007)

- **Globa**

	predpisana	povprečna G	najvišja G	najnižja G
130/3-d	500,75	505	600	208
130 /4-d	500,75	504,5	650	250
130/3-d (5)	500,75	536	625	500
130/4-d (5)	500,75	533	625	501
130/5	500,75	509	550	501
130/3-d (135)	500,75	0	0	0
130/4-d (135)	500,75	533	625	501
132/11, 132/13	500,75	510	750	250
131/3	500,75	504	510	501

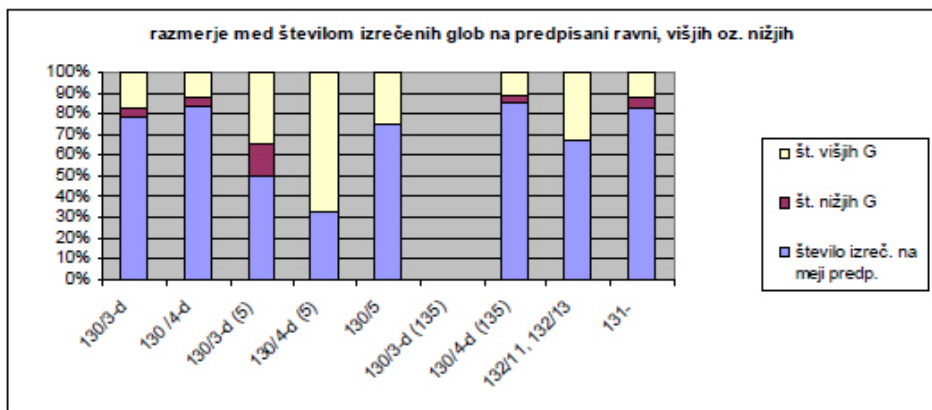
Poglavje 7.5 - tabela 34



Poglavje 7.5 - graf 37

	število G izreč. na meji predp.		št. nižjih G	%	št. višjih G	%	skupaj
130/3-d	22	79%	1	4%	5	18%	28
130 /4-d	88	84%	4	4%	13	12%	105
130/3-d (5)	13	50%	4	15%	9	35%	26
130/4-d (5)	2	33%	0	0%	4	67%	6
130/5	6	75%	0	0%	2	25%	8
130/3-d (135)	0	0%	0	0%	0	0%	0
130/4-d (135)	65	86%	2	3%	9	12%	76
132/11, 132/13	2	67%	0	0%	1	33%	3
131	40	83%	2	4%	6	13%	48
skupaj	238	79%	13	4%	49	16%	300

Poglavje 7.5 - tabela 35



Poglavje 7.5 - graf 38

Sodišče je storilec, ki so prvič v postopku, izreklo v kar 79% globo na meji predpisane, to je kar 22% več v primerjavi z vsemi storilci.

- **Kazenske točke** (vsi prekrški skupaj)

os. z 1 prekr. po 130., 131. & 132. čl.	
KT NE	95
KT DA	243

Poglavje 7.5 - tabela 36

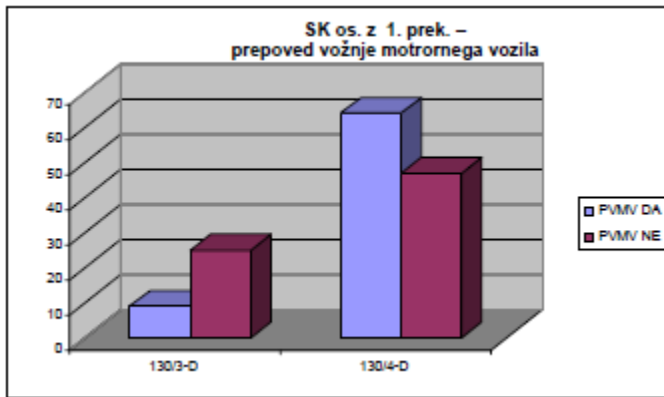


Poglavje 7.5 - graf 39

- **Prepoved vožnje motornega vozila**

os z 1 prekr.	130/3-D	130/4-D
PVMV DA	9	64
PVMV NE	25	47

Poglavje 7.5 - tabela 37



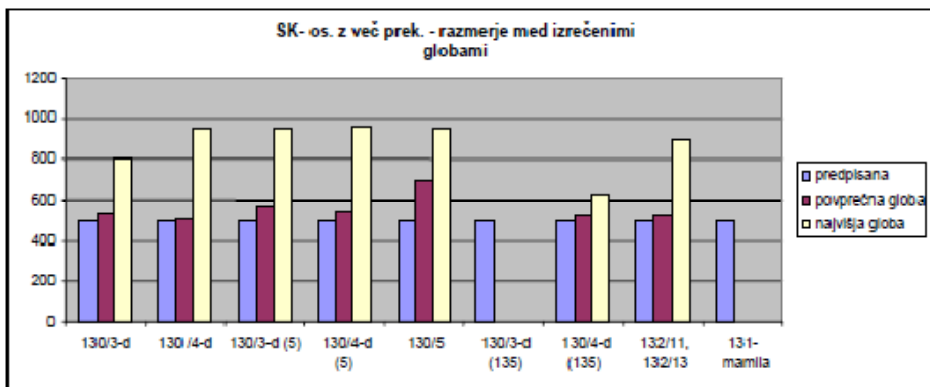
Poglavje 7.5 - graf 40

7.5.3.4 Izrečene sankcije osebam z več prekrški

- **Globa**

	predpisana G	povprečna G	najvišja G
130/3-d	500,75	540	800
130 /4-d	500,75	506	950
130/3-d (5)	500,75	571	950
130/4-d (5)	500,75	543	959
130/5	500,75	692	950
130/3-d (135)	500,75	0	0
130/4-d (135)	500,75	532	626
132/11, 132/13	500,75	533	900
131/3	500,75	0	0

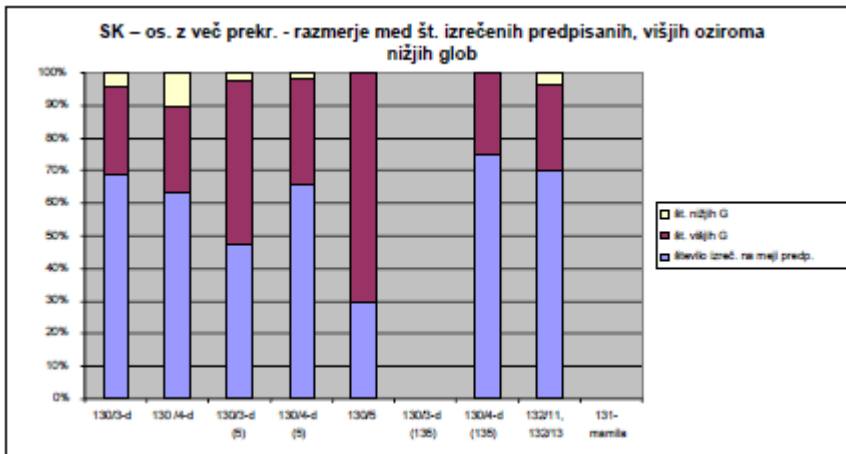
Poglavje 7.5 - tabela 38



Poglavje 7.5 - graf 41

	G izreč. na meji predp.		št. nižjih G		št. višjih G		skupaj
	št.	%	št.	%	št.	%	
130/3-d	33	69%	2	4%	13	27%	48
130 /4-d	49	64%	8	10%	20	26%	77
130/3-d (5)	19	48%	1	3%	20	50%	40
130/4-d (5)	31	66%	1	2%	15	32%	47
130/5	3	30%	0	0%	7	70%	10
130/3-d (135)	0	0%	0	0%	0	0%	0
130/4-d (135)	3	75%	0	0%	1	25%	4
132/11, 132/13	78	70%	4	4%	30	27%	112
131/3	0	0%	0	0%	0	0%	0
		60%		2%		37%	

Poglavje 7.5 - tabela 39



Poglavje 7.5 - graf 42

Sodišče je globo na meji predpisane v skupini storilcev z več prekrški izreklo v 60% in v 39% višjo globo, kar je v primerjavi s skupino storilcev, ki imajo samo 1 prekršek, kjer je bila izrečena le 16% storilcev, za kar 23% več.

- **Kazenske točke** (za vse prekrške skupaj)

os. z več prekr. po 130., 131. & 132. čl.		
KT NE	205	64%
KT DA	115	36%

Poglavje 7.5 - tabela 40

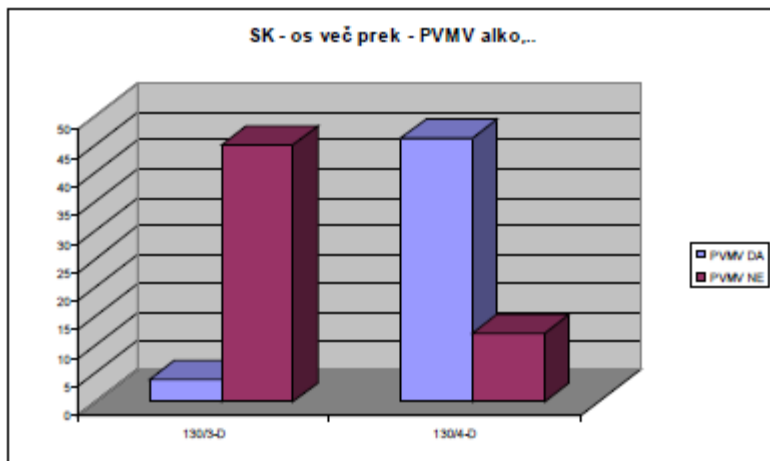


Poglavje 7.5 - graf 43

- Prepoved vožnje motornega vozila

	130/3-D	130/4-D
PVMV DA	4	46
PVMV NE	45	12

Poglavje 7.5 - tabela 41



Poglavje 7.5 - graf 44

7.5.3.5 Primerjava izrečenih sankcij za prekrške po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1

RIMERJAVA vrsta rešitve po 130., 131. in 132. členu	os. z 1 prekr.	os. z več prekr.
G na meji prepisane	79%	60%
omiljena G	13%	2%
višja G	16%	37%
KT DA	72%	64%

Poglavje 7.5 - tabela 42

Iz podatkov je lepo razvidno, da sodišče pravilno reagira na dejstvo povratništva, saj je v večjem obsegu izreklo storilcem z več prekrški višjo globo. Pri izrekanju stranske sankcije kazenskih točk pa je podoba obrnjena, namreč v večjem številu je bila ta sankcija izrečena osebam, ki imajo samo 1 prekršek, v precej manjšem pa osebam z več prekrški.

7.5.4 Prekoračitev omejitve hitrosti - prekrški po 32. členu ZVCP-1

7.5.4.1 Skupni obseg prekrškov iz sodne pristojnosti

a) Po letih

Pripad v obdobju 2005 - 2008		
2005	42	22%
2006	58	30%
2007	48	25%
2008	43	23%
	191	

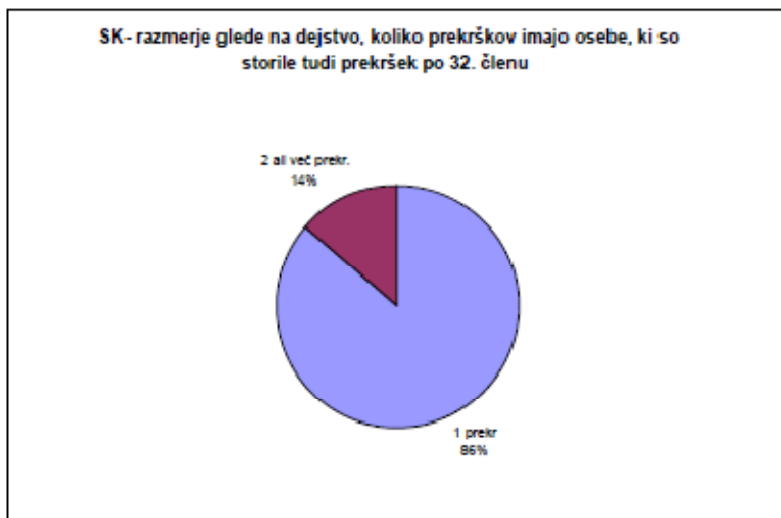
Poglavje 7.5 - tabela 43

b) Glede na število storjenih prekrškov

1 prekr	%	2 prekr	%	3 ali več prekrš	%	skupaj
165	86%	16	8%	10	5%	191

Poglavje 7.5 - tabela 44

V tej skupini so kar 86 % prekrškov po 32. členu storile osebe, ki imajo le ta prekršek in le v 14% gre za osebe, ki imajo več prekrškov.

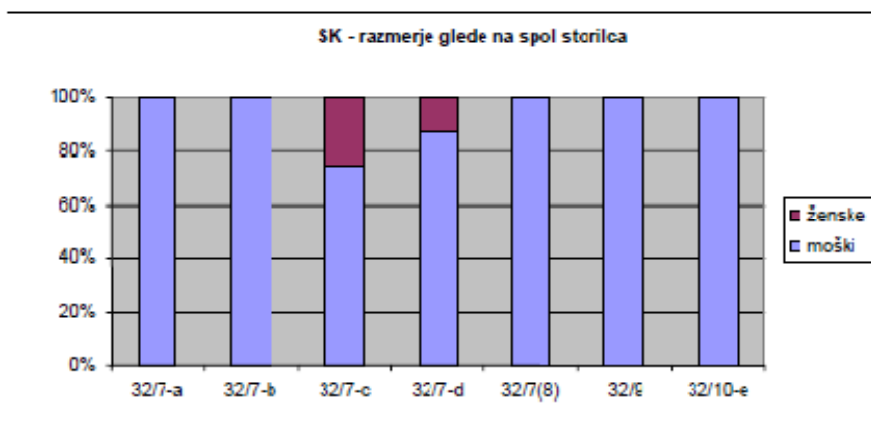


Poglavje 7.5 - graf 45

c) Glede na spol ter mladoletniki

	moški	%	ženske	%	skupaj	mlad. v %	mladoletnik
32/7-a	2	100%	0	0%	2	0%	0
32/7-b	7	100%	0	0%	7	71%	5
32/7-c	6	75%	2	25%	8	13%	1
32/7-d	132	87%	19	13%	151	1%	2
32/7(8)	5	100%	0	0%	5	20%	1
32/9	5	100%	0	0%	5	0%	0
32/10-e	13	100%	0	0%	13	0%	0
	170	95%	21	5%	191	15%	

Poglavje 7.5 - tabela 45



Poglavje 7.5 - graf 46

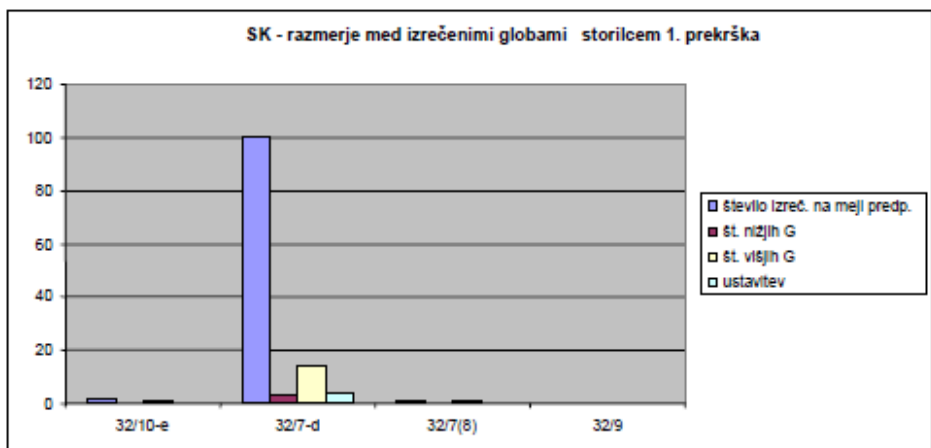
Tudi v tej skupini kot storilci prevladujejo moški, ki so storili kar 95% prekrškov, ženske pa skupaj 5% prekrškov. V 15% je prekršek storil mladoletnik.

7.5.4.2 Izrečene sankcije osebam z 1 prekrškom (2005-2007)

- **Globa**

	število G na meji predp.	%	št. nižjih G	%	št. višjih G	%	ustavitev	
32/10-e	2	67%	0	0%	1	33%	0	3
32/7-d	100	83%	3	2%	14	12%	4	121
32/7(8)	1	50%	0	0%	1	50%	0	2
32/9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0
skupaj	103		3		16		4	126
v %	82%		2%		13%		3%	

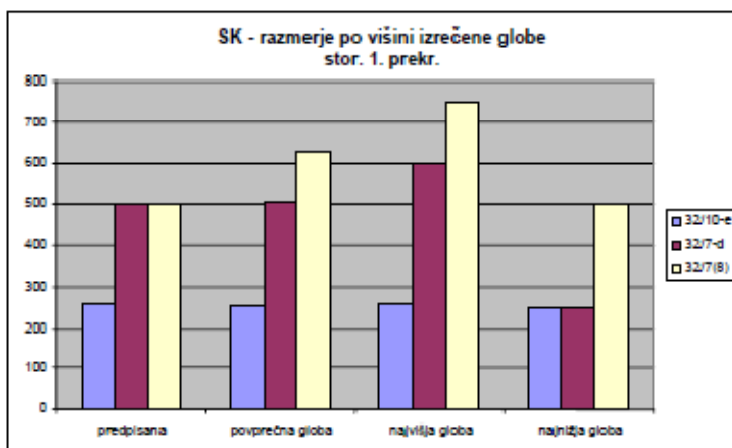
Poglavje 7.5 - tabela 46



Poglavje 7.5 - graf 47

	Predpisana G	povprečna G	najvišja G	najnižja G
32/10-e	256,4	253	260	250
32/7-d	501	503	600	250
32/7(8)	501	625	750	501

Poglavje 7.5 - tabela 47



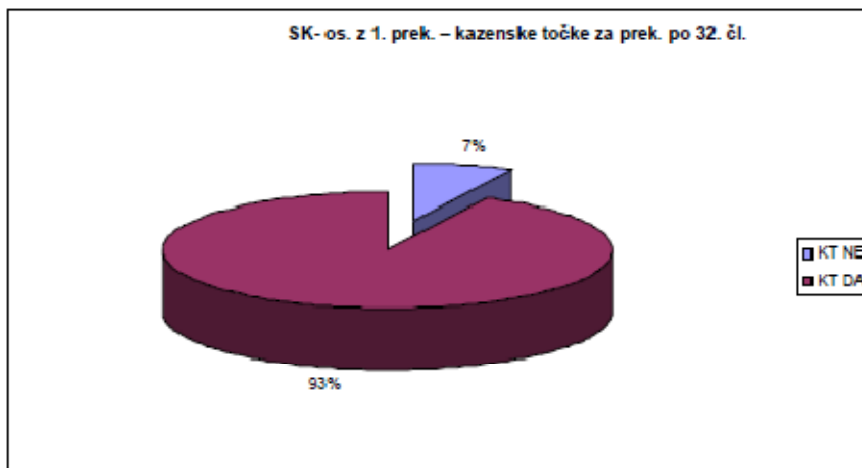
Poglavje 7.5 - graf 48

V postopku zaradi prekrška po 32. členu je bilo skupaj 82% storilcem izrečena globa na meji predpisane, v 13% pa je bila izrečena višja globa. Najvišjo povprečno globo 625 € je zaslediti pri prekršku po 8. odstavku 32. člena kot najtežji obliki prekrška.

- **Kazenske točke**

os z 1 prekr. po 32. čl .		
KT NE	9	7%
KT DA	116	93%

Poglavje 7.5 - tabela 48



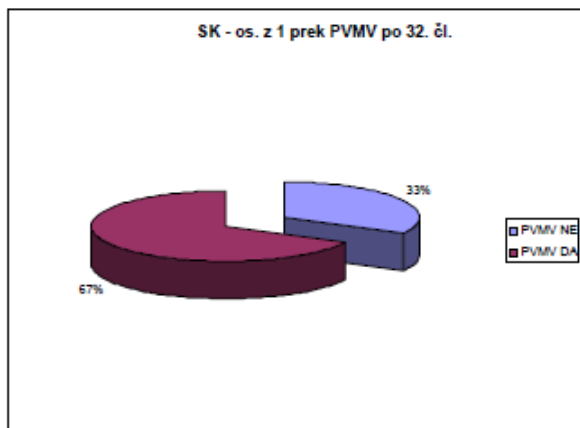
Poglavje 7.5 - graf 49

Kar 93% storilcem so bile izrečene kazenske točke.

- **Prepoved vožnje motornega vozila**

os z 1 prekr. po 32. čl .		
PVMV NE	38	33%
PVMV DA	78	67%

Poglavje 7.5 - tabela 49



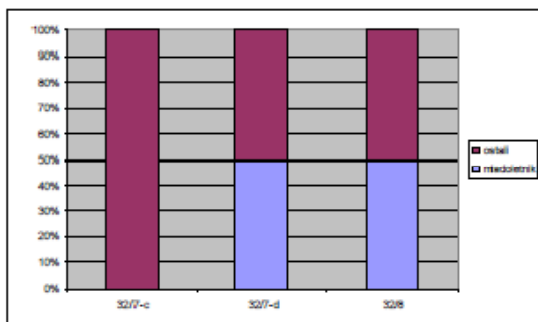
Poglavje 7.5 - graf 50

Čeprav nižje kot pri kazenskih točkah, pa je še vedno visoko število izrečenih sankcij prepovedi vožnje motornega vozil v primerjavi s prekrškom povzročitve prometne nesreče po 234. členu.

7.5.4.3 Osebe z več prekrški

2005-2007	mladoletnik	ostali	št. prekr.
32/7-c	0	1	1
32/7-d	2	2	4
32/8	1	1	2

Poglavje 7.5 - tabela 50



Poglavje 7.5 - graf 51

Zaradi majhnega števila teh storilcev, posebna analiza za obdobje 2005-2007 ni bila narejena.

7.5.4.4 Primerjava izrečenih sankcij po 32. členu ZVCP-1

os. z 1 prekr	G na meji predpisane	višja G	povprečna G
32/7-d	83%	12%	503
32/7-d(8)	50%	50%	625

Poglavje 7.5 - tabela 51

Skoraj vsi storilci prekrškov po 32. členu ZVCP, ki jih je Okrajno sodišče v Slovenskih Konjicah obravnavalo v obdobju 2005 – 2007, imajo le en prekršek, kasneje pa se število oseb z več prekrški večja, saj je pregled prekrškov za obdobje 2005 – 2008 pokazal, da je že 14% oseb, ki imajo več prekrškov.

Glede na navedeno je bil pregled sankcij narejen samo na vzorcu oseb z 1. prekrškom. Podatki so vseeno zgovorni. Primerjava izrečenih glob za temeljni prekršek po točki d. 7. odstavka 32. čl in kvalificiranega prekrška po 8. odstavku 32. člena pokaže, da je sodišče okoliščine prekrška upoštevalo pri individualizaciji kazni, saj je za kvalificirani prekršek izreklo skoraj 40% več višjih glob kot za temeljni prekršek, kjer je višjih glob le 12%, zaradi tega je tudi povprečna globa precej višja.

7.5.5 Osebe v postopku zaradi kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti

Na Okrožnem sodišču v Celju je v obdobju 2004 – 2008 tekel kazenski postopek zaradi storitve kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti zoper 47 oseb, vendar nobena od teh ni bila v postopku o prekršku pred Okrajnim sodiščem v Slovenskih Konjicah spoznana za odgovorno za prekršek iz ciljnih skupin.

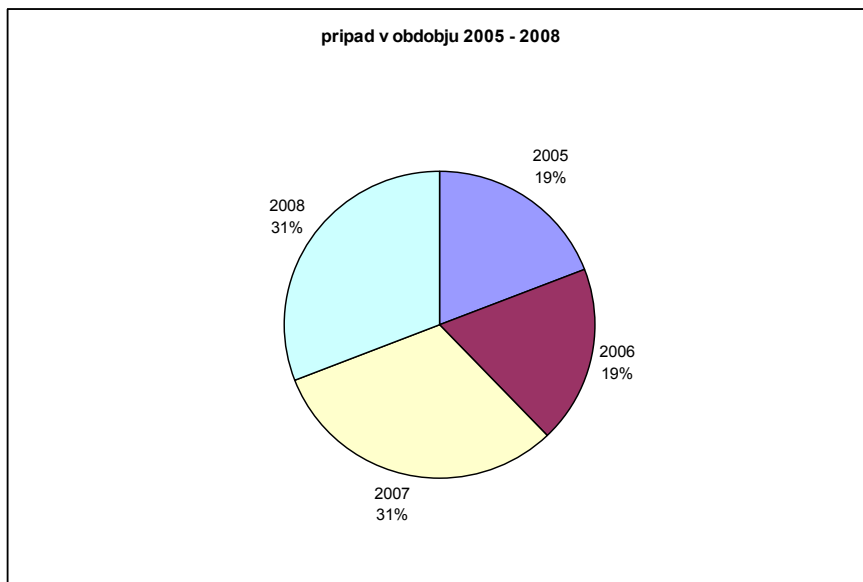
7.6 OKRAJNO SODIŠČE V LJUTOMERU

7.6.1 Skupni obseg prekrškov iz sodne pristojnosti v obdobju 2005-2008

a) Po letih vpisa

	2005	2006	2007	2008
št. prekrškov	321	313	530	520

Poglavje 7.6 - tabela 1



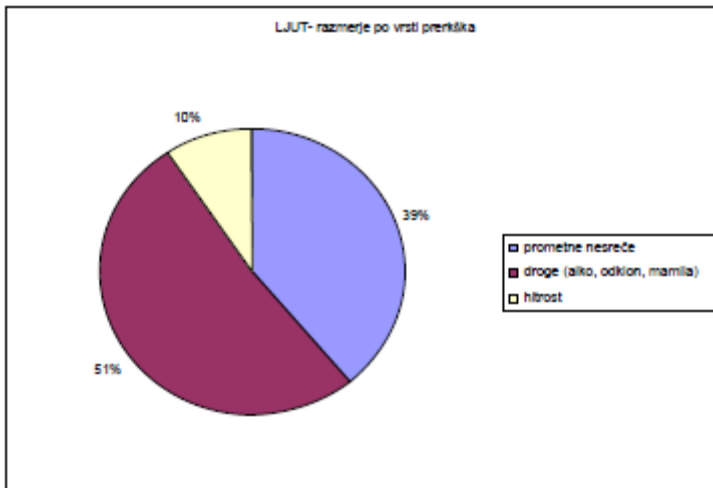
Poglavje 7.6 - graf 1

b) Razmerje med posameznimi skupinami prekrškov

Spodnji podatki kažejo, da so najbolj pogosti ravno prekrški povezani z alkoholom, ki jih je dobra polovica 51%, na drugem mestu so nesreče 39% in le 10% kršitev zaradi prehitre vožnje.

po vrsti prekrška - skupaj	1698
prometne nesreče	659
droge (alko, odklon, mamila)	877
hitrost	162

Poglavje 7.6 - tabela 2

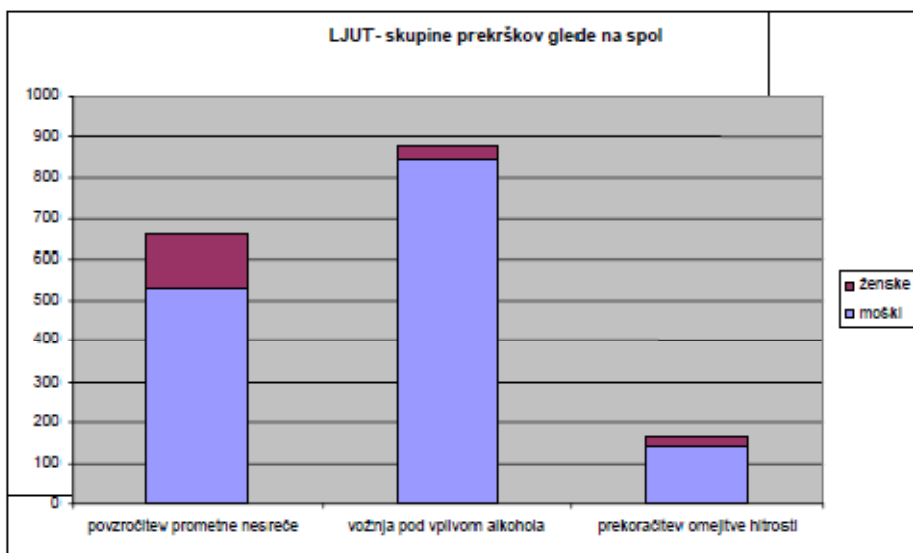


Poglavje 7.6 - graf 2

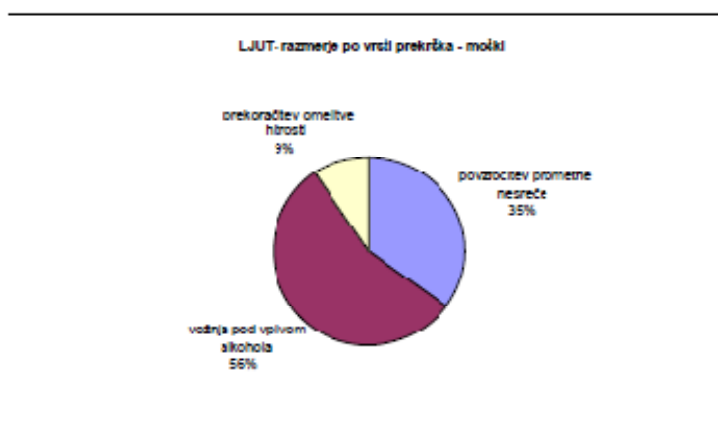
c) Razmerje glede na spol

	povzročitev nesreče	vožnja pod vplivom alkohola, ..	prekoračitev omejitve hitrosti	skupaj
moški	529	844	141	1514
ženske	130	33	21	184

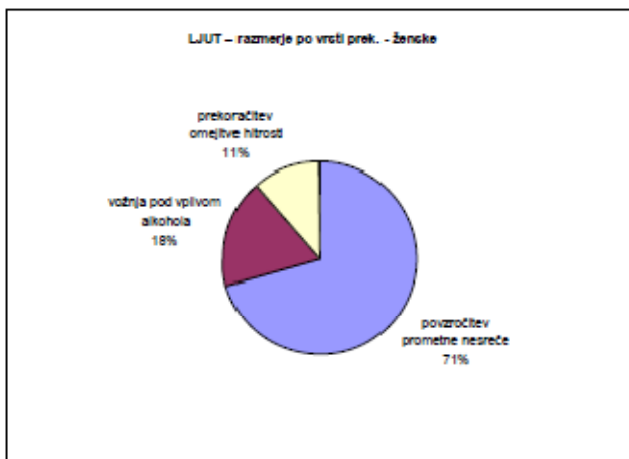
Poglavje 7.6 - tabela 3



Poglavje 7.6 - graf 3



Poglavje 7.6 - graf 4



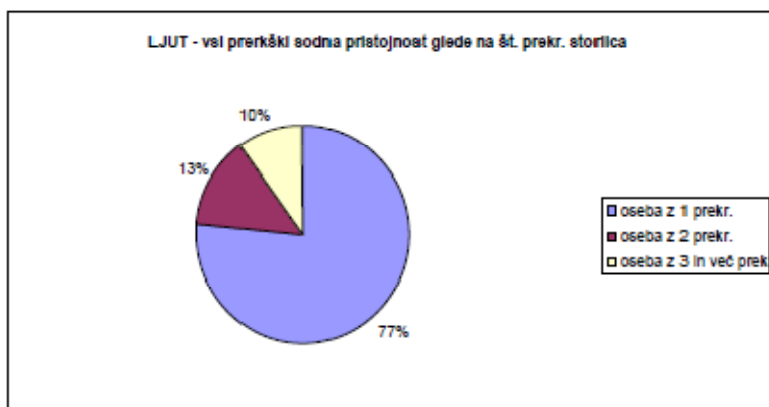
Poglavje 7.6 - graf 5

Obseg posamezne vrste prekrškov po posameznem spolu se tudi na tem sodišču razlikuje, medtem ko pri moških prevladuje prekršek vožnje pod vplivom alkohola (56%), je pri ženskah najbolj pogost prekršek povzročitev prometne nesreče, vožnja pod vplivom alkohola pa le v 18%. Prekršek prekoračitve omejitve hitrosti je pri obeh spolih prisoten v približno enakem obsegu.

d) Razmerje glede na število storjenih prekrškov po storilcu

vsi prekrški sodna pristojnost	skupaj 1674	moški	ženske
oseba z 1 prekr.	1283	1117	166
oseba z 2 prekr.	222	208	14
oseba s 3 in več prekr.	168	168	0

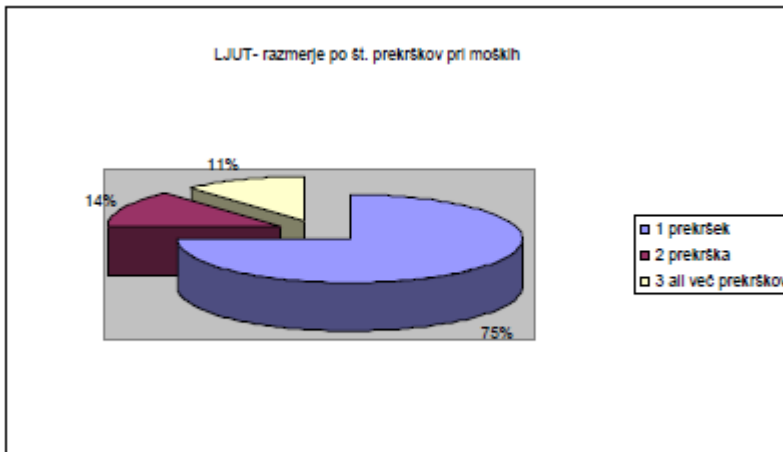
Poglavje 7.6 - tabela 4



Poglavje 7.6 - graf 6

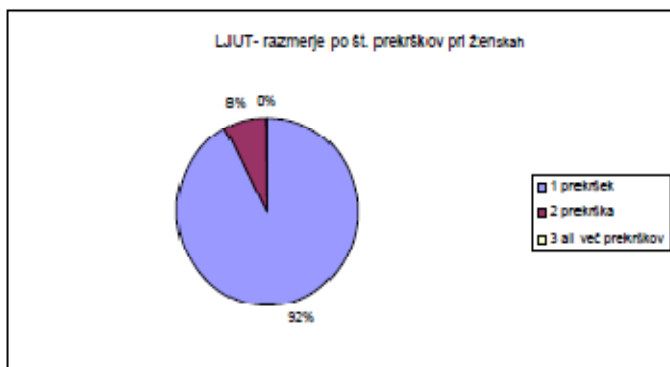
Že površen pogled pokaže, da so ženske v izraziti manjšini po številu storjenih prekrškov (po en prekršek le 13%, 6% dva prekrška). Nobena ženska nima več kot 2 prekrška.

e) Razmerje po spolu



Poglavje 7.6 - graf 7

Pri moških je pravih povratnikov (osebe, ki imajo 3 ali več prekrškov) 11%, oseb, ki imajo 2 prekrška (gre za večino prekrškov povzročitelje prometne nesreče in vožnje pod vplivom alkohola) je 14% in kar 75% je storilcev, ki so storili le en prekršek.



Poglavje 7.6 - graf 8

Kar 92% vseh storilk ima le 1 prekršek in 8% dva.

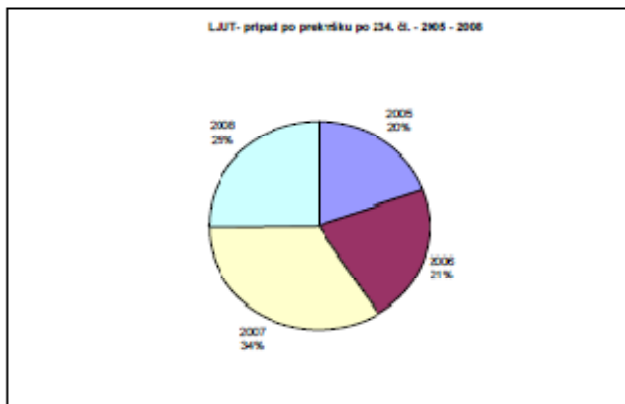
7.6.2 Prekršek povzročitve prometne nesreče po 234. členu

7.6.2.1 Obseg prekrškov iz sodne pristojnosti v obdobju 2005-2008

a) Po letih

pripad po letih	2005	2006	2007	2008
	130	139	224	167

Poglavje 7.6 - tabela 5



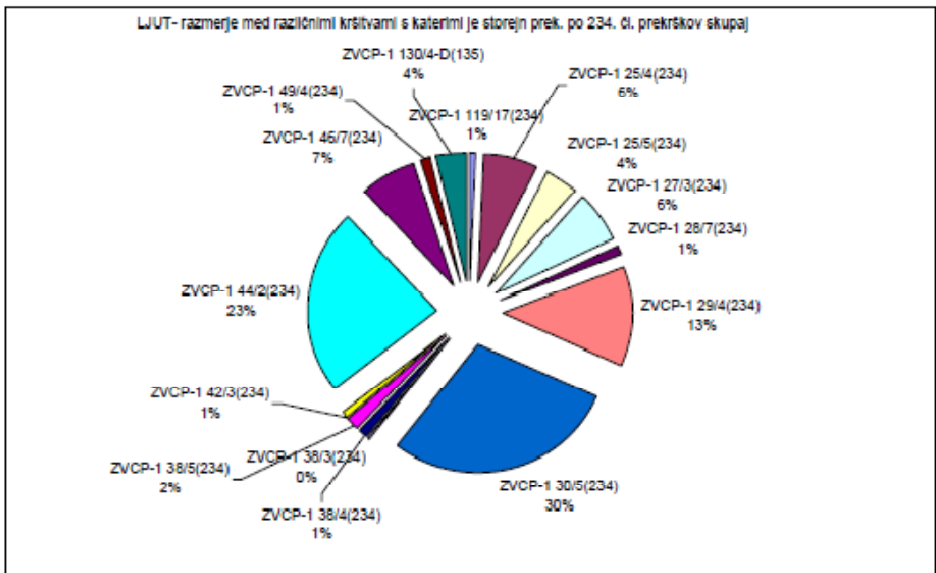
Poglavje 7.6 - graf 9

Iz tabele je razvidno, da je bil najvišji pripad teh prekrškov v letu 2007, ko jih je bilo kar 34 %.

b) Po vrsti prekrška

	skupaj	v procentih	moški	ženske
102/16(234)	1	0%	1	0
119/16(234)	1	0%	1	0
119/17(234)	6	1%	4	2
25/4(234)	41	6%	35	6
25/5(234)	26	4%	24	2
25/6(234)	2	0%	2	0
26/7(234)	2	0%	2	0
26/9(234)	2	0%	1	1
27/3(234)	41	6%	34	7
28/7(234)	7	1%	6	1
29/4(234)	79	12%	57	22
29/5(234)	1	28%	1	0
30/5(234)	182	28%	161	21
36/6(234)	1	0%	0	1
37/5(234)	2	0%	0	2
38/3(234)	3	0%	1	2
38/4(234)	7	1%	6	1
38/5(234)	10	2%	7	3
40/7(234)	2	1%	1	1
42/3(234)	6	1%	5	1
44/2(234)	148	22%	110	38
44/3(234)	1	0%	0	1
45/5(234)	2	0%	2	0
46/7(234)	45	7%	30	5
47/6(234)	1	1%	1	0
49/4(234)	8	1%	6	2
50/6(234)	3	0%	2	1
51/4(234)	2	3%	1	1
51/5(234)	1	3%	0	1
65/3(234)	1	3%	1	0
95/9(234)	2	3%	2	0
130/3-D(135)	2	3%	2	0
130/4-D(135)	23	3%	20	3

Poglavje 7.6 - tabela 6



Poglavje 7.6 - graf 10

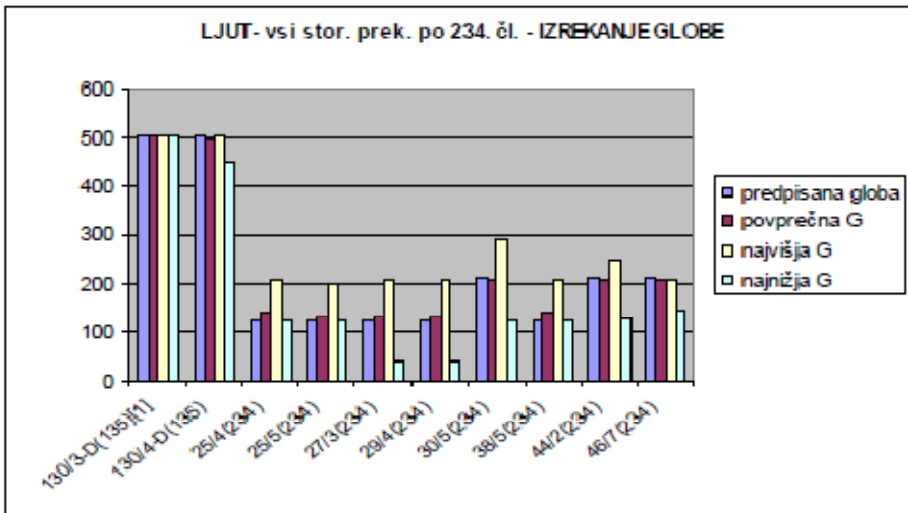
Enako kot pri ostalih dveh sodiščih je največ prometnih nesreč (kar eno tretjino) storjenih zaradi kršitve 30. člena, na drugem mestu je kršitev 44. člena (23%) ter 13% zaradi kršitve 29. člena.

7.6.2.2 Izrečene sankcije vsem storilcem prekrška po 234. členu

a) Globa (2005 – 2007)

	predpisana globa	povprečna G	najvišja G	najnižja G
130/3-D(135)	500,76	500,75	500,75	500,75
130/4-D(135)	500,76	496,79	500,75	450,00
25/4(234)	125	144,96	208,65	125,19
25/5(234)	125	136,97	200,00	125,19
27/3(234)	125	136,05	208,65	41,73
29/4(234)	125	135,51	208,65	40,00
30/5(234)	213	208,67	292,10	125,19
38/5(234)	125	143,27	210,00	125,19
44/2(234)	213	208,9	250,00	130,00
46/7(234)	213	207,39	210,00	150,00

Poglavje 7.6 - tabela 7

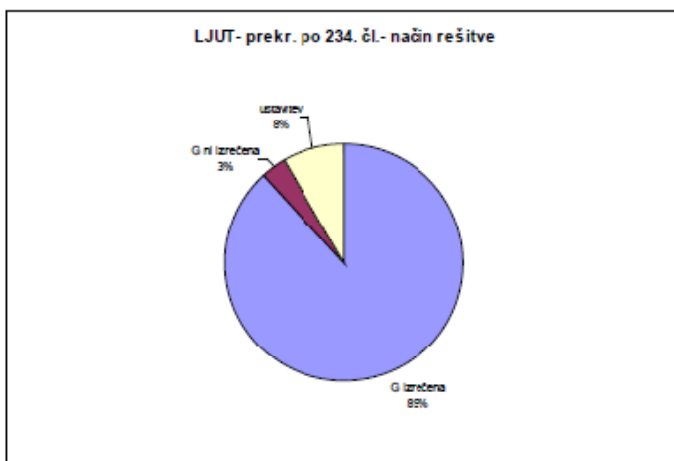


Poglavje 7.6 - graf 11

Pri tem sodišču je bilo povprečje izračunano na podlagi vseh izrečenih glob, to je tudi tistih, ki so bile omiljene. Zato je povprečna globa nižja od prvih dveh sodišč. Tak izračun pa je prikaz ne samo odzivnosti sodišča na obteževalne okoliščine, ampak tudi upoštevanja posebnih olajševalnih okoliščin.

prekr. prom. nesreča 05-07	G izrečena	G ni izrečena	ustavitev
način rešitve	395	15	37
%	89%	3%	8%

Poglavje 7.6 - tabela 8

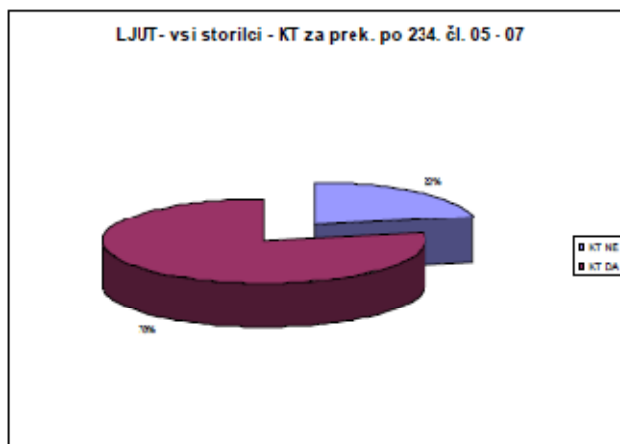


Poglavje 7.6 - graf 12

b) Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 – 2007)

KT izrečene vsem storilcem prekr. po 234. čl.		
KT NE	90	22%
KT DA	320	78%

Poglavje 7.6 - tabela 9



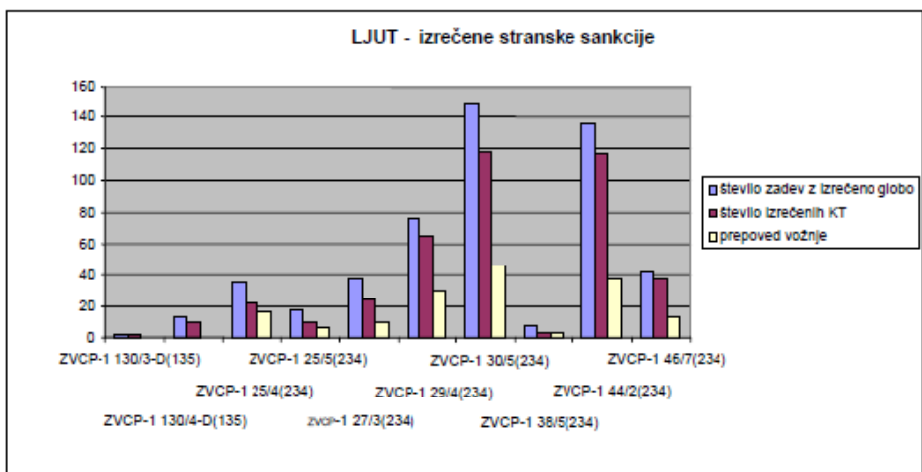
Poglavje 7.6 - graf 13

c) Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila v obdobju 2005-2008

	št. zadev z izrečeno globo	število izrečenih KT	KT %	število omilitev	PVMV	PVMV %
130/3-D(135)	2	2	100%	0	0	0
130/4-D(135)	13	10	77%	7	0	0
25/4(234)	35	22	63%	13	16	46%
25/5(234)	17	10	59%	7	6	35%
27/3(234)	38	24	63%	14	10	37%
29/4(234)	76	65	86%	11	29	38%
30/5(234)	148	118	80%	30	46	31%
38/5(234)	7	3	43%	4	3	43%
44/2(234)	136	117	86%	18	37	27%
46/7(234)	41	38	93%	3	13	32%

Poglavje 7.6 - tabela 10

Podatki kažejo, da je sodišče v precej visokem deležu izrekalo sankcijo kazenskih točk, kar je nedvomno povezano tudi s tem, da je večina storilcev oseb z enim prekrškom. Stranska sankcija prepoved vožnje je bila podobno kot pri ostalih sodiščih manjkrajt izrečena.



Poglavje 7.6 - graf 14

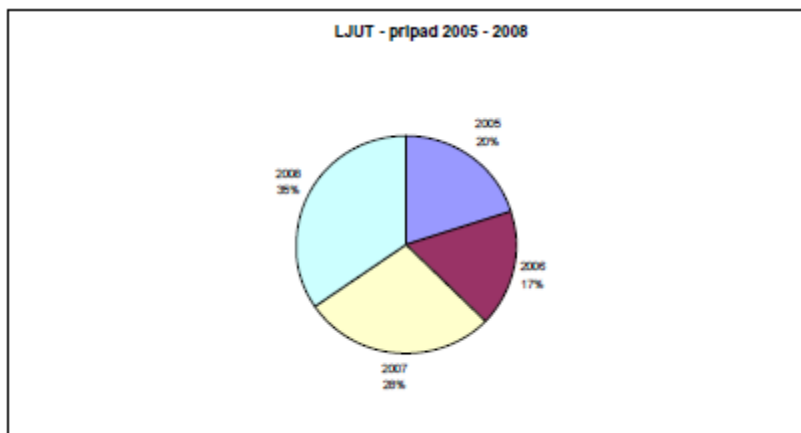
7.6.3 Prekrški vožnje pod vplivom alkohola, mamil, ...in odklon po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1

7.6.3.1 Skupen obseg prekrškov iz sodne pristojnosti

a) Po letih

	2005	2006	2007	2008
št. prekr.	177	148	245	305

Poglavje 7.6 - tabela 11

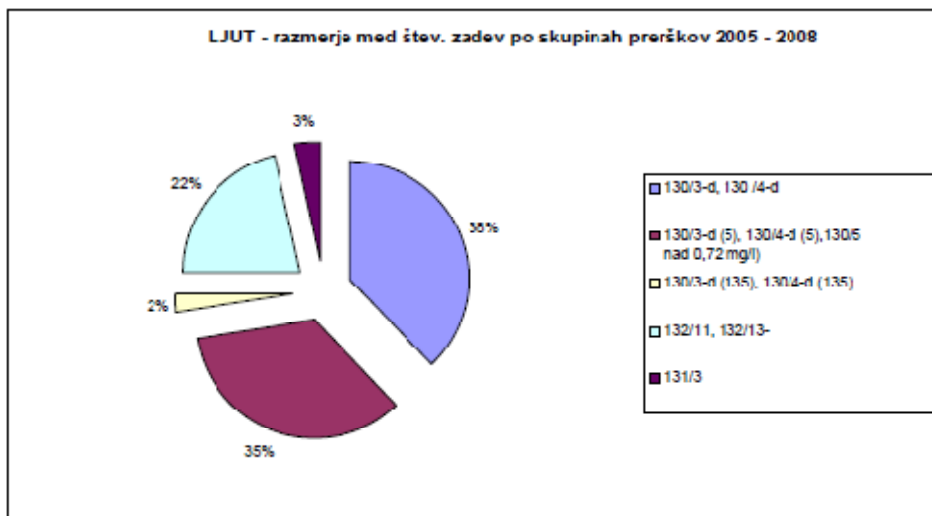


Poglavje 7.6 - graf 15

b) Po skupinah prekrškov

prekršek	št.
130/3-d, 130 /4-d	321
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	295
130/3-d (135), 130/4-d (135)	21
132/11, 132/13	184
131/3	29

Poglavje 7.6 - tabela 12



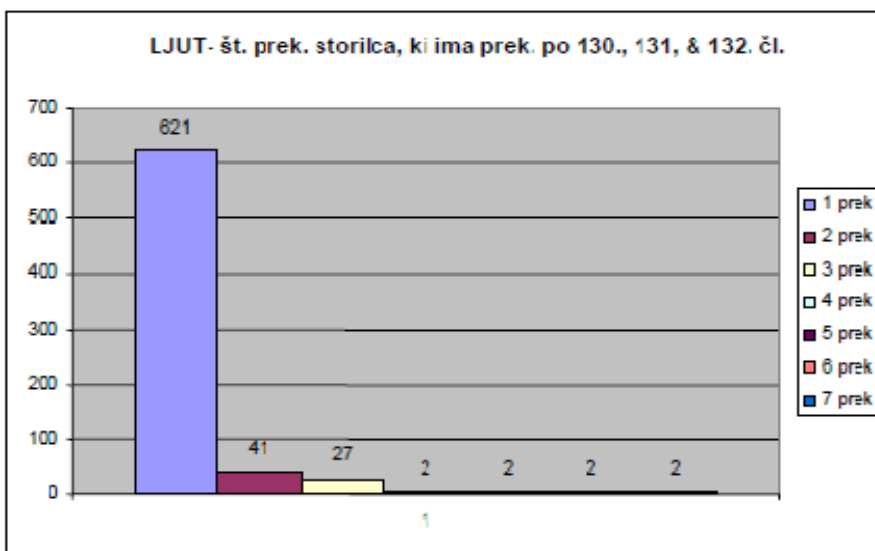
Poglavje 7.6 - graf 16

V enakem obsegu se pojavljata tako lažji prekršek po točki d. 3. in 4. odstavka 130. člena kot najtežji kvalificirani prekršek po 5. odstavku 130 člena. Zaradi nedorečenosti uporabe pravne kvalifikacije po 8. odstavku 135. člena je teh prekrškov zaenkrat malo, precej, kar slaba četrtnina, pa je odklonov preizkusa alkoholiziranosti oziroma strokovnega pregleda.

c) Glede na število storjenih prekrškov

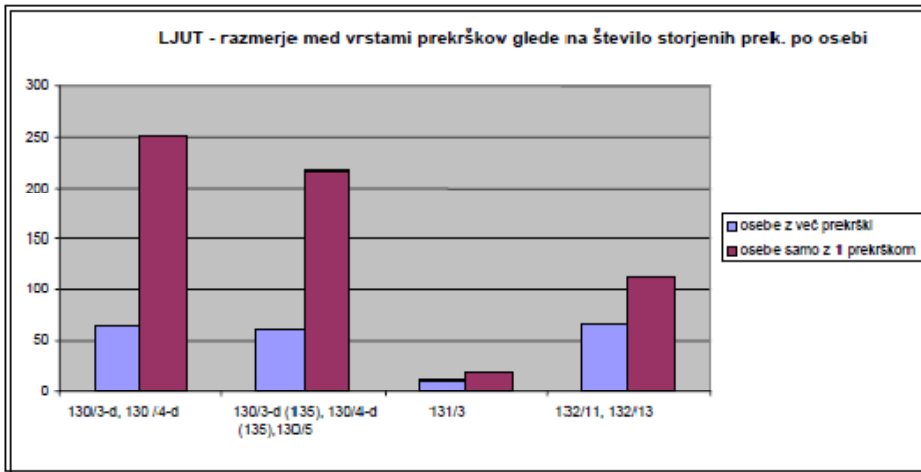
	oseba z 1 prekrškom		oseba z več prekrški		skupaj
130/3-d, 130 /4-d	183	69%	83	31%	266
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	148	53%	129	47%	277
130/3-d (135), 130/4-d (135)	8	62%	5	38%	13
132/11, 132/13	66	31%	150	69%	216
131/3	1	17%	5	83%	6
	406	54%	372	46%	778

Poglavje 7.6 - tabela 13



Poglavje 7.6 - graf 17

V precej visokem številu so prisotne osebe, ki imajo več kot dva prekrška, to je skupaj 54 %, medtem ko je oseb s samo 1 prekrškom skupaj 46%.



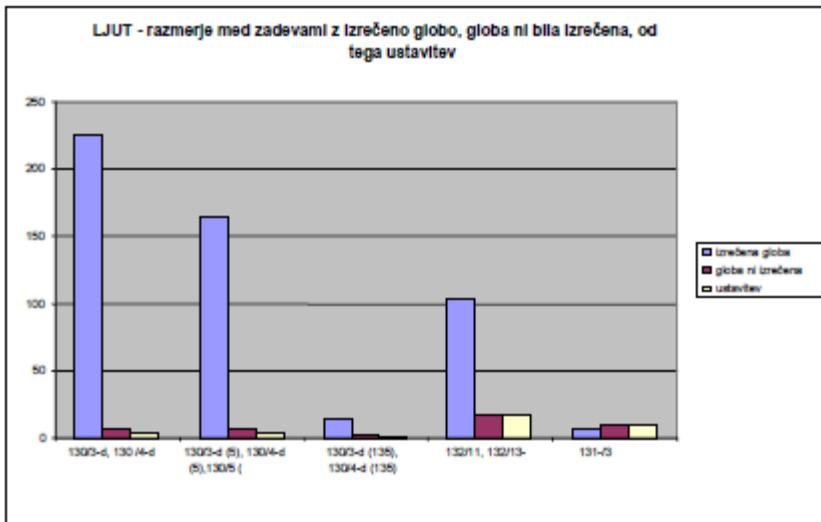
Poglavje 7.6 - graf 18

d) Način rešitve v obdobju 2005 -2007

način rešitve	izrečena G		G ni izrečena		ustavitev		skupaj
	število	%	število	%			
130/3-d, 130 /4-d	225	96%	6	3%	4	2%	235
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	165	94%	7	4%	3	2%	175
130/3-d (135), 130/4-d (135)	15	83%	2	11%	1	6%	18
132/11, 132/13	104	78%	12	9%	17	13%	133
131/3	7	28%	9	36%	9	36%	25

Poglavje 7.6 - tabela 14

Tako kot pri ostalih dveh sodiščih je obseg prekrškov, pri katerih je bila ugotovljena odgovornost storilca, zelo velik, zelo visok je tudi delež prekrškov, kjer je bila globa izrečena.



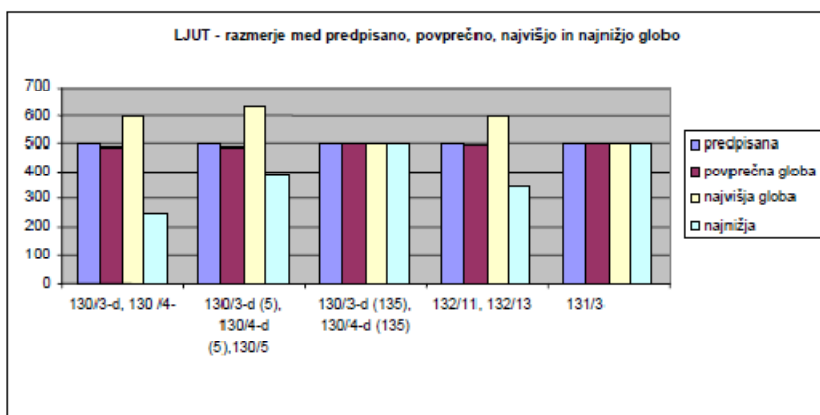
Poglavje 7.6 - graf 19

7.6.3.2 Izrečene sankcije osebam z 1 prekrškom (2005-2007)

- Globa**

	predpisana G	povprečna G	najvišja G	najnižja G
130/3-d, 130/4-d	500,75	490,68	600	250
130/3-d (5), 130/4-d (5), 130/4-d (5)	500,75	482	630	388
130/3-d (135), 130/4-d (135)	500,75	500,75	500,75	500,75
132/11, 132/13	500,75	495,92	600	350
131/3	500,75	500,75	500,75	500,75

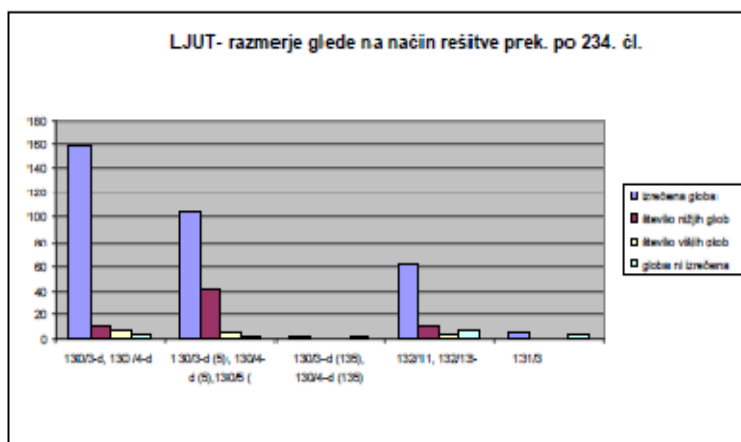
Poglavje 7.6 - tabela 15



Poglavlje 7.6 - graf 20

	št. na meji predp.	št. nižjih G	št. višjih G	G ni izrečena	ustavitev
130/3-d, 130/4-d	159	10	7	4	4
130/3-d (5), 130/4-d (5), 130/5	105	41	5	2	2
130/3-d (135), 130/4-d (135)	2	0	0	1	0
132/11, 132/13	61	10	4	7	7
131/3	5	0	0	4	4

Poglavlje 7.6 - tabela 16

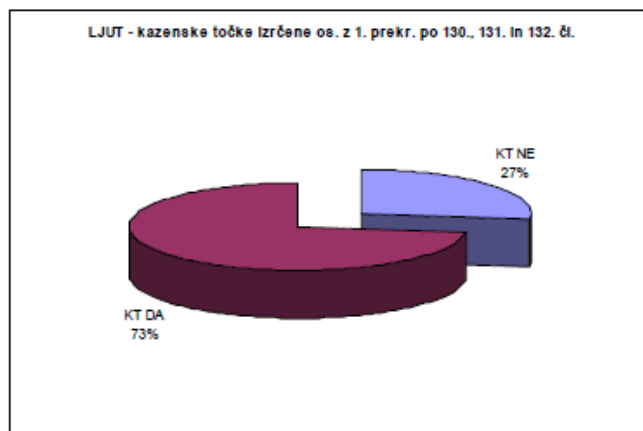


Poglavlje 7.6 - graf 21

- **Kazenske točke**

os. 1 prekr.	št.	%
KT NE	103	27%
KT DA	279	73%
skupaj	382	100%

Poglavje 7.6 - tabela 17



Poglavje 7.6 - graf 22

- **Prepoved vožnje motornega vozila**

prekr. po 130/3-d os. 1. prek	št.	%
PVMV NE	38	75%
PVMV DA	13	25%
prek. po 130/4-d os. 1. prek	51	
PVMV NE	69	55%
PVMV DA	57	45%
	126	

Poglavje 7.6 - tabela 18

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005-2008)**

- Kazenske točke

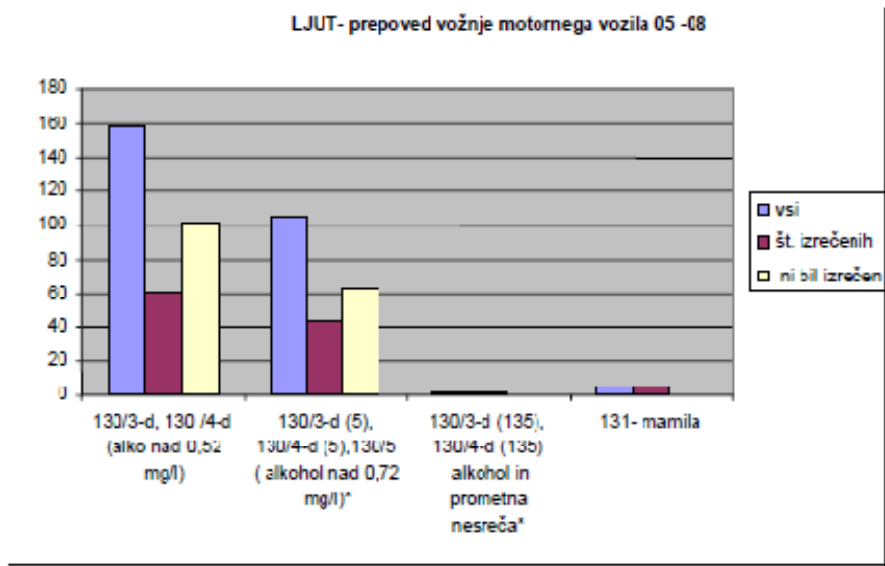
	skupaj	KT da	%	omilitev	KT ne	odvzem OA
130/3-d, 130 /4-d	159	101	64%	10	52	1
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	105	25	24%	69	13	0
130/3-d (135), 130/4-d (135)	2	0	0	2	0	0
132/11, 132/13	61	15	25%	17	37	0
131/3	5	5	100%	0	0	2

Poglavje 7.6 - tabela 19

- Prepoved vožnje motornega

	PVMV da	PVMV ne	več kot 1 m
130/3-d, 130 /4-d	61	102	2
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	44	63	0
130/3-d (135), 130/4-d (135)	2	0	0
131/3	5	0	0

Poglavje 7.6 - tabela 20



Poglavje 7.6 - graf 23

a) **Odvzem osebnega vozila**

PREK	GLOBA	KT	PVMV
130/4-d	500,75	0	0
132/11	550	0	0
	500,75	0	0

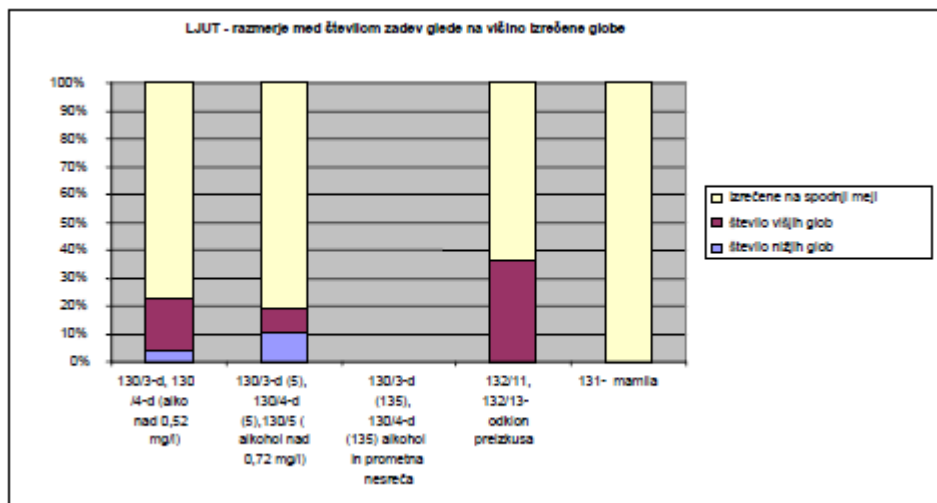
Poglavje 7.6 - tabela 21

7.6.3.3 Izrečene sankcije osebam z več prekrški (2005 -2007)

- **Globa**

	št. nižjih G	št. višjih G	G na spod. meji
130/3-d, 130 /4-d	2	11	44
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	4	3	30
130/3-d (135), 130/4-d (135)	0	0	
132/11, 132/13-	0	13	23
131/3	0	0	2

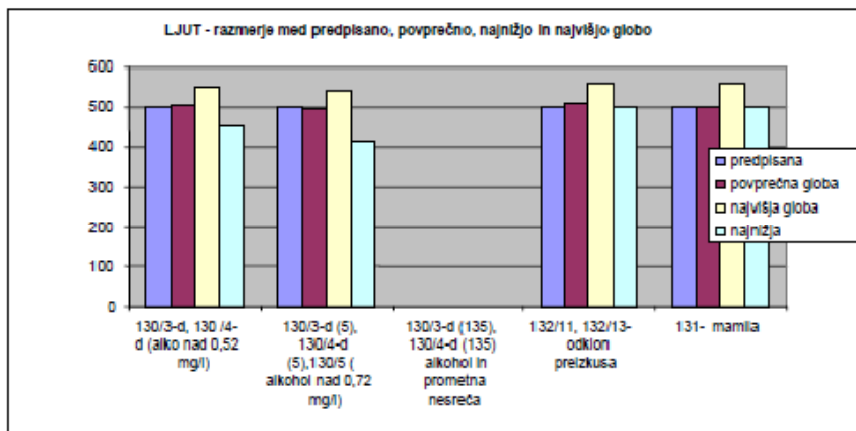
Poglavje 7.6 - tabela 22



Poglavje 7.6 - graf 24

	predpisana G	povprečna G	najvišja G	najnižja G
130/3-d, 130 /4-d	500,75	506,59	552	450
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	500,75	497,16	542	417
130/3-d (135), 130/4-d (135)	0	0	0	0
132/11, 132/13	500,75	514,23	560	500,75

Poglavje 7.6 - tabela 23

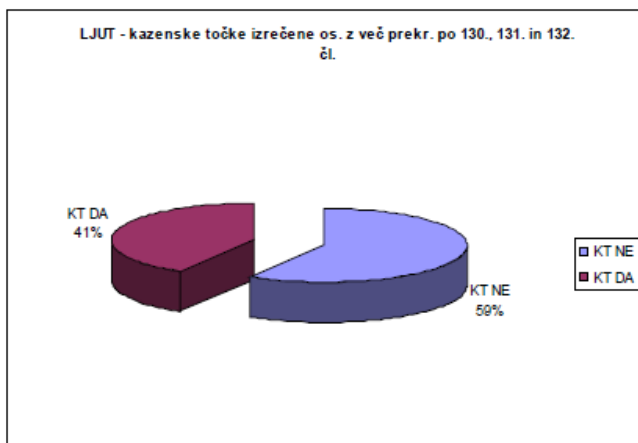


Poglavje 7.6 - graf 25

- Kazenske točke**

os. z več prekr.	št.	%
KT NE	84	59%
KT DA	59	41%
skupaj	143	100%

Poglavje 7.6 - tabela 24



Poglavje 7.6 - graf 26

• **Prepoved vožnje motornega vozila**

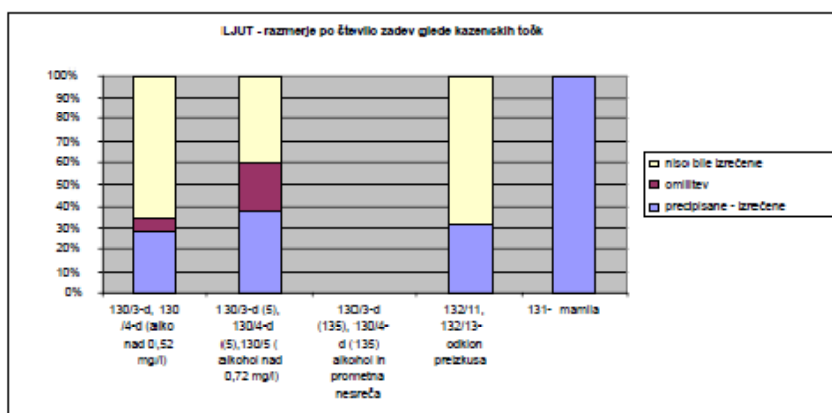
prek. po 130/3-d os. 1. prek	št.	%
PVMV NE	19	95%
PVMV DA	1	5%
		100%
prek. po 130/4-d os. 1. prek	20	
PVMV NE	23	19%
PVMV DA	95	81%
skupaj	118	100%

Poglavje 7.6 - tabela 25

- **Kazenske točke 2005 – 2008**

obdobje 2005 do 2008	KT da		omilitev		KT ne		skupaj
130/3-d, 130 /4-d	16	28%	4	7%	37	65%	57
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	14	38%	8	22%	15	41%	37
130/3-d (135), 130/4-d (135)	0		0		0		0
132/11, 132/13-	10	31%	0	0%	22	69%	32
131/3	14	100%	0	0%	0	0%	14
skupaj		49%		7%		44%	

Poglavje 7.6 - tabela 26



Poglavje 7.6 - graf 27

- **Odvzem osebnega vozila**

odvzem osebnega avtomobila	prekršek	globa
1 zadeva	130-3-d	800*

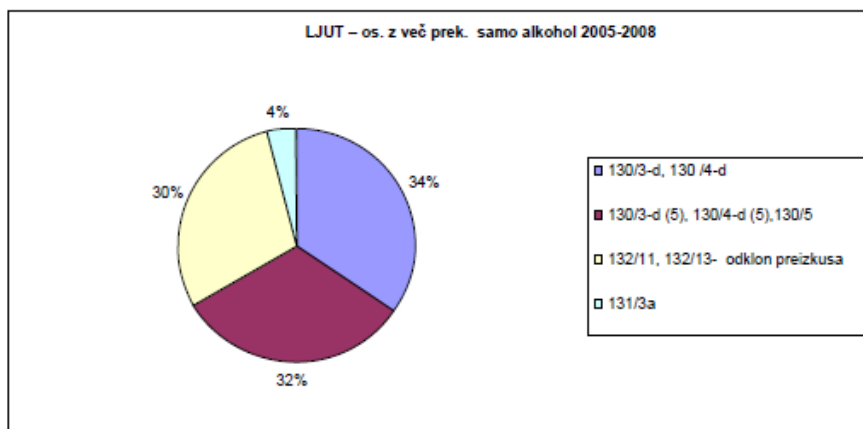
Poglavje 7.6 - tabela 27

7.6.3.4 Izrečene sankcije osebam, ki imajo več prekrškov samo iz skupine po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1

- Način rešitve

obdobje 2005-2008	obsodilna	ustavitev
130/3-d, 130 /4-d	64	0
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	60	2
32/11, 132/13	55	9
131/3	7	3

Poglavje 7.6 - tabela 28

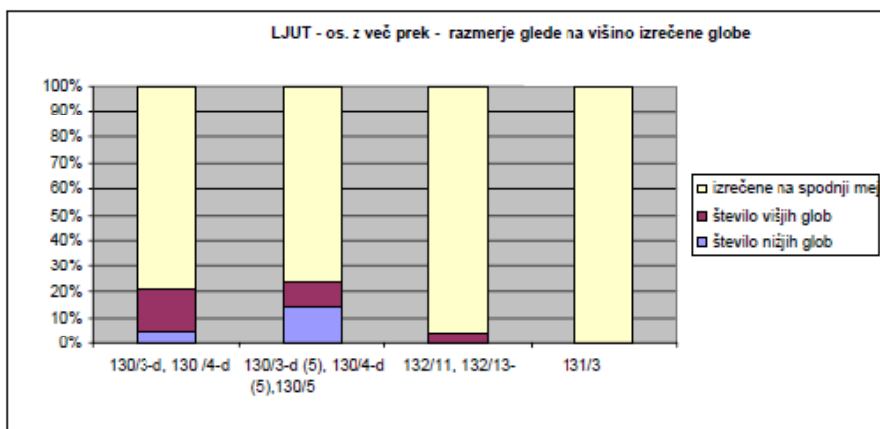


Poglavje 7.6 - graf 28

- Globa 2005 - 2007

	št. nižjih G	št. višjih G	G na spodnji meji
130/3-d, 130 /4-d	2	8	38
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5)	6	4	32
132/11, 132/13	0	1	25
131/3	0	0	2

Poglavje 7.6 - tabela 29

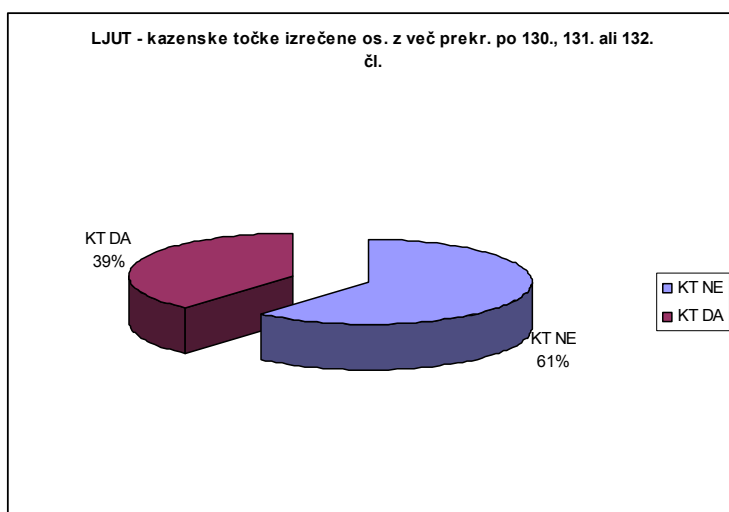


Poglavlje 7.6 - graf 29

- **Kazenske točke**

os. z več prekr. po 130., 131. & 132. čl	št.	%
KT NE	117	61%
KT DA	74	39%
skupaj	191	

Poglavlje 7.6 - tabela 30



Poglavlje 7.6 - graf 30

- **Prepoved vožnje motornega vozila**

prek. po 130/3-d os. z več prek.	št.	%
PVMV NE	2	8%
PVMV DA	22	92%
skupaj		100%
prek. po 130/4-d os. z več prek.	24	
PVMV NE	3	21%
PVMV DA	11	79%
skupaj	14	

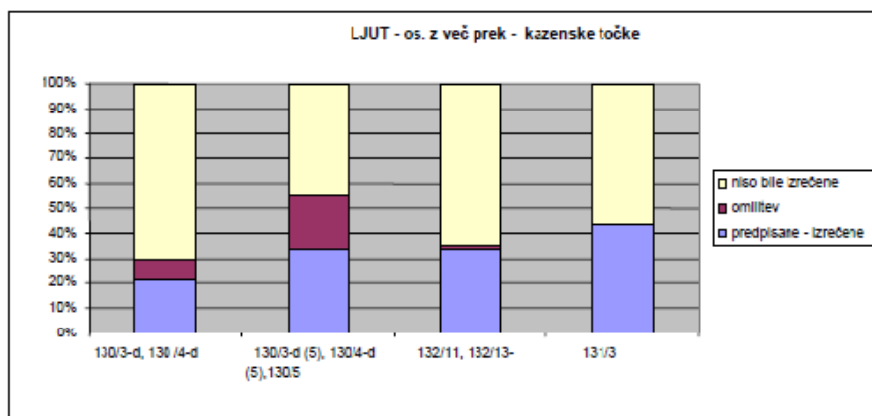
Poglavje 7.6 - tabela 31

- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 – 2008)**

- Kazenske točke

	KT da	omilitev	KT ne
130/3-d, 130 /4-d	13	5	43
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	20	13	27
132/11, 132/13	19	1	37
131/3	3	0	4

Poglavje 7.6 - tabela 32

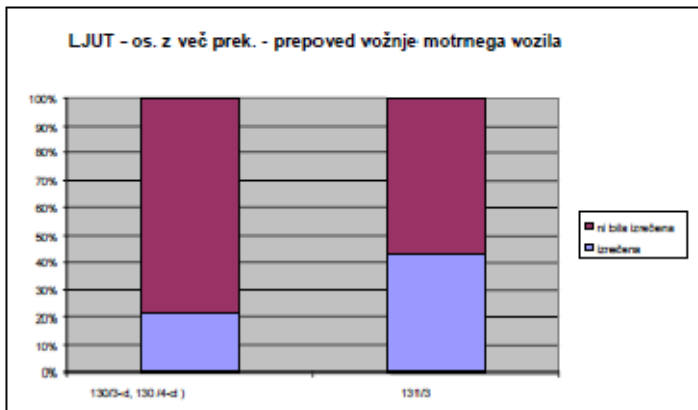


Poglavje 7.6 - graf 31

- Prepoved vožnje motornega vozila

	PVMV da	PVMV ne
130/3-d, 130 /4-d	13	48
131- mamila	3	4

Poglavje 7.6 - tabela 33



Poglavje 7.6 - graf 32

7.6.3.5 Primerjava izrečenih sankcij

prekr. 130/3-d & 130/4-d	G na meji		višja G	
os. z 1. prekr.	159	66%	7	27%
os. z več prekr.	44	18%	11	42%
os. z več prekr. po 130.,131.&132. čl.	38	16%	8	31%
	241		26	

Poglavje 7.6 - tabela 34

Primerjava izrečenih sankcij pokaže, da sodišče okoliščino, kolikokrat je oseba v postopku, pri izrečeni globi upošteva, saj je le 27% osebam, ki so bile prvič v postopku izrekla višjo globo, pri osebah z več različnimi prekrški je ta obseg večji (42%), malce nižji pa pri osebah, ki imajo več istovrstnih prekrškov.

izrejanje KT za prekr. iz te skupine	KT DA	KT NE
os. z 1. prekr.	73%	27%
os. z več prekr.	41%	59%
os. z več prekr. po 130.,131.&132. čl.	39%	61%

Poglavje 7.6 - tabela 35

Na podlagi primerjave izrečenih kazenskih točk vseh skupin prekrškov osebam z enim in več prekrški, se lepo pokaže dejstvo, ki ga v praksi že dalj časa opažamo. Iz podatkov v gornji tabeli namreč izhaja, da se osebam z več prekrški v 20% manjkrat izrečejo kazenske točke, kar je nedvomno posledica tega, da gre za osebe, ki jim je vozniško dovoljenje prenehalo bodisi zaradi izrečenih 18 kazenskih točk, bodisi ker jih je v obdobju treh let dosegel.

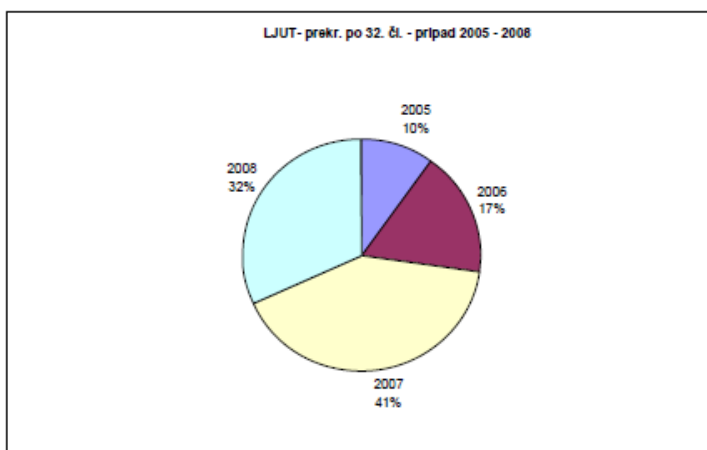
7.6.4 Prekoračitev omejitve hitrosti – prekrški po 32. členu

7.6.4.1 Obseg prekrškov iz sodne pristojnosti

a) Po letih - vsi prekrški skupaj

pripad po letih	2005	2006	2007	2008
št. prekr.	15	26	61	48

Poglavje 7.6 - tabela 36

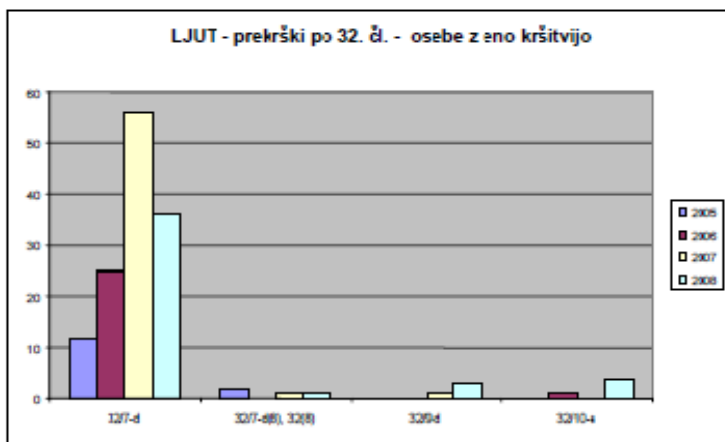


Poglavje 7.6 - graf 33

b) Po posameznih prekrških

obdobje	l. 2005	l. 2006	l. 2007	l. 2008	skupaj
32/7-d	12	25	56	36	129
32/7-d(8), 32(8)	2	0	1	1	4
32/9-d	0	0	1	3	4
32/10-e	0	1	0	4	5

Poglavje 7.6 - tabela 37



Poglavje 7.6 - graf 34

c) Glede na število storjenih prekrškov po storilcu

	osebe z 1 prekr.	osebe z več prekr.
št. prekr. skupaj	143	1

Poglavje 7.6 - tabela 38

Samo ena oseba ima dva prekrška po točki d. 7. odstavka 32. člena, za drugega mu je bila izrečena višja globa (510 €), KT, prepoved vožnje motornega vozila pa ne.

7.6.4.2 Izrečene sankcije vsem storilcem (2005 – 2007)

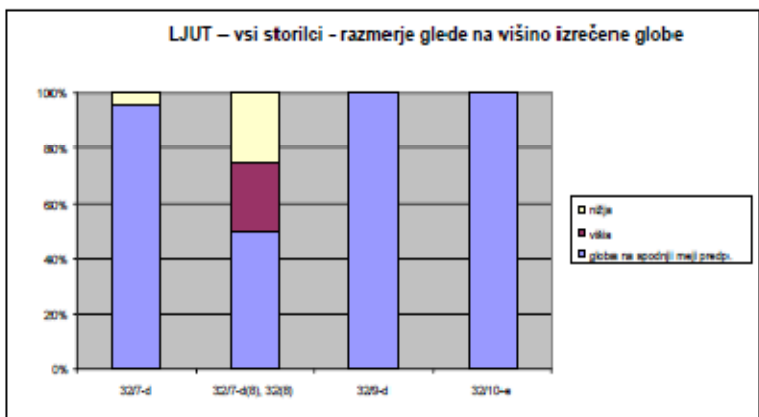
Glede na to, da so vsi storilci razen enega storili le en prekršek, to je po 32. členu, je na tem mestu le pregled sankcij izrečenih vsem storilcem.

• Globa

	povprečna G ¹⁴⁹	G na sp. meji predp.	višja G	nižja G	KT da	KT ne	PVMV da	PVMV ne
32/7-d	500,76	84	0	4	80	7	41	47
32/7-d(8), 32(8)	500,76	2	1	1	3	0	1	0
32/9-d	256,41	1	0	0	1	0	1	0
32/10-e	256,41	1	0	0	1	0	0	1

Poglavje 7.6 - tabela 39

¹⁴⁹ Povprečna globa je bila izračunana na podlagi vseh izrečenih globe.

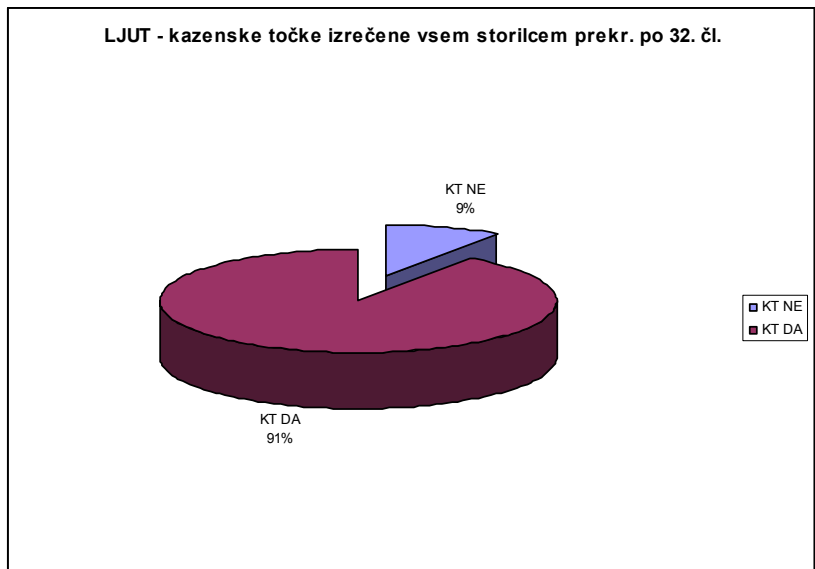


Poglavje 7.6 - graf 35

- **Kazenske točke**

vse os. z več prekr. 32. čl		
KT NE	12	9%
KT DA	116	91%
	128	

Poglavje 7.6 - tabela 40

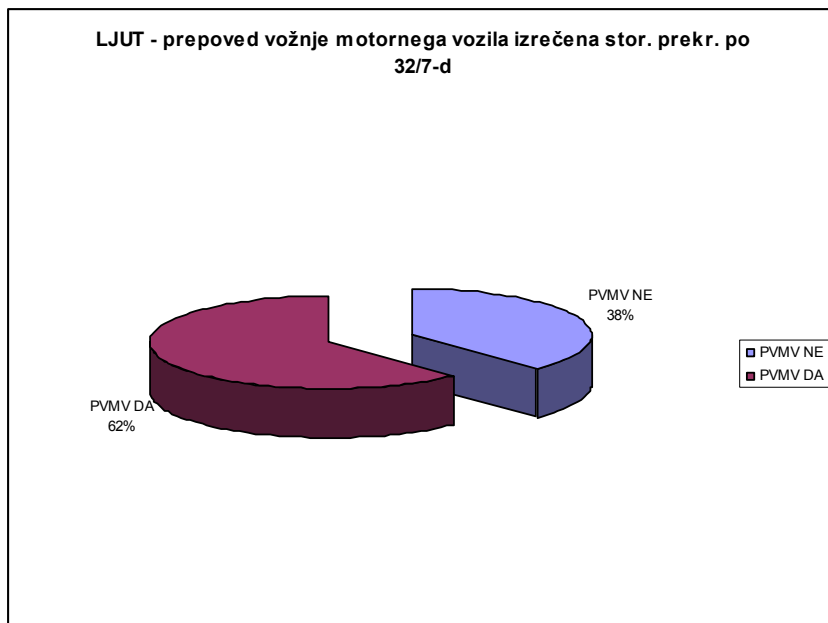


Poglavje 7.6 - graf 36

- **Prepoved vožnje motornega vozila**

prekr. po 32/7-d		
PVMV NE	45	38%
PVMV DA	74	62%
	119	

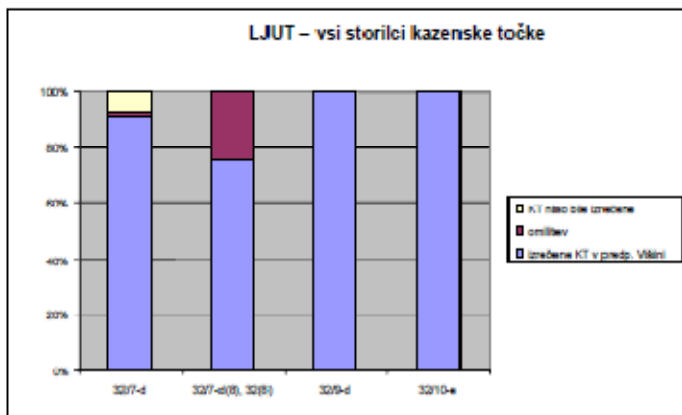
Poglavje 7.6 - tabela 41



Poglavje 7.6 - graf 37

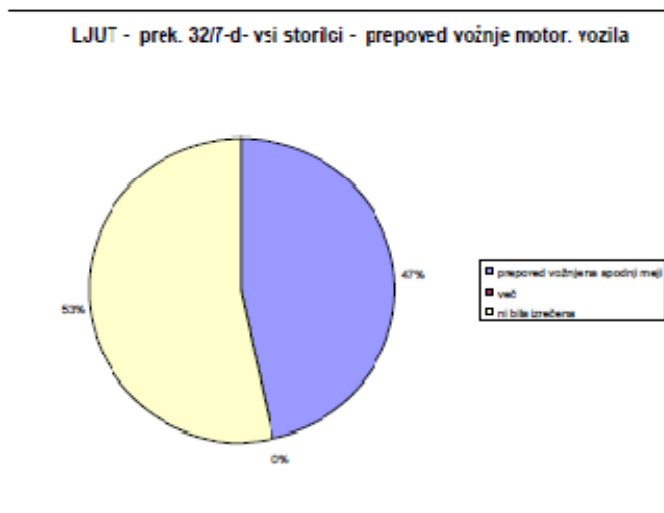
- **Kazenske točke in prepoved vožnje motornega vozila (2005 - 2008)**

- Kazenske točke



Poglavje 7.6 - graf 38

- Prepoved vožnje motornega vozila



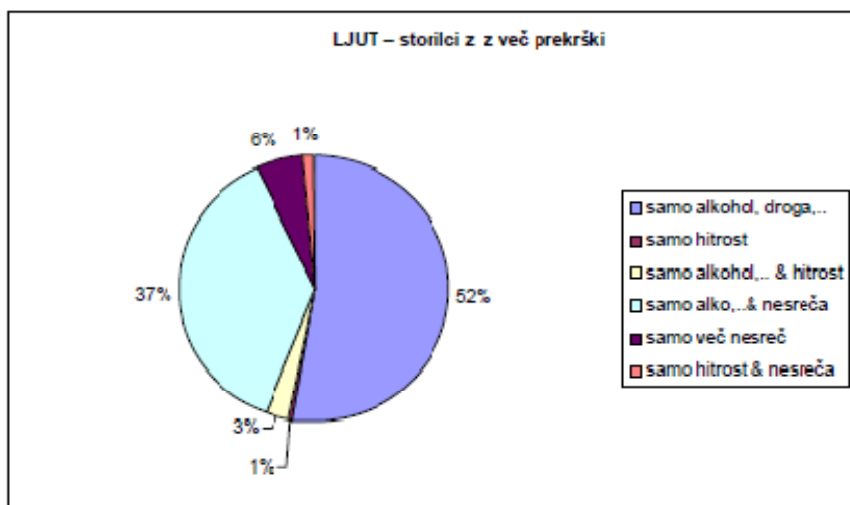
Poglavje 7.6 - graf 39

7.6.5 Storilci z več prekrški

V spodnjem grafu so storilci razdeljeni glede na to, katere vrste prekrškov so ponavljali. Le pri skupini oseb, ki so storile prekršek povzročitve prometne nesreče in vožnje pod vplivom alkohola, gre v večini primerov za osebe, ki so v istem historičnem dogodku storile 2 prekrška. Pri vseh ostalih skupinah gre za storilce, ki jih štejemo za povratnike.

osebe, ki so storile več prekrškov	moški	ženske	število oseb
samo alkohol, droga,..	75	1	76
samo hitrost	1	0	1
samo alkohol,.. & hitrost	4	0	4
samo alko,..& nesreča	52	2	54
samo več nesreč	5	3	8
samo hitrost & nesreča	2	0	2

Poglavje 7.6 - tabela 42



Poglavje 7.6 - graf 40

7.6.5.1 Prometne nesreče storjene pod vplivoma alkohola

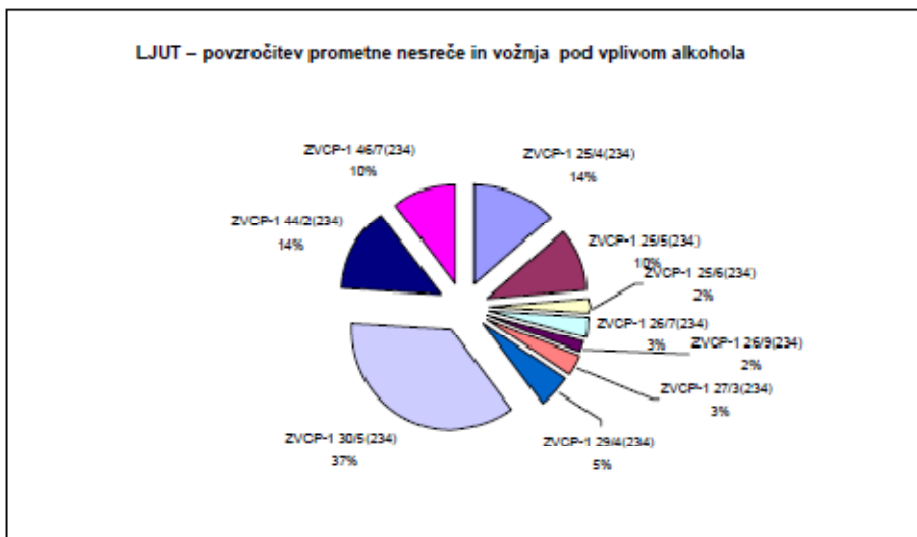
Ker je število prekrškov, za katere je pristojno Okrajno sodišče v Ljutomeru, relativno majhno, je bilo mogoče z ročnim pregledom baze podatkov po številki zadeve izločiti vse tiste primere, v katerih je bil voden postopek zaradi dveh prekrškov, to je povzročitve prometne nesreče in enega od prekrškov vožnje pod vplivom alkohola, mamil, ... oziroma odklona.

a) Glede na vrsto temeljnega prekrška

prekršek	skupaj	procenti	število os. 1 prekr.	št. os. več prekr.
25/4(234)	8	14%	6	2
25/5(234)	6	10%	4	2
25/6(234)	1	2%	1	0
26/7(234)	2	3%	2	0
26/9(234)	1	2%	1	0
27/3(234)	2	3%	2	0
29/4(234)	3	5%	3	0
30/5(234)	21	37%	16	5
44/2(234)	8	14%	7	1
46/7(234)	6	10%	6	0
skupaj	58		48	10

Poglavje 7.6 - tabela 43

- Za 1 osebo – je bil postopek meritorno zaključen, a kasneje ustavljen,
- glede 3 oseb je bil postopek ustavljen,
- glede 4 oseb je bil postopek zaključen brez izreka sankcije (globe, KT),
- 4 osebam pa je bila izrečena sankcija zaradi prekrška storitev prometne nesreče, od tega je bil zoper 3 postopek za prekršek po 132 /11 ustavljen, en postopek pa zaključen brez sankcije.



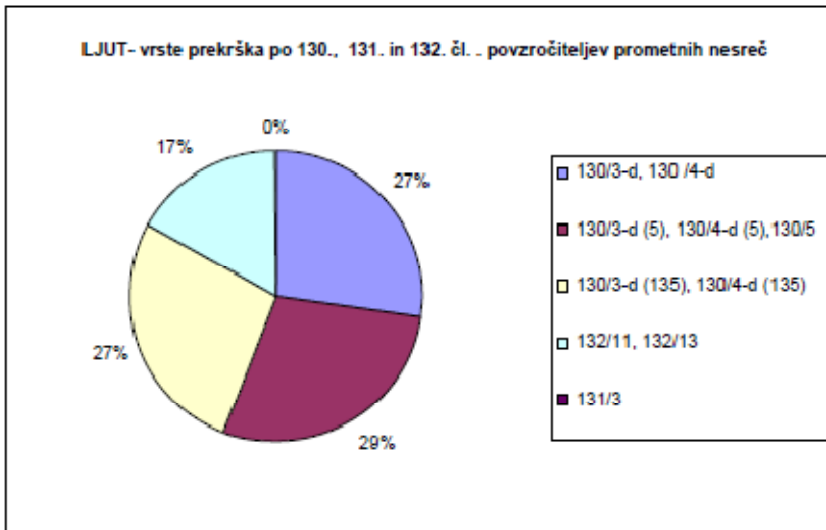
Poglavje 7.6 - graf 41

Pri storilcih, ki vozijo pod vplivom alkohola, je največ prometnih nesreč, prav tako kot pri vseh storilcih, zaradi kršitve 30. člen (7% več), na drugem mestu pa je kršitev 25. člena s 14% (v skupnem številu le 6%), na tretjem zaradi kršitve 44. člena s 14%, ki pa je v manjšem obsegu kot v skupnem številu (23%).

b) Glede na skupino prekrškov po 130., 131. in 132. členu ZVCP-1

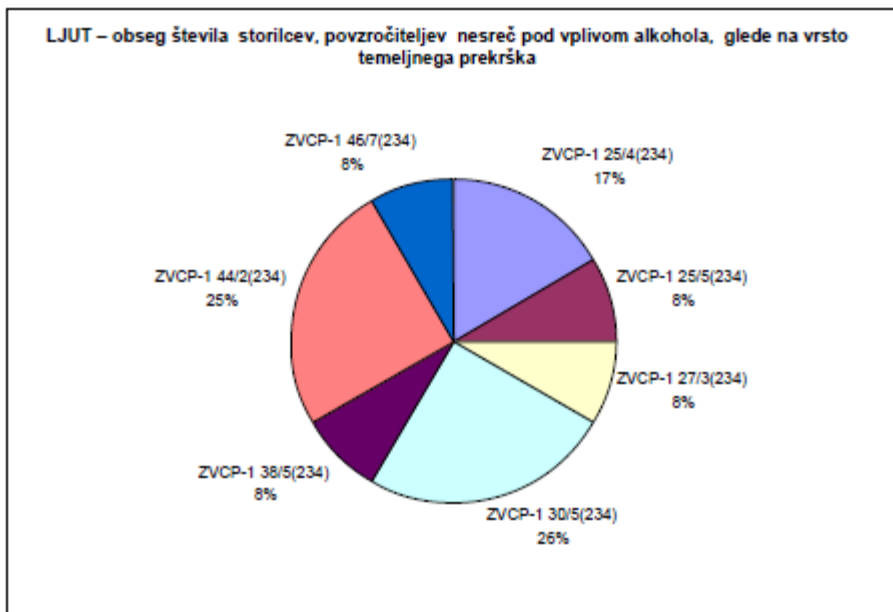
leto 2005 do 2008	skupaj	%
130/3-d, 130 /4-d	16	27%
130/3-d (5), 130/4-d (5),130/5	17	29%
130/3-d (135), 130/4-d (135)	16	27%
132/11, 132/13	10	17%
131/3	0	0%

Poglavje 7.6 - tabela 44



Poglavje 7.6 - graf 42

Okrajno sodišče v Ljutomeru je pravno kvalifikacijo po 135. členu že začelo uporabljati, vendar ne od začetka uporabe ZVCP-1, saj je dobra polovica prekrškov kvalificirana po 130/3-d, oziroma 130/4-d in 130/5. Prekršek odklona je pri teh storilcih v manjšem obsegu kot pri vseh storilcih (17%), poleg tega tudi ni voznikov, ki bi vozili pod vplivom mamil.



Poglavje 7.6 - graf 43

7.6.6 Osebe v postopku zaradi kaznivega dejanja povzročitve prometne nesreče iz malomarnosti

Na podlagi primerjave podatkov Okrožnega sodišča v Murski Soboti ter Okrajnega sodišča v Ljutomeru je bilo ugotovljeno, da sta v kazenskem postopku 2 osebi, ki sta bili tudi v postopku o prekršku, oba sta moška, storila pa sta vsak po 1 prekršek iz skupine vožnje pod vplivom alkohola.

STATISTIČNA ANALIZA NEKATERIH DEJAVNIKOV VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

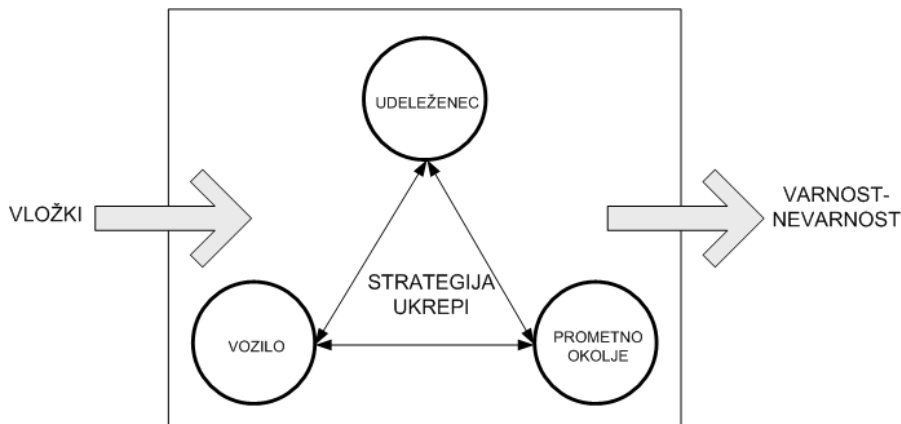
(Bogo Brvar)

8.1 UVOD

8.1.1 Ponazoritev varnosti cestnega prometa

Cestni promet lahko zelo poenostavljeno prikažemo kot odprt, organizacijski sistem treh oziroma štirih sestavnih delov (Zajc, 2010, s.571). To so **udeleženelec**, **vozilo**, **prometno okolje** in **strategija ter ukrepi**, imenovano **tudi institucionalno** področje (podobno Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011, s. 10; Huang, 2009, s. 1556). To področje stalno spremlja stopnjo varnosti vseh udeležencev v prometu in na podlagi ocen sprejema in izvaja ukrepe za doseganje čim višje stopnje varnosti.

Slika 1: Sistemska shema cestnega prometa



Varnost je potem lastnost tega sistema, ki jo vsak udeleženelec individualno doživlja in ocenjuje. To je stanje človekove osebne integritete po vstopu v sistem in izstopu iz sistema. Človek se potem, ko postane udeleženelec v prometu, počuti varnega ali ogroženega in je lahko tudi dejansko ogrožen. Varnost je z vidika vsakega posameznika individualna kategorija, z vidika sistema pa sistemska kategorija. Kriteriji za merjenje oziroma ocenjevanje varnosti so različni, najbolj pogosto pa je to število prometnih nesreč s poudarkom na prometnih nesrečah s smrtnim izidom in na prometnih nesrečah s hujšo telesno poškodbo (ESafety, 2010). Ocena varnosti je vedno relativna, vezana na predhodno oziroma na zeleno stanje. Na varnost cestnega prometa vpliva množica faktorjev in »ni mogoče vnaprej določiti optimalne stopnje varnosti« (Elvik,

2010, s. 2177). Vsi programi varnosti cestnega prometa imajo bolj ali manj marginalni vpliv na dejansko varnost (Elvik, 2010, s.2177).

V Sloveniji lahko za eno od izhodišč za oceno varnosti vzamemo Nacionalni program varnosti cestnega prometa tako, da varnost opredelimo kot **zelo dobro, dobro, slabo**.

Zelo dobra je varnost, če sta števili mrtvih in težje poškodovanih manjši od števil, predvidenih v Nacionalnem programu, **dobra** je, če se sta približno enaki in slaba, če sta števili za 10 % ali več večji od števil, predvidenih v Nacionalnem programu. Tako lahko ocenimo splošno varnost v cestnem prometu. Na enak način pa lahko ocenjujemo še varnost posameznih tveganih skupin udeležencev, kot so pešci, kolesarji, motoristi, osebe mlajše od 15 let in osebe stare 64 in več let. Dodatno lahko pri ocenjevanju splošne varnosti v cestnem prometu upoštevamo še gibanje prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, prometnih nesreč brez poškodb in samih kršitev cestnoprometnih predpisov.

V zgornji shemi so sestavni deli prikazani kot enakovredni, toda prisotnost udeleženca v prometu je pogoj za to, da govorimo o sistemu.

8.1.2 Vizija nič

Slovenija bo pripravila in sprejela nov nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2012-2021. Sedanji program se izteče leta 2011. Aktualni kazalci prometne varnosti so pozitivni, število mrtvih in težje poškodovanih udeležencev prometa se zmanjšuje in je realno upati, da bo dosežen cilj zastavljen v nacionalnem programu varnosti cestnega prometa 2007-2011, to je polovico manj mrtvih kot leta 2004.

Ta program opredeljuje tudi **vizijo nič**, kot idealen cilj, ko na naših cestah ne bi bilo več smrtnih žrtev. Čeprav gre za ideal je potrebno vložiti vse napore, da se temu približamo. Naloga držav in vseh njenih institucij, ki so kakorkoli povezane s cestnim prometom, je izdelati strategijo, sprejeti in izvajati konkretne ukrepe, ki bodo dolgoročno približale varnost cestnega prometa viziji nič. Podariti pa velja, da je zaradi nepredvidljivosti, nezanesljivosti, spremenljivosti, nedoločnosti človekovega ravnanja v prometu, nerealno pričakovati, da se prometne nesreče ne bodo več dogajale (Peden et. Al, 2004, s.11).

Načrtovani ukrepi morajo biti realni, izvedljivi torej zagotovljeni morajo biti vsi sistemski pogoji za njihovo uresničitev. Načrti naj bodo modularni, kar pomeni, da se z realizacijo kratkoročnih ukrepov realizira del dolgoročnega načrta oziroma vsak naslednji ukrep naj bo nadgradnja predhodnega. V takšni strategiji so t.i. akcije, ki trenutno ali za krajši čas izboljšajo stanje varnost v cestnem prometu, le izjema ne pa pravilo.

Vedno je treba upoštevati dejstvo, da rezultati v preteklosti niso garancija za prihodnost (Wegman, 2008).

8.1.3 Cilj statistične analize

Cilj analize je pridobiti čim več statističnih kazalcev, povezanih v statistične informacije kot kvantitativna podlaga za evalvacijo Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011 in izdelavo novega Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2012-2021.

Širše gledano so cilji statističnega analiziranja indikatorjev prometne varnosti (angl. traffic safety indicators) naslednji (Laureshyn in drugi, 2010, s. 1637):

- učinkovito ocenjevanje sprememb na področju varnosti cestnega prometa v krajših in daljših časovnih obdobjih,
- določanje relacij med elementi cestne infrastrukture vozil ter dejavniki tveganja,
- razumevanje relacij med vedenjem udeležencev in dejavniki tveganja in
- razumevanje karakteristik normalnega prometa in kritičnih situacij, vključno z nesrečami.

Poudarek je na **človekovem ravnanju**, ki je temeljni dejavnik v varnosti cestnega prometa. V Nacionalnem programu 2007-2011 je **človekovo ravnanje** na prvem mestu med štirimi glavnimi področji ukrepov za doseg ciljev nacionalnega programa.

Strategije, ki so usmerjene v izboljšanje človekovega ravnanja v prometu, so najmanj dodelane strategije pri nas in tudi drugod po Evropi. Te strategije še vedno temeljijo predvsem na željah, ostajajo na deklarativnem nivoju, prehod na raziskovalni znanstveni nivo je prepočasen (Allen in drugi, 2009, s. 93; Ekman, 1996; Kichinosuke, 1977, s. 11, s. 83).

Človek je tisti, ki lahko v večini primerov varno ravna tudi v situacijah v katerih večje tveganje povzročajo slabe ali negativne karakteristike vozila in ceste. To seveda ne pomeni, da se vsa odgovornost prenaša na udeleženca v prometu, poudarjamo le, da edino človek razumsko zaznava situacijo in se nanjo razumsko odziva (Wegman, 2008, s.22: »To pomeni, da smo pri preprečevanju nesreč docela (fully) odvisni od ravnanj ljudi, toda ti delajo napake«). V Evropi naj bi bil za 90 % prometnih nesreč kriv človek (Peden et al., 2004, s. 10). Seveda pa je možno z izboljšanjem prometnega okolja in prometnih sredstev zmanjšati kvaliteto in obseg posledic človekovih napak (Peden et al., 2004, s. 10). Pa vendar, dejavniki v slovenskem cestnem omrežju, ki povečujejo tveganja varnosti udeležencev v prometu, so znani. Ponovno navajanje teh bi pomenilo ponavljanje že znanih stvari. Strokovna javnost dobro pozna problematiko nezavarovanih železniških prehodov, slabo vzdrževanih posameznih delov državnih cest vseh kategorij, avtocest brez odstavnega pasu, neurejenih pločnikov v naseljih itd. Vse te pomanjkljivosti v cestnem omrežju pozna tudi policija, ki temu lahko prilagaja nadzor. Poznajo jih službe za vzdrževanje cest.

Splošno je tudi znano, da so starejši avtomobili manj ali sploh ne opremljeni z varnostnimi elementi in pomeni vsaka prometna nesreča, v kateri je udeleženo tako vozilo večjo nevarnost za vse udeležence.

Na avtocestah predvsem v objektih kot so predori, promet nadzirajo ustrezni centri, ki med drugim beležijo tudi prekrške. Vsake toliko časa se javnosti pokažejo posnetki izredno nevarnih prekrškov, celo prometnih nesreč. Kršitelji in povzročitelji ostanejo večinoma nekaznovani.

Večina varnostne problematike v cestnem prometu, ki zadeva cestno omrežje, vozila in deloma nadzor, je znana. Najmanj pa poznamo udeleženca v prometu. Prav ta pa lahko največ prispeva k varnosti v cestnem prometu. Vsak udeleženec je osebnost, ki ravna po svoji presoji, ki v trenutku večje ali manjše nevarnosti zanj in za druge udeležence reagira tako, da tveganje zmanjša ali pa ga poveča. S statistiko ni mogoče natančno predvideti izid takega dogodka, ni mogoče predvideti ravnanje konkretnega udeleženca. Statistika lahko ugotavlja lastnosti skupin udeležencev v daljšem časovnem obdobju in s tem prispeva k pomembnim, tudi strateškim odločitvam na področju preventivnega delovanja, usmerjenega v udeležence v prometu.

Poudarek je na ugotavljanju razlik in podobnosti:

- 1. Med različnimi skupinami oseb, ki so kakorkoli ravnale v nasprotju z zakonom o varnosti cestnega prometa v obdobju 2004-2008¹⁵⁰.**
- 2. Med enako opredeljenimi skupinami oseb, ki so kakorkoli ravnale v nasprotju z zakonom o varnosti cestnega prometa v obdobju 2004-2008 glede na kraja takega ravnanja (kraj dogodka)**
- 3. Med enako opredeljenimi skupinami oseb, ki so kakorkoli ravnale v nasprotju z zakonom o varnosti cestnega prometa v obdobju 2004-2008 glede na kraj prebivališča osebe.**

Krajevna statistična enota v tej analizi je večinoma statistična regija, izjemoma upravna enota.

Skupine oseb so sestavljene na podlagi metodologije uporabljene v tej analizi. Vsaka oseba je razvrščena v eno od skupin glede na njeno izhodiščno lastnost.

¹⁵⁰ Nekateri kazalci so izračunani za obdobje 2004-2009

8.2 METODOLOGIJA

8.2.1 Enote statistične analize

Enote statistične analize so:

- prometne nesreče,
- osebe udeležene v prometnih nesrečah,
- prekrški cestno-prometnih predpisov (prekrški CPP),
- kršitve cestnoprometnih predpisov v prometnih nesrečah in prekrških CPP,
- kršitelji cestno-prometnih predpisov,
- registrirana motorna vozila na dan 31.12.2008.

8.2.2 Pojasnila nekaterih pojmov, ki se uporabljajo v tem gradivu

- Pojem **dogodek** označuje lahko prometno nesrečo in/ali prekršek. Uporablja se v predvsem na opisni ravni, ko o natančnejši opredelitvi še ne moremo govoriti oziroma ni potrebno.
- **Prometna nesreča** je vsaka nesreča, tako na javni cesti kot na zasebni cesti, do katere ima javnost dostop, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se cestno vozilo.¹⁵¹
- **Prometna nesreča s smrtnim izidom** je vsaka prometna nesreča s poškodbo, ki povzroči smrt osebe, poškodovane v tej nesreči.
- **Prometna nesreča s telesno poškodbo** je vsaka nesreča, tako na javni cesti kot na zasebni cesti, do katere ima javnost dostop, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se cestno vozilo in v kateri je bila vsaj ena oseba lažje ali težje poškodovana.

Namesto težje poškodovana oseba se uporablja tudi pojma huje poškodovana oseba.¹⁵²

- Pojem **vrsta prometne nesreče** je spremenljivka, ki ima naslednje vrednosti:
 - o prometna nesreča s smrtnim izidom,
 - o prometna nesreča s hujšo (ali hudo) telesno poškodbo,
 - o prometna nesreča z lažjo telesno poškodbo,
 - o prometna nesreča brez poškodb ali tudi prometna nesreča z materialno škodo.
- **Povzročitelj prometne nesreče** ali kratko **povzročitelj** je udeleženec prometa, ki je po ugotovitvah policije povzročil prometno nesrečo.
- Pojem **udeleženec** se v tem gradivu uporablja v dvojnem pomenu. Prvič je to vsaka oseba udeležena v prometu (širši pomen pojma), drugič pa je to oseba, ki je bila udeležena v prometni nesreči, ni pa te, po ugotovitvah policije, povzročila (udeleženec v ožjem pomenu besede ali »nepovzročitelj«¹⁵³). Če je iz teksta nedvoumno razvidno za kakšen pomen pojma udeleženec gre, ni posebne opombe, če pa ni razvidno, pa je dodana opomba.
- Tudi pojem **kršitelj** se uporablja v dvojnem pomenu. Kršitelj je namreč vsaka oseba, ki je v

¹⁵¹ Statistični urad RS uporablja pojem cestnoprometna nesreča. V tem gradivu uporabljamo krajši pojem **prometna nesreča**, ker obravnavamo samo prometne nesreče na cestah.

¹⁵² Hudo poškodovana oseba je po definiciji Statističnega urada RS vsaka v cestnoprometni nesreči poškodovana oseba, ki je bila sprejeta v bolnišnico za čas, daljši od 24 ur (http://www.stat.si/doc/metod_pojasnila/22-220-MP.htm).

¹⁵³ Slovenski pravopis besede **nepovzročitelj** ne pozna, zato uporabljamo besedo **udeleženec** v dvojnem pomenu.

opazovanem obdobju, kršila cestnoprometne predpise. Pojem pa se v tem gradivu uporablja tudi v ožjem smislu za osebo, ki ni povzročila in ni bila udeležena v prometni nesreči v opazovanem obdobju.

- **Umrta oseba** je vsaka oseba, ki je umrla neposredno v nesreči ali za posledicami te nesreče v 30 dneh. V gradivu se poleg tega pojma uporablja tudi pojem **smrtno ponesrečena oseba**.
- **Poškodovana oseba** je vsaka oseba, ki je bila poškodovana (lažje ali huje) v cestnoprometni nesreči s poškodbo, vendar ni umrla, in je običajno potrebovala zdravniško oskrbo.
- **Prekršek cestnoprometnih predpisov (prekršek CPP)** se v tem gradivu uporablja kot pojem, ki operacionalizira s strani policije ugotovljeno kršitev cestnoprometnih predpisov, za katero je lahko takoj na kraju izrečena kazen ali pa je podlaga za sodni postopek.
- **Kršitev cestnoprometnih predpisov** se v tem gradivu uporablja kot pojem za pravno opredelitev prekrška iz prejšnje točke v sodnem postopku.

Poimenovanje prekrškov oziroma kršitev je v tem gradivu le izjemoma zakonsko natančno. Namesto pravnih pojmov se uporabljajo enostavni opisni pojmi, ki pa dovolj dobro označujejo prekršek oziroma kršitev. Na primer: veljavni Zakon o varnosti cestnega prometa iz leta 2008 opredeljuje uporabo varnostnega pasu v 83. členu, enako zakon iz leta 2004, zakon iz leta 1998 pa v 72. členu. V analizi so zajeti vsi ti členi pod pojmom **kršitve predpisov v zvezi z varnostnim pasom**. Podobno **kršitve v zvezi s hitrostjo** itd. Prav za ta primer **kršitve v zvezi s hitrostjo**, se uporablja tudi pojem **neprilagojena** ali **neprimerna hitrost**. Večinoma so usklajeni z nomenklaturo, ki jo uporablja policija.

8.2.3 Uporabljeni podatki

- Podatki o prometnih nesrečah v Sloveniji v obdobju 2004-2008 (deloma 2004-2009)
- Neosebni podatki o osebah, udeleženih v prometnih nesrečah v obdobju 2004-2008 (deloma 2004-2009)
- Podatki o prekrških cestno-prometnih predpisov v obdobju 2004-2008
- Neosebni podatki o kršiteljih cestno-prometnih predpisov v obdobju 2004-2008
- Podatki o kršitvah v prometnih nesrečah in prekrških v obdobju 2004-2008
- Mesečni statistični podatki o številu prometnih nesreč in posledic za obdobje 2001-2009
- Podatki o registriranih motornih vozilih v Sloveniji na dan 31.12.2008
- Tabelarni podatki o imetnikih vozniških dovoljenj kategorij A, B, C in D po staži in spolu
- Tabelarni podatki o imetnikih vozniških dovoljenj po kategorijah, spolu in starosti na dan 31.12.2008

Podatke o prometnih nesrečah, prekrških in kršitvah je posredovala Generalna policijska uprava, podatke o registriranih motornih vozilih pa Direktorat za upravno-notranje zadeve Ministrstva za notranje zadeve.

8.2.4 Uporabljene spremenljivke

8.2.4.1 Prometne nesreče in prekrški cestno-prometnih predpisov

- vrsta dogodka: prometna nesreča, prekršek
- številka zadeve
- klasifikacija prometne nesreče

- enota obravnave (postaja policije)
- enota kraja dogodka (postaja policije)
- upravna enota kraja dogodka
- občina kraja dogodka
- dan dogodka
- mesec dogodka
- leto dogodka
- ura dogodka
- minuta dogodka
- dan v tednu dogodka
- kraj dogodka: naselje, izven naselja
- kategorija ceste, naselja
- šifra in naziv ceste, naselja
- šifra in naziv odseka, ulice
- vzrok prometne nesreče
- tip prometne nesreče
- vremenske okoliščine v času prometne nesreče
- stanje prometa v času prometne nesreče
- vrsta voziča v času prometne nesreče
- stanje voziča v času prometne nesreče

8.2.4.2 Osebe udeležene v prometnih nesrečah in prekrških cestno-prometnih predpisov

- vrsta dogodka: prometna nesreča, prekršek
- številka zadeve
- dan dogodka
- mesec dogodka
- leto dogodka
- CR – centralna identifikacijska številka osebe
- upravna enota stalnega prebivališča
- državljanstvo osebe
- spol osebe
- dan rojstva osebe
- mesec rojstva osebe
- leto rojstva osebe
- vrsta udeležene osebe
- indikator povzročitelj – udeleženec
- posledice pri osebi v prometni nesreči
- indikator varnostnega pasu
- vozniški staž v letih
- vozniški staž v mesecih
- kategorija vozniškega dovoljenja

- dan izdaje vozniškega dovoljenja
- mesec izdaje vozniškega dovoljenja
- leto izdaje vozniškega dovoljenja
- odrejenost alkotesta
- rezultat alkotesta
- vrednost alkotesta
- odrejenost etilometra
- rezultat etilometra
- vrednost etilometra
- odrejenost strokovnega pregleda na alkohol
- rezultat strokovnega pregleda na alkohol
- vrednost strokovnega pregleda na alkohol
- odrejenost strokovnega pregleda za prepovedane droge
- rezultat strokovnega pregleda za prepovedane droge
- začasni odvzem vozniškega dovoljenja
- začasni odvzem registrskih tablic
- izločitev vozila iz prometa
- izločitev voznika
- začasni odvzem prometnega dovoljenja
- odreditev tehničnega pregleda
- zaseg kolesa z motorjem, motornega kolesa
- zaseg ostalih motornih vozil
- vrsta udeleženega vozila
- znamka vozila
- tip vozila

8.2.4.3 Kršitve v prometnih nesrečah in prekrških cestno-prometnih predpisov

- vrsta dogodka: prometna nesreča, prekršek
- številka zadeve
- dan dogodka
- mesec dogodka
- leto dogodka
- dan v tednu
- CR – centralna identifikacijska številka osebe
- vrsta postopka (novi zakon)
- kazen plačana takoj
- razlog ustavitve postopka pri zahtevi sodnega varstva
- predlog za uklonilni zapor
- zahteva za sodno varstvo
- zahteva za varstvo zakonitosti

- pravno varstvo postopka
- umik predloga
- sodna odločitev
- zakon kršitve
- člen zakona
- odstavek člena
- točka odstavka
- alineja točke
- izrečeni znesek kršitve
- število kršitev
- števil kazenskih točk
- opomin
- skupina kršitve

8.2.5 Enostavno (enodimenzionalno) in sestavljeno (večdimenzionalno) obravnavanje in prikazovanje podatkov za obdobje 2004-2008

Obe obravnavanji obrazložimo na primerih. Vedno se navezujeta na **povzročitelja** oziroma na **udeleženca** prometne nesreče.

Rezultat enostavnega obravnavanja je naslednja tabela, ki smo jo vzeli za primer. Prikazuje posledice za povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah prebivališča povzročitelja v obdobju 2004-2008

Tabela 24: Posledice za povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom

Statistična regija prebivališča povzročitelja prometne nesreče	Število povzročiteljev prometne nesreče s smrtnim izidom	% mrtvih	% težje poškodovanih	% lažje poškodovanih	% brez poškodb
Pomurska	93	59,1	2,2	15,1	23,7
Podravska	183	59,0	6,6	9,8	24,6
Koroška	46	54,3	4,3	4,3	37,0
Savinjska	154	59,1	7,1	10,4	23,4
Zasavska	27	63,0	3,7	14,8	18,5
Spodnjeposavska	39	59,0	2,6	10,3	28,2
Jugovzhodna Slovenija	104	69,2	7,7	7,7	15,4
Osrednjeslovenska	248	57,3	6,9	11,7	24,2
Gorenjska	102	56,9	7,8	7,8	27,5
Notranjsko-kraška	31	54,8	12,9	9,7	22,6
Goriška	51	64,7	7,8	5,9	21,6
Obalno-kraška	54	55,6	7,4	16,7	20,4

V tem primeru se povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom navezuje izključno samo na posledice, ki jih je utrpel pri tej povzročeni nesreči. Če neka oseba ni povzročila prometne nesreče s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008, ni šteta v to tabelo. Obe spremenljivki: povzročitelj in posledica, opisujeta isti dogodek – prometno nesrečo s smrtnim izidom. Tabela je dvodimenzionalna kontingenčna.

Pri drugi vrsti obravnavanja, rezultate ponazarja naslednja tabela, ki smo jo vzeli za primer, pa je zadeva drugačna.

Pojasnilo samo prvi stolpec **Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom.**

Povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom je vsaka oseba, ki je v obdobju 2004-2008 povzročila najmanj eno prometno nesrečo s smrtnim izidom. Kdaj koli v tem obdobju 2004-2008 pa je lahko kršila predpise v zvezi s stranjo/smerjo vožnje:

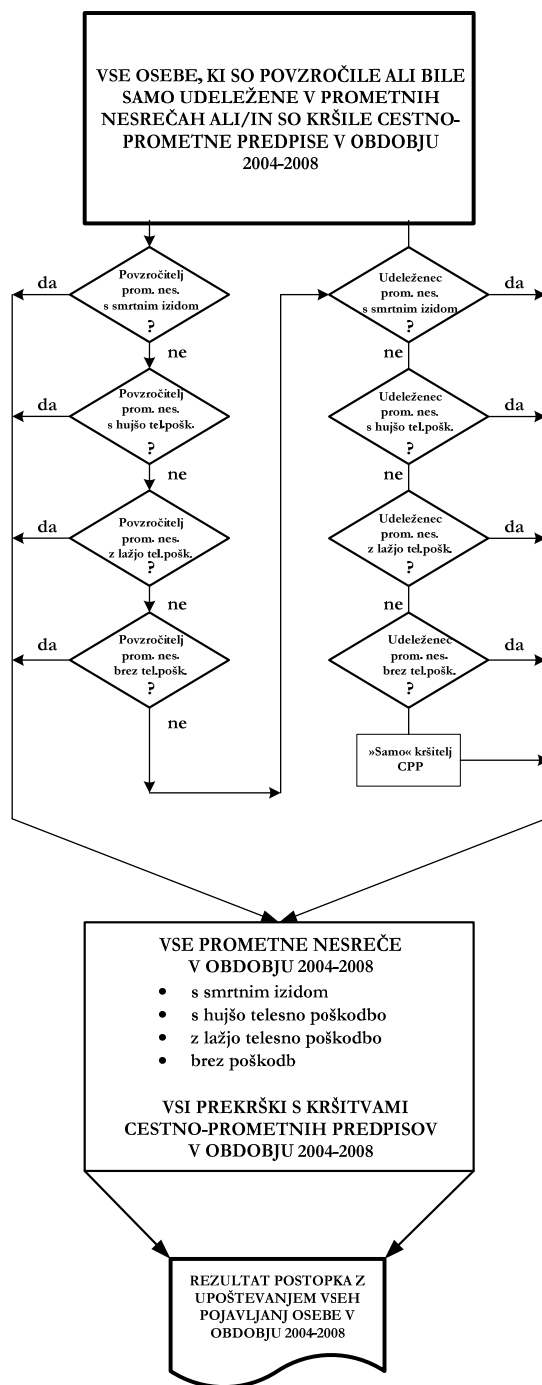
- kot povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom po kateri se je določila njena izhodiščna lastnost,
- kot morebitni povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo,
- kot morebitni povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo,
- kot morebitni povzročitelj prometne nesreče brez poškodb,
- kot morebitni udeleženec druge prometne nesreče s smrtnim izidom,
- kot morebitni udeleženec prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo,
- kot morebitni udeleženec prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo,
- kot morebitni udeleženec prometne nesreče brez poškodb,
- ali samo kot kršitelj.

Tabela 88: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s smerjo/stranjo vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	34,4	30,3	22,8	22,8
Podravska	37,2	30,6	25,7	23,7
Koroška	28,3	19,9	18,2	21,8
Savinjska	35,7	27,6	24,1	23,7
Zasavska	22,2	16,3	21,8	21,7
Spodnjeposavska	28,2	27,3	29,2	28,9
Jugovzhodna Slovenija	28,8	28,9	23,7	25,1
Osrednjeslovenska	30,6	22,5	18,6	18,1
Gorenjska	31,4	28,8	25,4	24,7
Notranjsko-kraška	32,3	27,2	25,6	25,5
Goriška	23,5	28,0	26,9	24,8
Obalno-kraška	37,0	27,6	24,2	21,8

V prvem stolpcu so torej zajeti vsi povzročitelji prometne nesreče s smrtnim izidom, ki so kdaj koli in v katerikoli vlogi kršili predpise v zvezi s stranjo/smerjo vožnje v obdobju 2004-2008. **Izhodiščna lastnost** oseb zajetih v prvem stolpcu je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom, v drugem stolpcu povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo, v tretjem stolpcu povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo in v četrtem stolpcu povzročitelj prometne nesreče brez poškodb. Vse tabele, ki vsebujejo rezultate takega obravnavanja podatkov, vsebujejo v naslovu tabele v oklepaju besedilo (**vsaj pojavljanja v obdobju 2004-2008**). Pri **večdimenzionalnem obravnavanju podatkov** gre v bistvu za **povratnišvo**, vendar pa z opombo **vsaj pojavljanja osebe v določenem obdobju**, bolj enostavno in razumljivo pojasnimo podatke v tabelah.

Določanje izhodiščne lastnosti osebe, ki »vstopi« v analitični postopek po določeni spremenljivki, je prikazan na naslednji shemi.



Slika 2: Določanje ciljnih skupin statistične analize

Če je oseba povzročila prometno nesrečo s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008, je obravnavana kot **povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom**, vsi drugi dogodki, v katerih je nastopila

pa se štejejo med njena **pojavljanja** v obdobju 2004-2008.

Če je oseba povzročila prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo v obdobju 2004-2008 in nobene prometne nesreče s smrtnim izidom, je obravnavana kot **povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo**, vsi drugi dogodki, v katerih je nastopila pa se štejejo med njena **pojavljanja** v obdobju 2004-2008.

Če je oseba povzročila prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo v obdobju 2004-2008 in nobene prometne nesreče s smrtnim izidom in nobene prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo, je obravnavana kot **povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo**, vsi drugi dogodki, v katerih je nastopila pa se štejejo med njena **pojavljanja** v obdobju 2004-2008.

Če je oseba povzročila prometno nesrečo brez poškodb v obdobju 2004-2008 in nobene prometne nesreče s smrtnim izidom in nobene prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo in nobene prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo, je obravnavana kot **povzročitelj prometne nesreče brez poškodb**, vsi drugi dogodki, v katerih je nastopila pa se štejejo med njena **pojavljanja** v obdobju 2004-2008.

Če je bila oseba udeležena v prometni nesreči s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008, ni pa povzročila nobene prometne nesreče, je obravnavana kot **udeleženec prometne nesreče s smrtnim izidom**, vsi drugi dogodki, v katerih je nastopila pa se štejejo med njena **pojavljanja** v obdobju 2004-2008.

Če je bila oseba udeležena v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo v obdobju 2004-2008, ni pa povzročila nobene prometne nesreče in ni bila udeležena v prometni nesreči s smrtnim izidom, je obravnavana kot **udeleženec prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo**, vsi drugi dogodki, v katerih je nastopila pa se štejejo med njena **pojavljanja** v obdobju 2004-2008.

Če je bila oseba udeležena v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo v obdobju 2004-2008, ni pa povzročila nobene prometne nesreče in ni bila udeležena v prometni nesreči s smrtnim izidom in ni bila udeležena v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo, je obravnavana kot **udeleženec prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo**, vsi drugi dogodki, v katerih je nastopila pa se štejejo med njena **pojavljanja** v obdobju 2004-2008.

Če je bila oseba udeležena v prometni nesreči brez poškodb v obdobju 2004-2008, ni pa povzročila nobene prometne nesreče in ni bila udeležena v prometni nesreči s smrtnim izidom in ni bila udeležena v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo in ni bila udeležena v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo, je obravnavana kot **udeleženec prometne nesreče brez poškodb**, vsi drugi dogodki, v katerih je nastopila pa se štejejo med njena **pojavljanja** v obdobju 2004-2008.

Če je oseba storila enega ali več cestno-prometnih prekrškov, v obdobju 2004-2008, ni pa povzročila nobene prometne nesreče in ni bila udeležena v nobeni prometni nesreči, je obravnavana kot **kršitelj**.

8.2.6 Uporabljene statistične metode

Za analizo in prikaz rezultatov smo uporabili naslednje metode:

- **Opisna statistika in grafični prikaz rezultatov:** frekvenčne porazdelitve, srednje vrednosti (povprečja), standardni odklon, enostavne in večrazsežne strukture, statistični koeficienti, histogram, stolpčni grafikon, linijski grafikon, kombinirani stolpčni in linijski grafikon, razsevni diagram. Večina izvornih spremenljivk je kategorialnih, zato so tudi najbolj pogosto uporabljene metode opisne statistike.
- **Linearna regresija.** Linearna regresija se pogosto uporablja v raziskovanju različnih dejavnikov varnosti cestnega prometa. V tej analizi se linearna regresija uporablja za ugotavljanje linearne povezanosti med prometnimi nesrečami s smrtnim izidom in

prometnimi nesrečami s hujšo in lažjo telesno poškodbo.

- **Statistična verjetnost.** S statistično verjetnostjo računamo verjetnosti povzročitve prometne nesreče za različne spremenljivke, npr. starostne skupine, spol, vrsto udeležbe v prometu itd.
- **Binarna logistična regresija.** Uporabimo jo takrat, ko v statističnem modelu nastopajo binarna odvisna spremenljivka, ki ima samo dve vrednosti, npr. 0 in 1 in ena ali več neodvisnih spremenljivk ali regresorjev. Z binarno logistično regresijo izračunamo verjetnost, da odvisna spremenljivka zavzame eno od dveh možnih vrednosti glede na vrednosti neodvisnih spremenljivk (Lawal, 2003, s286-303).

V raziskovanju dejavnikov varnosti cestnega prometa imamo zelo pogosto opravka z binarnimi spremenljivkami, zato je tudi uporaba binarne logistične regresije pogosta (Vanlaar, 2005, s. 315; Dupont, 2007, s. 36).

Glede na število neodvisnih spremenljivk se splošna enačba za logistični model glasi:

$$Y_i = b_0 + b_1 \cdot X_{1i} + b_2 \cdot X_{2i} + \dots + b_{ni} \cdot X_{ni}$$

Y_i je vrednost i -te odvisne spremenljivke, X_i so vrednosti neodvisnih pojasnevalnih spremenljivk, koeficient b_0 je konstanta, ki pove kolikšno vrednost ima neodvisna spremenljivka Y brez vpliva katerekoli neodvisne spremenljivke X , koeficienti b_1, b_2, \dots, b_{ni} pa so vrednosti, ki izražajo vpliv posamezne neodvisne spremenljivke X na odvisno spremenljivko Y .

Verjetnost neodvisne spremenljivke Y izračunamo po pravilu:

$$P(Y_i) = \frac{1}{1 + e^{-(b_0 + b_1 \cdot X_{1i} + b_2 \cdot X_{2i} + \dots + b_n \cdot X_{ni})}}$$

Oziroma pretvorjena v logaritmiski zapis:

$$\ln\left(\frac{P(Y_i)}{1 - P(Y_i)}\right) = b_0 + b_1 \cdot X_{1i} + b_2 \cdot X_{2i} + \dots + b_{ni} \cdot X_{ni}$$

$P(Y_i)$ je logistična regresijska funkcija – pogojna verjetnost, da se bo dogodek, v našem primeru je to prometna nesreča, zgodil glede na pojasnjevalne spremenljivke. V logistični regresiji ocenjujemo parametre z neposredno metodo največje verjetnosti. Ker je odvisna spremenljivka Y dihotoma (0,1), ima Bernoulijevo – binomsko – porazdelitev s povprečjem $P(Y_i)$, kar pomeni, da

je povprečje $(E(p_i) = P(Y_i))$ in varianca $Var(p_i) = \frac{P(Y_i) \cdot (1 - P(Y_i))}{n_i}$.

V tej analizi z binarno logistično regresijo računamo verjetnosti povzročitve posamezne vrste prometne nesreče glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo in glede na število kršitev v zvezi z alkoholom.

Za izračun modela smo uporabili SPSS program Logistic Regression, ki predhodno izvede vse potrebne teste za primernost obravnavane populacije in izbranih pojasnjevalnih spremenljivk za izračun logističnega regresijskega modela (Field, 2009, s. 264-315).

- **Metode eksponentnega glajenja za predvidevanje gibanja prometnih nesreč in posledic**

Z metodo eksponentnega glajenja smo izračunali predvidena gibanja števila prometnih nesreč po mesecih za leti 2010 in 2011.

Osnovna enačba eksponentnega glajenja za izračuna $i+1$ člena predvidenih vrednosti v časovni vrsti se glasi (Batagelj, 2006, s. 10):

$$y'_{t+1} = \alpha y_t + \alpha(1-\alpha) y_{t-1} + \alpha(1-\alpha)^2 y_{t-2} + \dots + \alpha(1-\alpha)^n y_{t-n}$$

y_t so dejanske (izmerjene) vrednosti členov v časovni vrsti.

Koeficient α zavzema vrednosti med 0 in 1, najboljše rezultate za napovedi dobimo pri vrednostih $\alpha = 0,3$.

Za izračun smo uporabili SPSS program Forecasting.

8.2.7 Interaktivna karta Slovenije s statističnimi regijami

Za prikazovanje statističnih kazalcev v obliki kartogramov, smo v sodelovanju s firmo Monolit iz Ljubljane, razvili interaktivno karto Slovenije s statističnimi regijami. Interaktivna karta je dostopna na spletu in omogoča tudi izvoz prikazanih kartogramov v katerikoli drugo obliko.

Nahaja se na spletnem naslovu

<http://www.monolit.si/krimstat/>

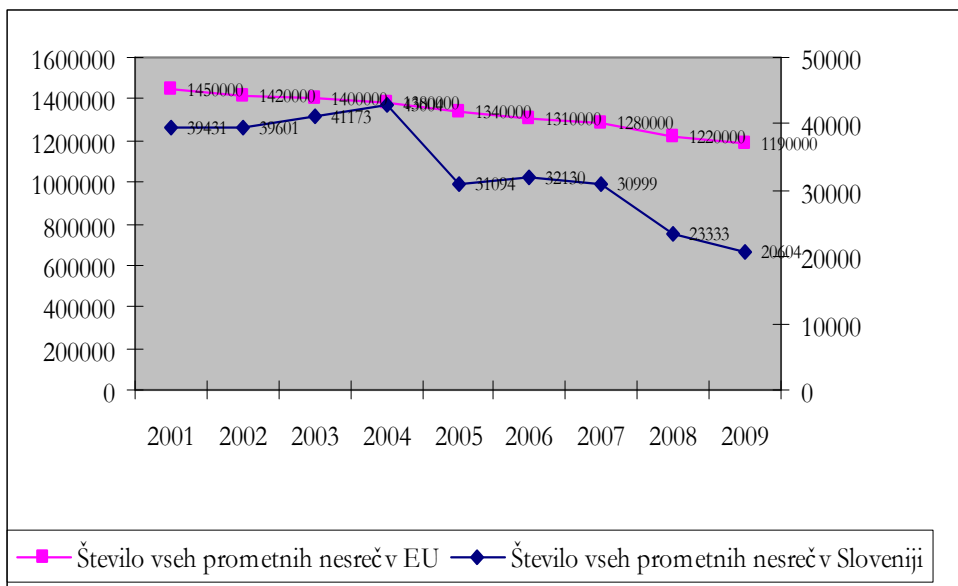
8.3 OSNOVNA STATISTIKA PROMETNIH NESREČ IN POSLEDIC V EVROPSKI UNIJI IN POSEBEJ V SLOVENIJI VOBD OBJU 2001-2009

8.3.1 Primerjava števila vseh prometnih nesreč v vseh državah Evropske unije in v Sloveniji

V Evropski uniji se število prometnih nesreč skoraj linearno zmanjševalo od leta 2001 do 2009.

Povprečen letni padec v devetih letih znaša približno 33.000 nesreč. Na grafu 1 velja leva lestvica za število prometnih nesreč v EU in desna za število prometnih nesreč v Sloveniji. Vključenih je vseh 27 držav EU. Podatke so posredovale tudi tiste, ki so pristopile po letu 2001. Povprečni letni padec v Sloveniji znaša 2350 prometnih nesreč. Gibanje ni tako enakomerno kot v celotni EU. Največji padec prometnih nesreč beleži Slovenija leta 2005, skoraj 28 % v primerjavi z letom 2004. Temu sledi zmanjšanje leta 2008 v primerjavi z letom 2007, za skoraj 25 %. Leta 2009 pa se je število v primerjavi z letom 2008 zmanjšalo še za skoraj 12 %.

Graf 1: Gibanje števila vseh prometnih nesreč v EU in posebej v Sloveniji¹⁵⁴

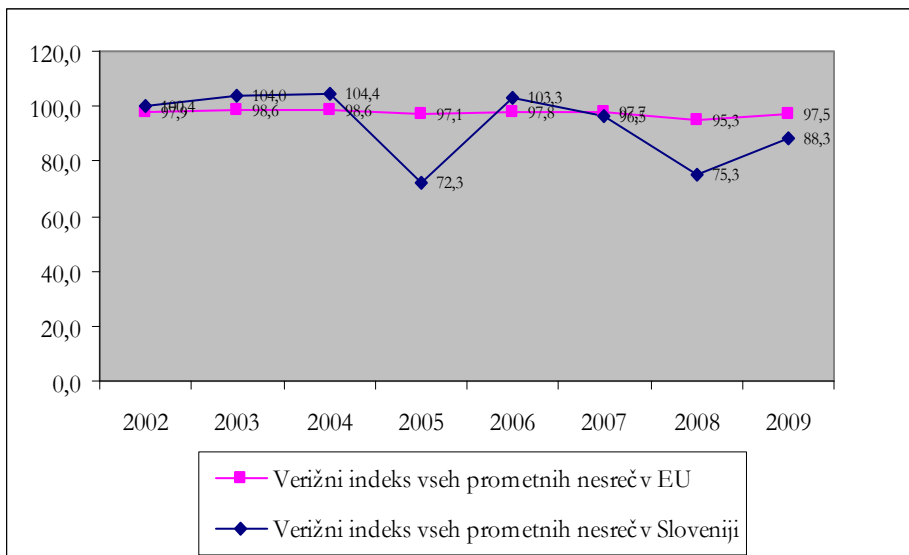


Povprečni verižni indeks za obdobje 2001-2009 v EU znaša 97,6 ali drugače: vsako leto se je povprečno zmanjšalo število prometnih nesreč za 2,4 % glede na prejšnje leto. Povprečni verižni indeks v Sloveniji pa znaša 92,2, kar pomeni, da se zmanjšalo število prometnih nesreč za 7,8 % v primerjavi s prejšnjim letom.

Ti primerjalni podatki so ugodni za Slovenijo. Upoštevati pa moramo, da se je v EU število prometnih nesreč dejansko zmanjševalo iz leta v leto, medtem ko so bila v Sloveniji nihanja (porast leta 2003, 2004 in 2006).

¹⁵⁴ Vir za podatke EU: Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European economic and social committee and the Committee of the regions: Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020;

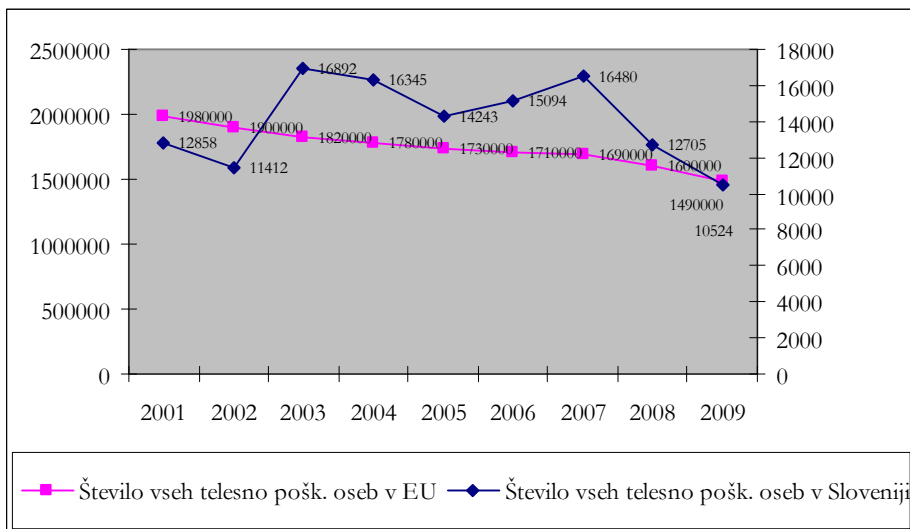
Graf 2: Verižni indeks vseh prometnih nesreč v EU in posebej v Sloveniji



8.3.2 Primerjava števila vseh poškodovanih oseb v prometnih nesrečah v vseh državah Evropske unije in v Sloveniji

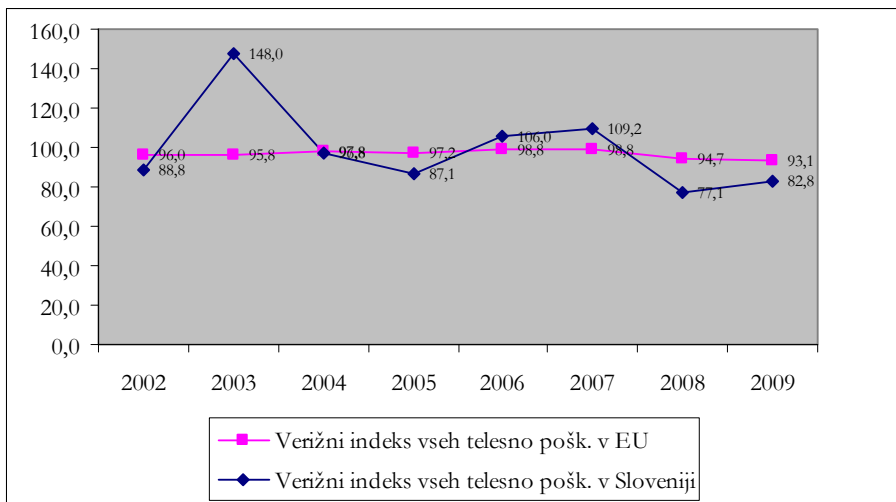
Število poškodovanih oseb v prometnih nesrečah se je v EU enakomerno zmanjševalo v obdobju 2001-2009. Na grafu 3 velja leva lestvica za število poškodovanih oseb v EU in desna za število poškodovanih oseb v Sloveniji. Povprečno letno zmanjšanje v EU znaša približno 61000 oseb, v Sloveniji pa 290 oseb. Najmanj poškodovanih oseb v EU in v Sloveniji je bilo leta 2009. Največje zmanjšanje beleži Slovenija leta 2008, 22 % manj kot leta 2007, največji porast pa leta 2003, za skoraj 50% v primerjavi z letom 2002. Leta 2009 se je število poškodovanih oseb v Sloveniji zmanjšalo za 17 % v primerjavi z letom 2008.

Graf 3: Gibanje števila poškodovanih oseb v prometnih nesrečah v EU in posebej v Sloveniji



To je razvidno tudi iz grafa 4. Povprečni verižni indeks za EU znaša 96,5, za Slovenijo pa 97,5. Zmanjšanje poškodovanih oseb v prometnih nesrečah je bilo v Sloveniji v povprečju za 1 % manjše, kot v EU. Pomembno pa je, da se je število poškodovanih oseb v Sloveniji zelo zmanjšalo v letih 2008 in 2009.

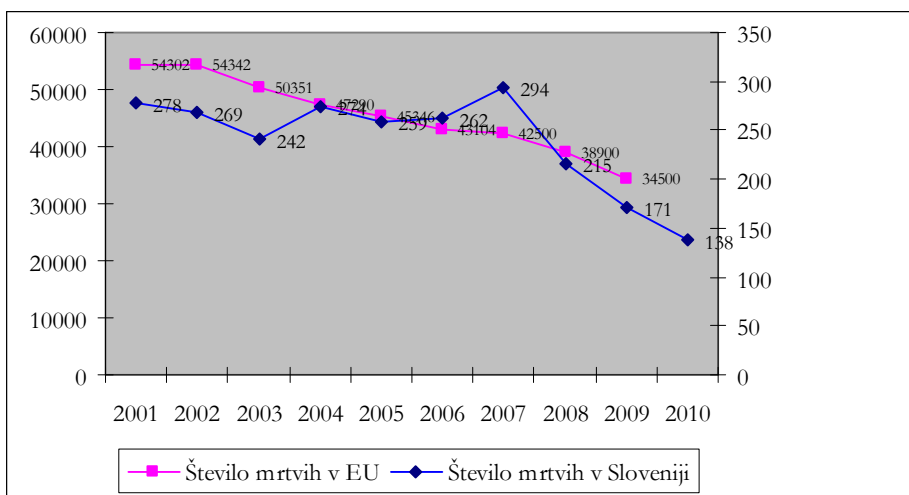
Graf 4: Verižni indeks poškodovanih oseb v prometnih nesrečah v EU in posebej v Sloveniji



8.3.3 Primerjava števila mrtvih oseb v prometnih nesrečah v vseh državah Evropske unije in posebej v Sloveniji

Število mrtvih v EU se je v letih 2001-2009 zmanjševalo bolj kot število vseh prometnih nesreč in poškodovanih oseb. To je razvidno iz krivulje na grafu 5 (leva lestvica). Povprečno se je letno zmanjšalo število mrtvih v EU za 2.475 oseb, v Sloveniji pa za 13 oseb. Največje zmanjšanje pa beleži EU v letu 2009, za 11 % v primerjavi z letom 2008, Slovenija pa leta 2008, ko se je število mrtvih v primerjavi z letom 2007 zmanjšalo za 27 %. Tudi leto 2009 je ugodno, saj je število mrtvih zmanjšalo za dobrih 20 % v primerjavi z letom 2008, število prometnih nesreč s smrtnim izidom pa za 24,4 % (White Paper, 2001).¹⁵⁵

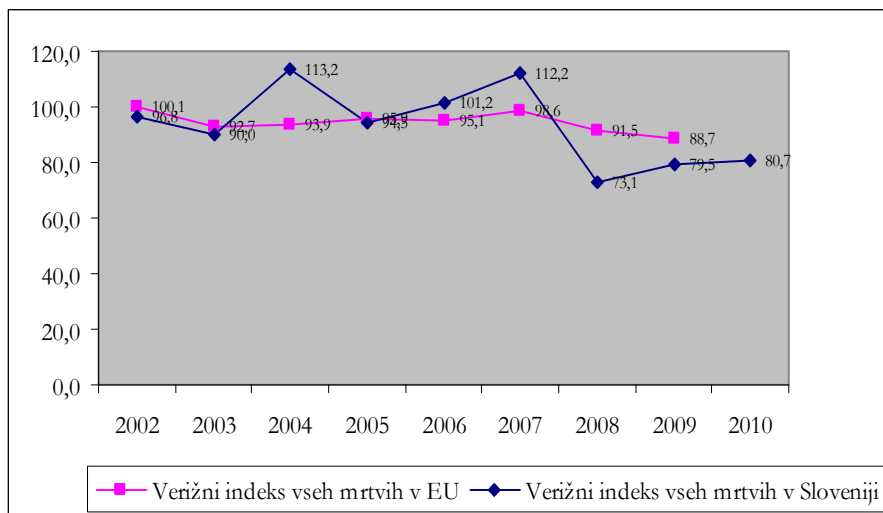
Graf 5: Gibanje števila mrtvih v prometnih nesrečah v EU in posebej v Sloveniji v obdobju 2001-2010



Povprečni verižni indeks za obdobje 2001-2009 v EU znaša 94,5, v Sloveniji pa 94,1.

¹⁵⁵ Število mrtvih v prometnih nesrečah se je zmanjšalo v vseh državah EU tudi v letu 2010.

Graf 6: Verižni indeks mrtvih v prometnih nesrečah v EU in posebej v Sloveniji



Nacionalni program 2007-2011 je za doseg cilja polovica manj mrtvih v letu 2011 v primerjavi z letom 2004 predvidel število 124, leta 2009 pa 169. Glede na to, da je bilo leta 2009 171 mrtvih v prometnih nesrečah, je ta cilj Nacionalnega programa še vedno dosegljiv. Po napovedih EU Direktorata za promet, naj bi se število mrtvih v Sloveniji leta 2009 v primerjavi z letom 2008 zmanjšalo za 18 %, dejansko se je zmanjšalo za 20,5 %.

8.3.4 Primerjava števila mrtvih oseb v prometnih nesrečah v letu 2009

Slovenija je bila v letu 2009 na 17. mestu med 27. državami EU po številu mrtvih v prometnih nesrečah na 100.000 prebivalcev. 8,4 osebe na 100.000 prebivalcev pomeni 2,2 krat več kot v Veliki Britaniji, ki je imela najmanjši koeficient. Leta 2008 je bila Slovenija še na 21. mestu. Povprečje v EU leta 2008 je bilo 8,4 mrtvih na 100.000 prebivalcev (Fatalities in reported road accidents: 2008 Road Accident Statistics, 2010, s.1).

Tabela 1: Število mrtvih v prometnih nesrečah na 100.000 prebivalcev po državah EU v letu 2009

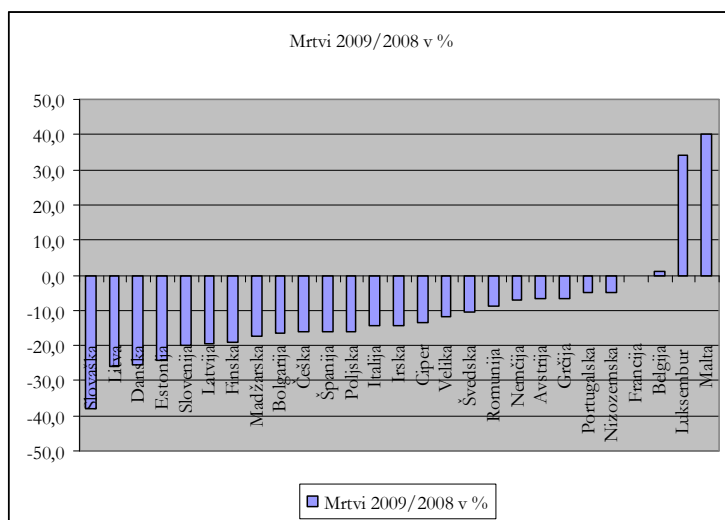
Vrstni red	Država EU	Število mrtvih v prometnih nesrečah na 100000 prebivalcev	Vrstni red	Država EU	Število mrtvih v prometnih nesrečah na 100000 prebivalcev
1.	Velika Britanija	3,8	15.	Portugalska	7,9
2.	Švedska	3,8	16.	Madžarska	8,2
3.	Nizozemska	3,9	17.	Slovenija	8,4
4.	Nemčija	5,1	18.	Češka	8,6
5.	Malta	5,1	19.	Belgija	8,9
6.	Finska	5,2	20.	Ciper	8,9
7.	Irska	5,5	21.	Luksemburg	9,5
8.	Danska	5,5	22.	Litva	11,0
9.	Španija	5,7	23.	Latvija	11,2
10.	Slovaška	6,4	24.	Bolgarija	11,8
11.	Francija	6,6	25.	Poljska	12,0
12.	Italija	6,7	26.	Grčija	12,9
13.	Estonija	7,5	27.	Romunija	13,0
14.	Avstrija	7,6			

Povsem drugačni pa so primerjalni podatki med leti 2009 in 2008. Slovenija je bila z 20,1 % manj mrtvih v letu 2009 glede na leto 2008 na 5. mestu med vsemi državami EU.

Tabela 2: Odstotki mrtvih v prometnih nesrečah po državah EU v letu 2009 glede na leto 2008

Vrstni red	Država EU	Mrtvi 2009/2008 v %	Vrstni red	Država EU	Mrtvi 2009/2008 v %
1.	Slovaška	-37,8	15.	Ciper	-13,4
2.	Litva	-25,9	16.	Velika Britanija	-11,6
3.	Danska	-25,4	17.	Švedska	-10,6
4.	Estonija	-24,2	18.	Romunija	-8,7
5.	Slovenija	-20,1	19.	Nemčija	-7,3
6.	Latvija	-19,6	20.	Avstrija	-6,8
7.	Finska	-18,9	21.	Grčija	-6,6
8.	Madžarska	-17,5	22.	Portugalska	-5,1
9.	Bolgarija	-16,7	23.	Nizozemska	-4,9
10.	Česka	-16,3	24.	Francija	0,0
11.	Španija	-16,0	25.	Belgija	1,2
12.	Poljska	-15,9	26.	Luksemburg	34,3
13.	Italija	-14,4	27.	Malta	40,0
14.	Irska	-14,3			

Graf 7: Odstotki mrtvih v prometnih nesrečah po državah EU v letu 2009 glede na leto 2008



8.3.5 Gibanje prometnih nesreč z materialno škodo v Sloveniji v obdobju 2001-2009

Tabela 3: Gibanje števila prometnih nesreč v letih 2001-2009

Leto	Prometne nesreče z materialno škodo	Verižni indeks prometnih nesreč z materialno škodo
2001	29905	-
2002	27288	91,2
2003	29506	108,1
2004	28599	96,9
2005	20353	71,2
2006	19574	96,2
2007	19302	98,6
2008	14059	72,8
2009	11222	79,8
Skupaj	199808	

Število prometnih nesreč z materialno škodo se je zmanjševalo od leta 2004 naprej. Največji padec je bil leta 2005, za 18,8 %.

8.4 PORAZDELITEV PROMETNIH NESREČ PO STATISTIČNIH REGIJAH KRAJA NESREČE V OBDOBJU 2004-2009

8.4.1 Vse prometne nesreče

Iz prikazanih podatkov v prejšnjem poglavju je razvidno, da se v EU zmanjšuje število prometnih nesreč in najhujših posledic. Povprečje zmanjševanja je sicer enakomerno (1.nivo), toda razlike med državami so velike (2. nivo). Če porazdelitev prometnih nesreč in posledic opazujemo še na nižjem -3. nivoju, kot so statistične regije v Sloveniji, pa tudi ugotavljamo večje ali manjše razlike.

Iz grafa 8 je razvidno, da se je število vseh prometnih nesreč po vseh statističnih regijah zmanjšalo leta 2008 v primerjavi z letom 2007 in tak trend se je nadaljeval tudi leta 2009 v večini regij. Izjema sta Spodnjeposavska regija, ki je ostala približno na enakih številkah in Obalno-kraška, kjer se je število prometnih nesreč povečalo za 5 % (Poročilo policijske uprave Koper za leto 2009, s.7).¹⁵⁶ Odstotek zmanjšanja leta 2009 je manjši kot leta 2008. Največje zmanjšanje

¹⁵⁶ Poročilo o delu Policijske uprave Koper navaja 8,1 % povečanja števila prometnih nesreč v letu 2009. Večji odstotek je nastal zaradi razlike prometnih nesreč leta 2008. Ta analiza je pokazala več nesreč za leto

leta 2009 beleži Pomurska regija z – 20,9. Po oceni Policijske uprave Murska Sobota je na zmanjšanje števila prometnih nesreč vplivalo več dejavnikov, predvsem pa odprtje novih avtocestnih odsekov, uvedba vinjetnega sistema, ki je preusmeril večino tranzitnega in lokalnega prometa na avtocesto, sprememba in dopolnitev Zakona o varnosti cestnega prometa in sprememba in dopolnitev Zakona o prekrških ter učinkovit policijski nadzor in preventivne dejavnosti (Poročilo o delu Policijske uprave Murska Sobota za leto 2009, s. 7). Pomurska regija je beležila leta 2008 tudi drugi najmanjši koeficient prebivalcev na osebni avtomobil. Imel ga je več kot vsak drugi prebivalec (2,1).

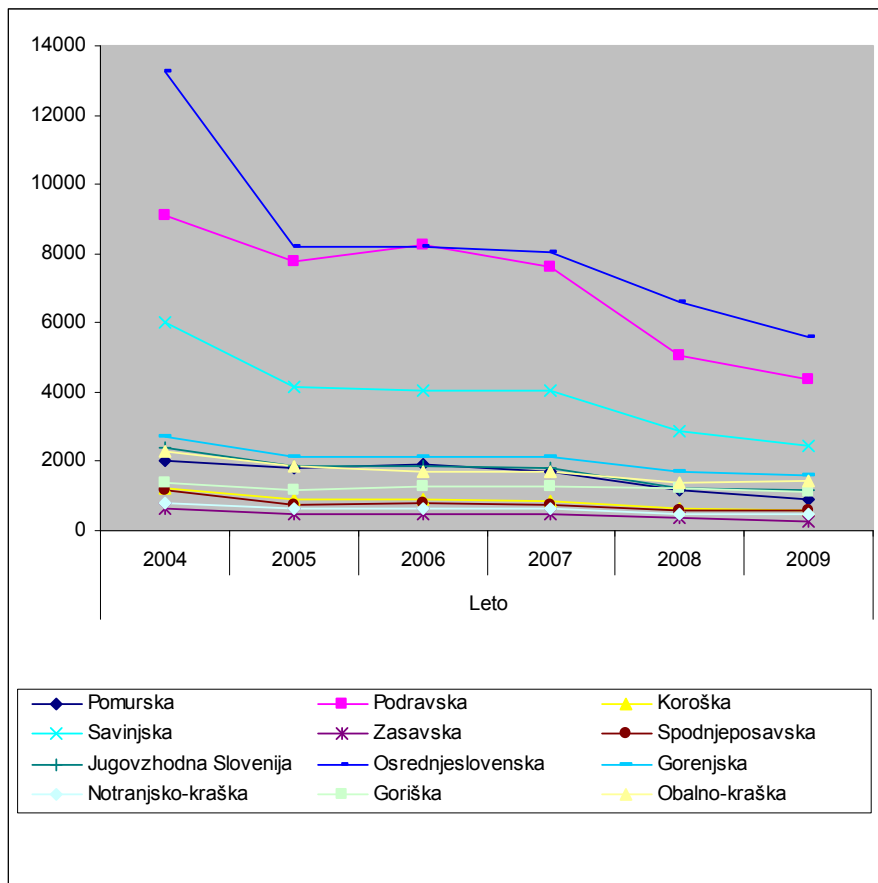
Na območju Obalno-kraške regije, kjer se je število prometnih nesreč leta 2009 povečalo je koeficient števila prebivalcev na število osebnih avtomobilov najmanjši in znaša samo 1,7, kar je manj kot povprečje EU, ki znaša nekaj manj kot 2 prebivalca na osebni avto. Poleg tega podatka velja omeniti še podatek, da ima ta regija drugi največji indeks delovne migracije.

Tabela 4: Vse prometne nesreče po statističnih regijah kraja nesreče in po letih

Statistična regija kraja prometne nesreče	Leto					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pomurska	2044	1799	1909	1695	1175	930
Podravska	9098	7774	8276	7592	5057	4381
Koroška	1227	929	882	838	657	582
Savinjska	6035	4130	4021	4037	2852	2470
Zasavska	652	476	483	486	356	269
Spodnjeposavska	1180	720	778	762	569	571
Jugovzhodna Slovenija	2390	1842	1858	1797	1250	1164
Osrednjeslovenska	13232	8219	8194	8027	6594	5583
Gorenjska	2702	2134	2104	2146	1718	1579
Notranjsko-kraška	785	614	654	629	490	480
Goriška	1398	1179	1262	1290	1229	1137
Obalno-kraška	2290	1853	1709	1700	1386	1458
Skupaj	43033	31669	32130	30999	23333	20604

2008, kot jih upošteva Policijska uprava v svojem poročilu za to leto in je zato odstotek 2999/2008 manjši. V poročilih ni absolutnih števil.

Graf 8: Gibanje števila vseh prometnih nesreč po statističnih regijah v letih 2004-2009

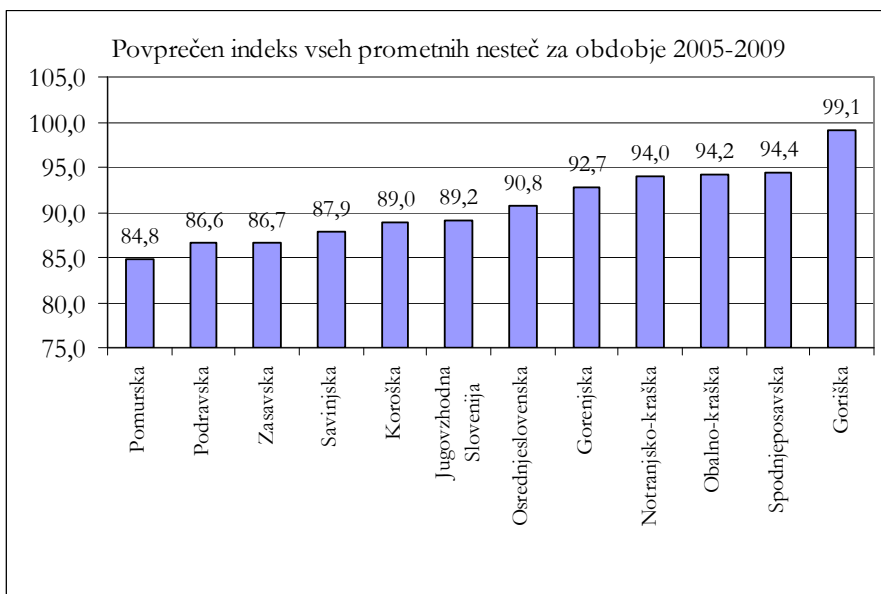


Na naslednjem grafu so predstavljeni povprečni indeksi gibanja vseh prometnih nesreč v obdobju 2005-2009. Povprečen indeks je geometrijska sredina verižnih indeksov. V primerjavi s prejšnjimi grafi je izpuščeno leto 2004, ker izstopa zaradi velikih vrednosti, ki pa se v naslednjem petletnem obdobju ne ponovijo več. Povprečni indeksi statističnih regijah se, razen manjših izjem, v prihodnjih letih ne bodo pomembno zniževali, saj bi to pomenilo, da bi se število prometnih nesreč v nekaterih regijah že po nekaj letih približalo ničli, kar pa ni realno.

Največji indeks beleži Goriška regija (=najmanjše povprečno zmanjševanje prometnih nesreč v obdobju 2005-2009). Tudi v tej regiji pride samo 1,8 prebivalca na osebni avto. Poleg tega gre za zelo aktivno regijo z najmanjšo stopnjo registrirane brezposelnosti, z najkrajšim bolniškim stažem, z najmanjšim številom začasne odsotnosti na zaposlenega, z najmanjšo stopnjo zdravljenih na 1000 prebivalcev – vse v letu 2008.

Za Spodnjeposavsko regijo, ki ima drugi najvišji indeks prometnih nesreč v obdobju 2005-2009 je značilna največja povprečna starost osebnih avtomobilov.

Graf 9: Povprečni indeksi gibanja vseh prometnih nesreč v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah



8.4.2 Prometne nesreče s smrtnim izidom

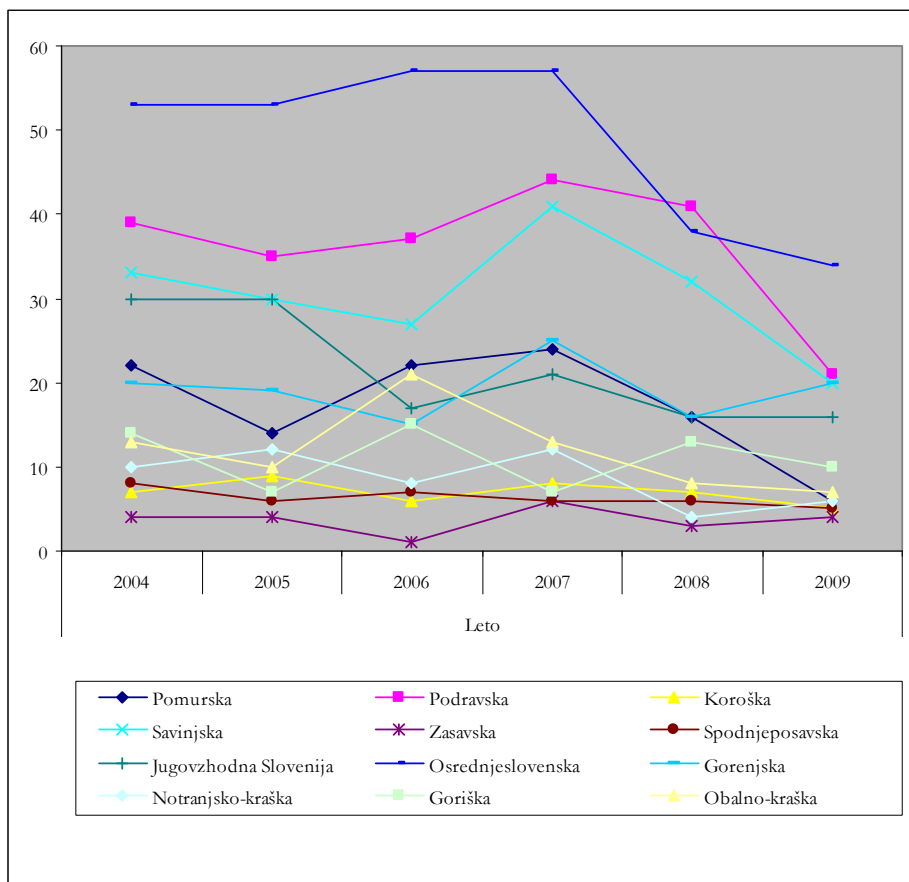
Število prometnih nesreč s smrtnim izidom se je v Sloveniji v letu 2009 v primerjavi z letom 2008 sicer zmanjšalo za skoraj četrtno, vendar pa se je to zgodilo v 8 regijah, v eni je ostalo na isti ravni, v treh regijah pa se je povečalo. Toda gre za regije z majhnimi absolutnimi številkami (Zasavska iz 3 na 4, Gorenjska iz 16 na 20, Notranjsko-kraška iz 4 na 6).

Tabela 5: Prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah kraja nesreče in letih

Statistična regija kraja prometne nesreče	Leto					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pomurska	22	14	22	24	16	6
Podravska	39	35	37	44	41	21
Koroška	7	9	6	8	7	5
Savinjska	33	30	27	41	32	20
Zasavska	4	4	1	6	3	4
Spodnjeposavska	8	6	7	6	6	5
Jugovzhodna Slovenija	30	30	17	21	16	16
Osrednjeslovenska	53	53	57	57	38	34
Gorenjska	20	19	15	25	16	20
Notranjsko-kraška	10	12	8	12	4	6
Goriška	14	7	15	7	13	10
Obalno-kraška	13	10	21	13	8	7
Skupaj	253	229	233	264	200	154

Čeprav se je v Pomurski regiji število prometnih nesreč s smrtnim izidom zmanjšalo kar za skoraj dve tretjini v letu 2009, pa je najboljši rezultat v Podravske regiji s skoraj 50 % zmanjšanjem, kar pa absolutno pomeni 20 prometnih nesreč s smrtnim izidom. Tako zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom deloma pojasnjuje tudi podatek, da je bila neprilagojena hitrost kot vzrok prometnih nesreč s smrtnim izidom šele na petem mestu (Poročilo o delu Policijske uprave Maribor za leto 2009, s. 9).

Graf 10: Gibanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah v letih 2004-2009

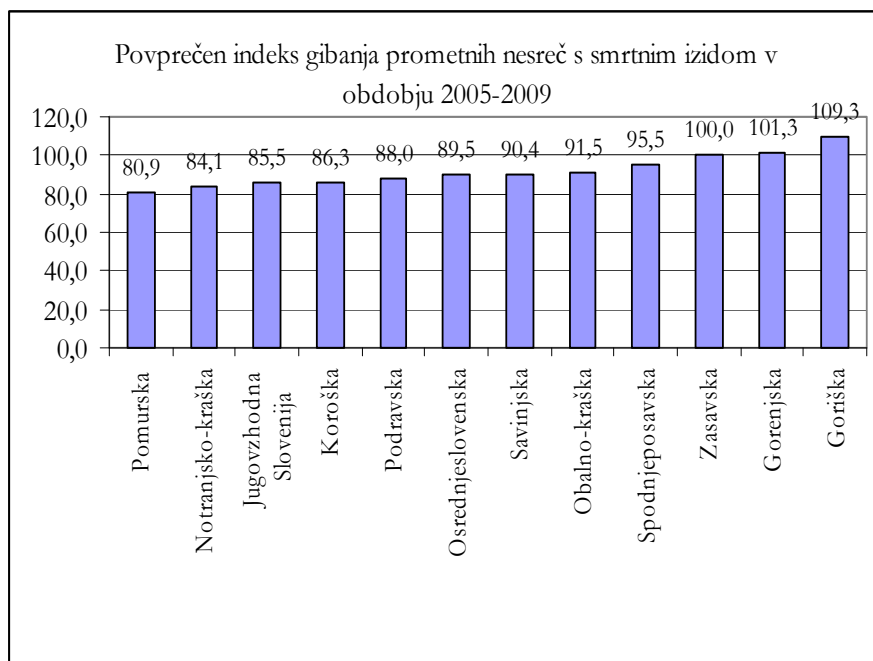


Povprečen indeks gibanja prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2005-2009 je bil najmanjši v Pomurski regiji (80,9), največji pa v Goriški regiji (109,3). V izračunu povprečnega indeksa ni upoštevano leto 2004, ker ni bilo upoštevano tudi pri izračunu povprečnega indeksa za vse prometne nesreče.

Na najmanjši povprečni indeks v Pomurski regiji vpliva predvsem verižni indeks za 2009/2008, ki znaša samo 37,5.

S predpostavko, da bi se število prometnih nesreč s smrtnim izidom v naslednjih desetih letih gibalo s povprečnimi indeksi 2005-2009, bi bilo leta 2020 skoraj 90 prometnih nesreč s smrtnim izidom. Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom bi bilo v Goriški in Gorenjski regiji. To je le predpostavka, toda prav regije Goriška, Gorenjska in Zasavska so tiste, ki morajo v naslednjih letih zmanjšati povprečni indeks, ostale regije pa bi morale ukrepati tako, da bi ostale na približnem indeksu 2005-2009.

Graf 11: Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah



Tako bi se lahko število prometnih nesreč s smrtnim izidom iz leta 2010 prepolovilo v letu 2020. Toda nekatere regije, ki imajo večje število prometnih nesreč s smrtnim izidom - Pomurska, Podravska, Savinjska in Osrednjeslovenska regija, ki so v letih 2008-2009 zelo zmanjšale število teh nesreč, bodo lahko nadaljevale trend zmanjševanja le z dodatnimi ukrepi.

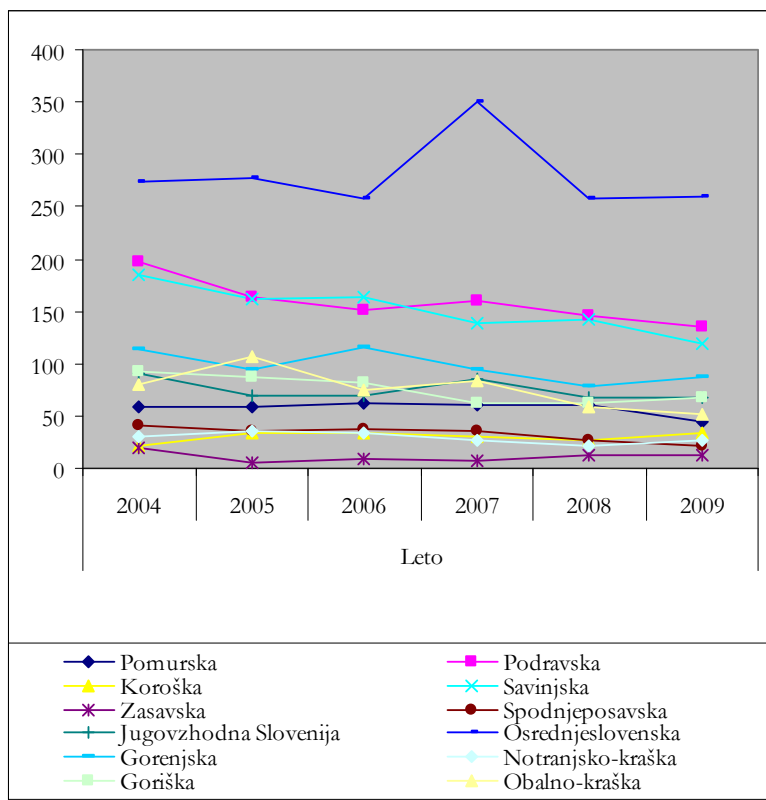
8.4.3 Prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo

Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo se je od leta 2004 postopoma zmanjševalo, z izjemo leta 2007, vendar manj kot prometne nesreče s smrtnim izidom. Medtem ko so se te leta 2009 zmanjšale za 40 % v primerjavi z letom 2004, so se prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zmanjšale za 23 %. Najmanj prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo je bilo leta 2009. Primerjava med letom 2009 in 2008 kaže 3,4 % zmanjšanje. Slika po regijah je drugačna. K povprečnemu zmanjšanju sta prispevali večinoma samo Pomurska in Savinjska regija. V petih regijah se je število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo leta 2009 povečalo v primerjavi z letom 2008.

Tabela 6: Prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah kraja nesreče in letih

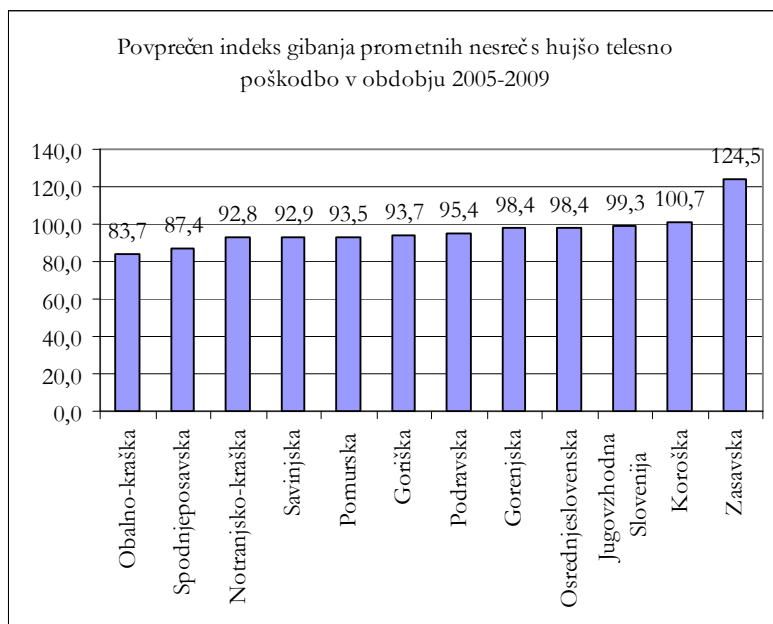
Statistična regija kraja prometne nesreče	Leto					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pomurska	58	59	62	61	60	45
Podravska	198	164	151	160	145	136
Koroška	22	33	33	30	26	34
Savinjska	185	161	164	138	143	120
Zasavska	20	5	9	7	13	12
Spodnjeposavska	41	36	38	36	27	21
Jugovzhodna Slovenija	91	69	70	85	68	67
Osrednjeslovenska	274	277	258	350	258	260
Gorenjska	113	94	115	94	79	88
Notranjsko-kraška	30	35	34	26	21	26
Goriška	92	87	82	63	63	67
Obalno-kraška	80	106	75	83	58	52
Skupaj	1204	1126	1091	1133	961	928

Graf 12: Gibanje števila prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah v letih 2004-2009



Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo v obdobju 2005-2009 se z izjemo Obalno-kraške regije z najmanjšim indeksom in Zasavske z največjim indeksom, med seboj malo razlikujejo.

Graf 13: Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah



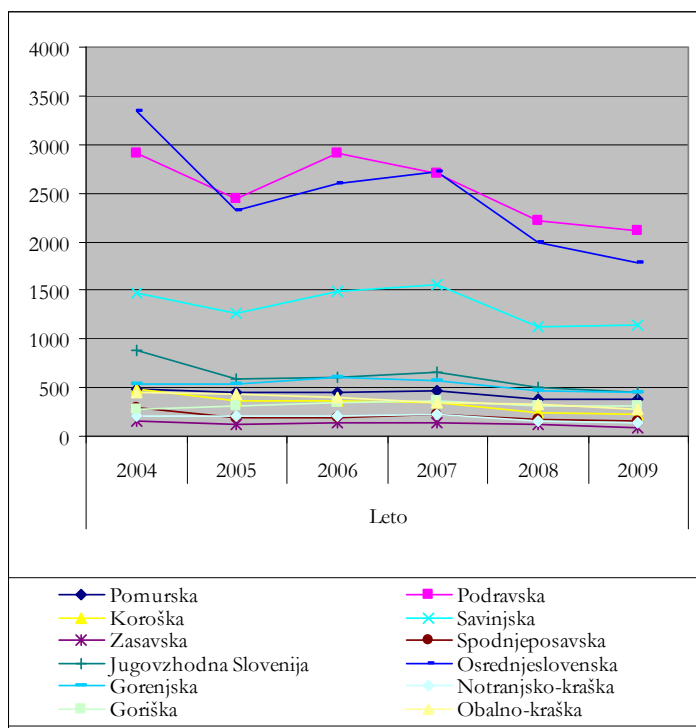
8.4.4 Prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo

Število prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo se je najbolj zmanjšalo leta 2008 v primerjavi z letom 2007, za 22 %, leta 2009 pa je bilo najmanjše v obdobju 2004-2009. Razlike med variiranji po statističnih regijah so majhne (poteki krivulj na grafu so podobni).

Tabela 7: Prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo po statističnih regijah kraja nesreče in letih

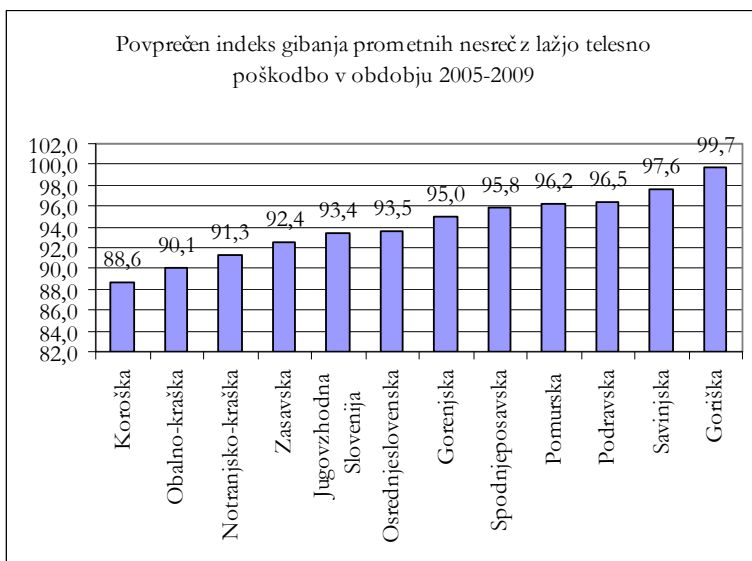
Statistična regija kraja prometne nesreče	Leto					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pomurska	491	449	450	466	378	385
Podravska	2912	2437	2914	2701	2214	2110
Koroška	491	365	361	348	244	225
Savinjska	1467	1261	1482	1554	1124	1144
Zasavska	152	126	134	140	113	92
Spodnjeposavska	300	183	198	227	180	154
Jugovzhodna Slovenija	875	585	607	651	500	445
Osrednjeslovenska	3345	2329	2603	2719	1997	1783
Gorenjska	535	543	609	569	471	443
Notranjsko-kraška	207	200	203	221	161	139
Goriška	284	310	349	360	316	306
Obalno-kraška	447	429	406	345	335	283
Skupaj	11506	9217	10316	10301	8033	7509

Graf 14: Gibanje števila prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo po statističnih regijah v letih 2004-2009



Najmanjši povprečni indeks za obdobje 2005-2009 ima Koroška regija, največjega pa Goriška. Razlike so majhne.

Graf 15: Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah

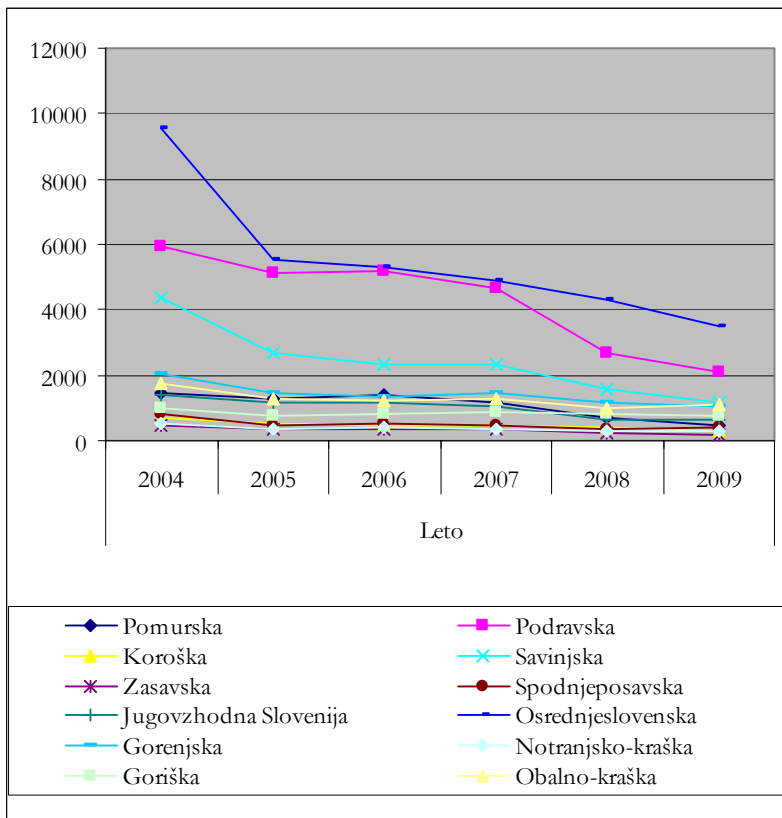


8.4.5 Prometne nesreče brez poškodb

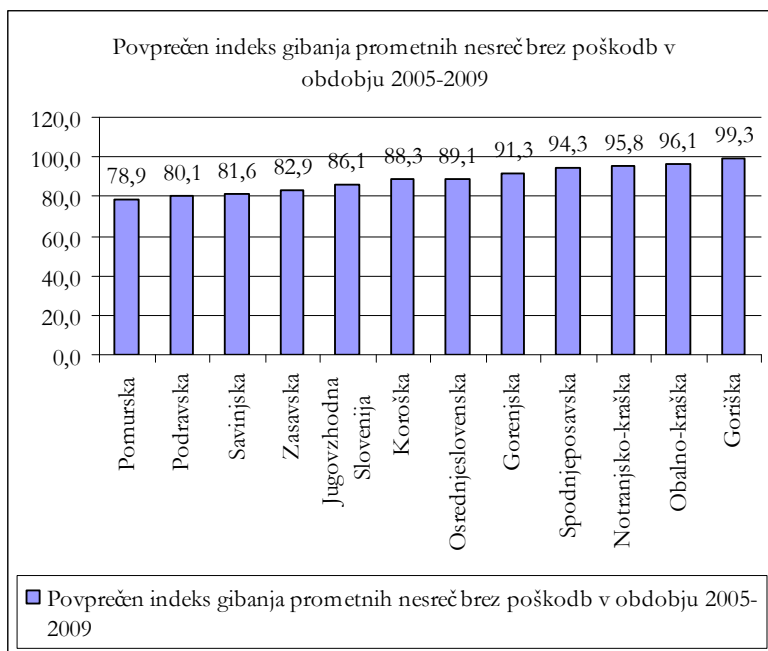
Tabela 8: Prometne nesreče brez poškodb po statističnih regijah kraja nesreče in letih

Statistična regija kraja prometne nesreče	Leto					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pomurska	1473	1277	1375	1144	721	494
Podravska	5949	5138	5174	4687	2657	2114
Koroška	707	522	482	452	380	318
Savinjska	4350	2678	2348	2304	1553	1186
Zasavska	476	341	339	333	227	161
Spodnjeposavska	831	495	535	493	356	391
Jugovzhodna Slovenija	1394	1158	1164	1040	666	636
Osrednjeslovenska	9560	5560	5276	4901	4301	3506
Gorenjska	2034	1478	1365	1458	1152	1028
Notranjsko-kraška	538	367	409	370	304	309
Goriška	1008	775	816	860	837	754
Obalno-kraška	1750	1308	1207	1259	985	1116
Skupaj	30070	21097	20490	19301	14139	12013

Graf 16: Gibanje števila prometnih nesreč brez poškodb po statističnih regijah v letih 2004-2009



Graf 17: Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč brez poškodb v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah



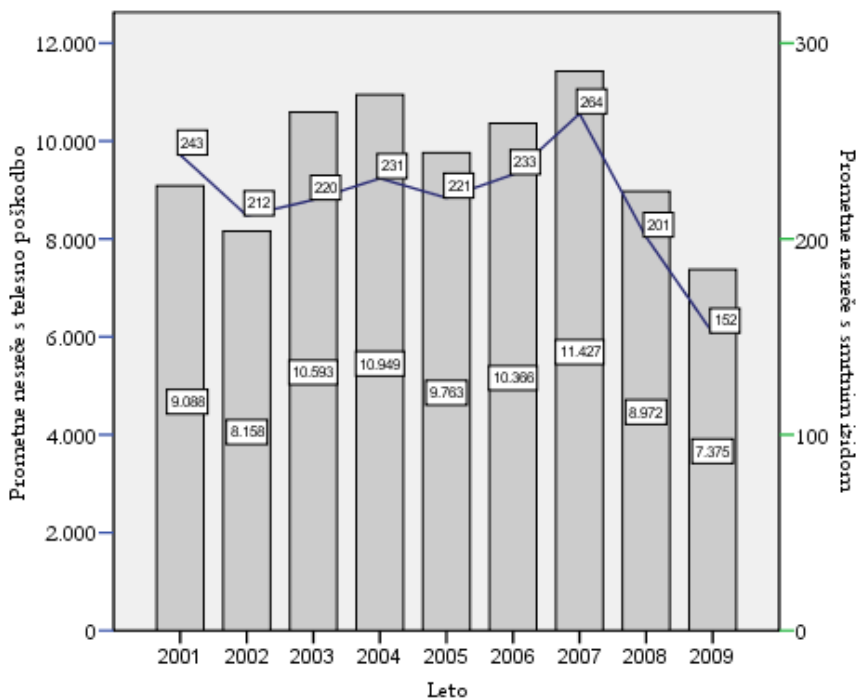
8.4.6 Primerjava prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s telesno poškodbo obdobju 2001-2009

Ukrepi morajo biti usmerjeni v zmanjševanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s telesno poškodbo. Statistika kaže, da se z zmanjševanjem prometnih nesreč s telesno poškodbo zmanjšuje število prometnih nesreč s smrtnim izidom. Izračun linearne regresije kaže, da se z zmanjšanjem števila prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo za 1 % za prav toliko zmanjša število prometnih nesreč s smrtnim izidom.

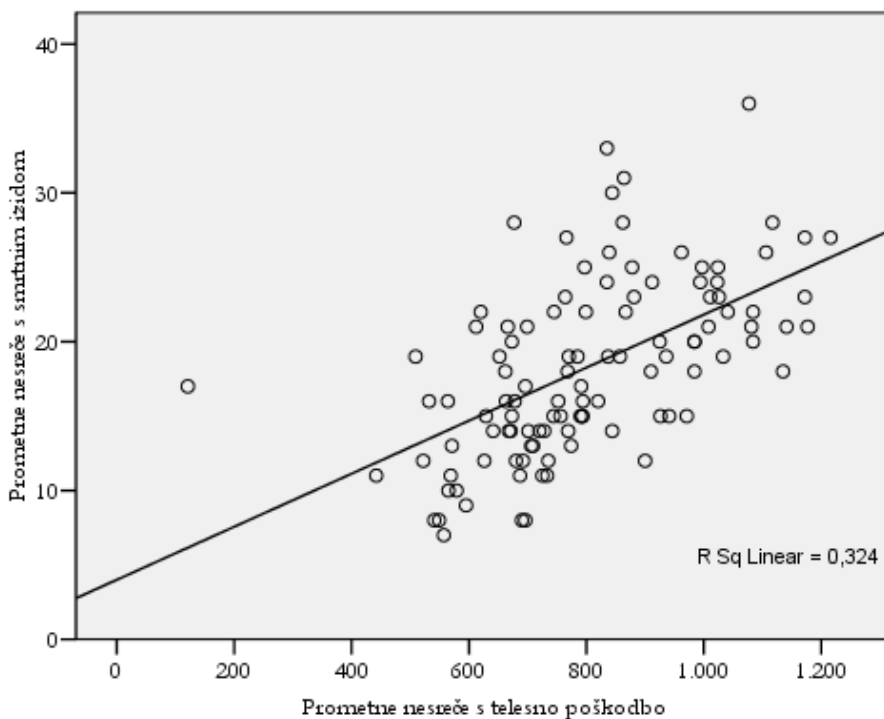
Iz tabele in grafa, ki prikazuje število prometnih nesreč s telesno poškodbo (stolpci) in prometnih nesreč s smrtnim izidom (krivulja) po letih je razvidno, da sta gibanji števila prometnih nesreč s telesno poškodbo in prometnih nesreč s smrtnim izidom podobni. Z zmanjševanjem števila prometnih nesreč s telesno poškodbo se zmanjša tudi število prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Iz črtnostolpčnega grafa na dveh oseh, ki prikazuje število prometnih nesreč s telesno poškodbo (stolpci) in prometnih nesreč s smrtnim izidom (krivulja) po letih, je razvidno, da gibanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom sovпада z gibanjem števila prometnih nesreč s telesno poškodbo. Tudi iz razsevnega diagrama je razvidna enaka smer gibanja enih in drugih nesreč. Razsevni diagram je narejen iz mesečnih podatkov policije za obdobje 2001-2009. Ti podatki se lahko nekoliko razlikujejo od dejanskih podatkov dobljenih iz evidenc individualnih zapisov o prometnih nesreč.

Graf 18: Število prometnih nesreč s telesno poškodbo (stolpci) in prometnih nesreč s smrtnim izidom (krivulja) po letih (črtnostolpčni graf na dveh oseh)



Graf 19: Razsewni diagram števila prometnih nesreč s telesno poškodbo in prometnih nesreč s smrtnim izidom po mesecih v obdobju 2001-2009 z vrisano regresijsko premico.



Izračunamo linearno regresijo med prometnimi nesrečami s smrtnim izidom in prometnimi nesrečami s telesno poškodbo, pri čemer prve predstavljajo odvisno, druge pa neodvisno spremenljivko.

Tabela 9: Regresijski koeficienti linearne regresije med prometnimi nesrečami s smrtnim izidom in prometnimi nesrečami s telesno poškodbo

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4,003	2,061		1,942	,055
	Prometne nesreče s telesno poškodbo	,018	,002	,569	7,128	,000

a. Dependent Variable: Prometne nesreče s smrtnim izidom

Enačba linearne regresijske premice se glasi:

Število prom. nesreč s smrtnim izidom = 4 + 0,018 x število prom. nesreč s telesno poškodbo

Primer za leto 2009:

število prometnih nesreč s smrtnim izidom = 4 + 0,018 x 7375 = 137

Število je manjše od dejanske številke, ki znaša 151. Standardna napaka znaša 0,002, kar za leto 2009 znaša 14: $137 + 14 = 151$.

Iz naslednje tabele je razvidno, da znaša determinacijski koeficient 0,324, korelacijski koeficient pa 0,569. Determinacijski koeficient sicer ni velik, vrednost 0,324 pove, da se z variiranjem prometnih nesreč s telesno poškodbo pojasni le približno 32 % variiranja prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 10: Kazalci regresijskega modela prometnih nesreč s telesno poškodbo in prometnih nesreč s smrtnim izidom

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,569 ^a	,324	,318	4,909

a. Predictors: (Constant), Prometne nesreče s telesno poškodbo

8.5 PORAZDELITEV POSLEDIC prometnih nesreč PO STATISTIČNIH REGIJAH PREBIVALIŠČA OSEB v obdobju 2004-2009 in statističnih regijah kraja nesreče V OBDOBJU 2004-2008

8.5.1 Gibanje ponesrečenih oseb v prometnih nesrečah v Sloveniji v obdobju 2001-2009

Gibanje števila mrtvih v prometnih nesrečah in telesno poškodovanih smo grafično že prikazali, ko smo primerjali vse države EU in posebej Slovenijo. Namen tega razdelka je skupen prikaz mrtvih, težje poškodovanih in lažje poškodovanih oseb v letih 2001-2009. Statistika EU ne prikazuje ločeno lažje in težje telesno poškodovanih, ker se države še niso zedinile za enotne kriterije lažjih in težjih poškodb (European Commission, 389, 2010; s. 4).

Tabela 12: Število ponesrečenih oseb z verižnimi indeksi

Leto	Smrtno ponesrečene osebe	Huje poškodovane osebe	Lahko poškodovane osebe	Verižni indeks smrtno ponesrečenih oseb v prometnih nesrečah	Verižni indeks huje poškodovanih oseb v prometnih nesrečah	Verižni indeks lažje poškodovanih oseb v prometnih nesrečah
2001	278	2494	10364	-	-	-
2002	269	1289	10123	96,8	51,7	97,7
2003	242	1410	15482	90,0	109,4	152,9
2004	274	1157	15188	113,2	82,1	98,1
2005	258	1224	13019	94,2	105,8	85,7
2006	263	1124	13970	101,9	91,8	107,3
2007	294	1303	15177	111,8	115,9	108,6
2008	215	1047	11658	73,1	80,4	76,8
2009	171	844	9680	79,5	80,6	83,0
Skupaj	2211	11892	114661			

Za vse vrste posledic v Sloveniji sta ugodni leti 2008 in 2009. To sta prvi zaporedni leti v desetletnem obdobju, ko se je število mrtvih zapored zmanjšalo za več kot 20 %. Zmanjšanje števila mrtvih leta 2009 je manjše kot število prometnih nesreč s smrtnim izidom. Leta 2008 je v prometni nesreči s smrtnim izidom umrlo 1,07 oseb, leta 2009 pa 1,12. To pojasnjuje razliko med prometnimi nesrečami s smrtnim izidom in mrtvimi v teh nesrečah.

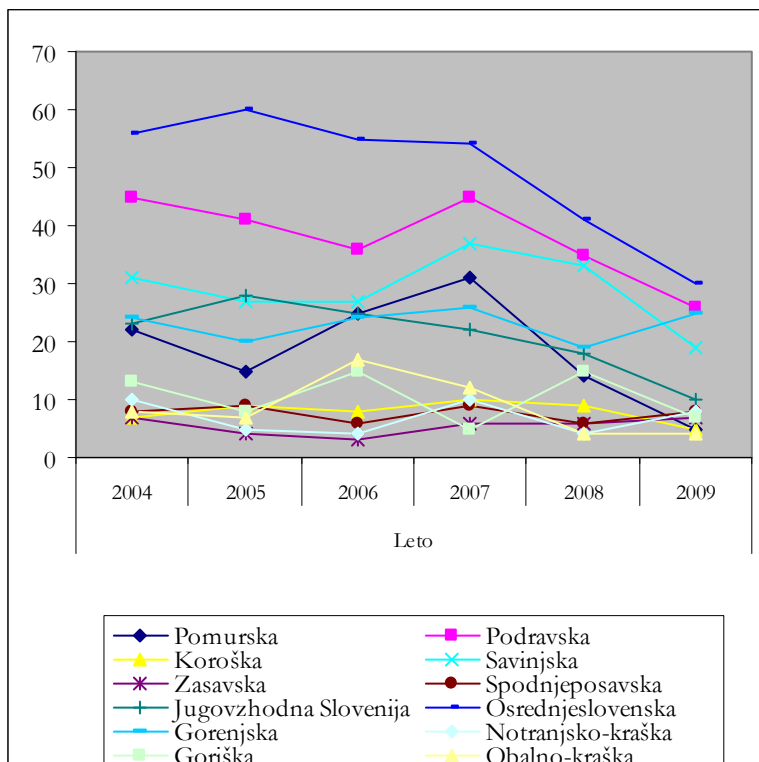
Leta 2009 se je število mrtvih zmanjšalo za 20,5 % v primerjavi z letom 2008. V absolutnih številkah to pomeni 44 oseb. V sosednji Avstriji se je na primer, število mrtvih zmanjšalo za 46 oseb ali 6,8 % v primerjavi z letom 2009 (Road Traffic Accidents, Statistics Austria, 2010). V Sloveniji se je število vseh poškodovanih v prometnih nesrečah zmanjšalo za 15,9 %, v Avstriji pa za 3,2 %.

8.5.2 Smrtno ponesrečene osebe po statističnih regijah prebivališča ponesrečenih oseb

Tabela 13: Smrtno ponesrečene osebe po statističnih regijah prebivališča in letih

Statistična regija prebivališča	Leto					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pomurska	22	15	25	31	14	5
Podravska	45	41	36	45	35	26
Koroška	7	9	8	10	9	5
Savinjska	31	27	27	37	33	19
Zasavska	7	4	3	6	6	7
Spodnjeposavska	8	9	6	9	6	8
Jugovzhodna Slovenija	23	28	25	22	18	10
Osrednjeslovenska	56	60	55	54	41	30
Gorenjska	24	20	24	26	19	25
Notranjsko-kraška	10	5	4	10	4	8
Goriška	13	8	15	5	15	7
Obalno-kraška	8	7	17	12	4	4
Skupaj	254	233	245	267	204	154

Graf 20: Gibanje števila smrtno ponesrečenih oseb po statističnih regijah kraja prometne nesreče

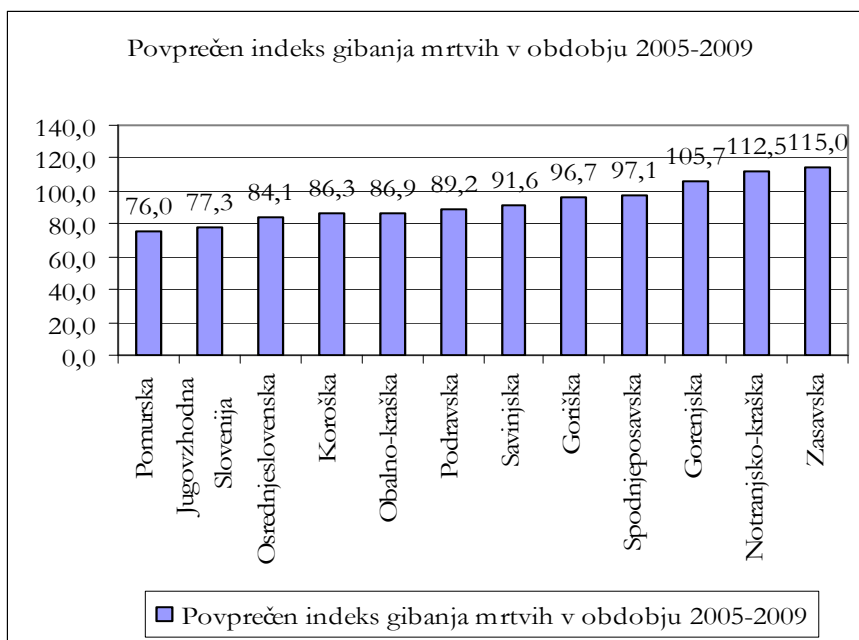


Porazdelitev smrtno ponesrečenih oseb po statističnih kraja regijah sovпада s porazdelitvijo prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 14: Smrtno ponesrečene osebe po statističnih regijah kraja prometne nesreče

Statistična regija kraja nesreče		2004	2005	2006	2007	2008	Skupaj
Pomurska	N	23	16	23	28	16	106
	Ver. ind.	-	69,6	143,8	121,7	57,1	
Podravska	N	40	37	44	51	42	214
	Ver. ind.	-	92,5	118,9	115,9	82,4	
Koroška	N	7	9	6	9	8	39
	Ver. ind.	-	128,6	66,7	150,0	88,9	
Savinjska	N	36	32	26	41	33	168
	Ver. ind.	-	88,9	81,3	157,7	80,5	
Zasavska	N	5	4	1	6	3	19
	Ver. ind.	-	80,0	25,0	600,0	50,0	
Spodnjeposavska	N	9	7	7	6	7	36
	Ver. ind.	-	77,8	100,0	85,7	116,7	
Jugovzhodna Slovenija	N	33	40	22	21	17	133
	Ver. ind.	-	121,2	55,0	95,5	81,0	
Osrednjeslovenska	N	54	57	62	63	41	277
	Ver. ind.	-	105,6	108,8	101,6	65,1	
Gorenjska	N	23	18	18	28	18	105
	Ver. ind.	-	78,3	100,0	155,6	64,3	
Notranjsko-kraška	N	10	13	9	15	4	51
	Ver. ind.	-	130,0	69,2	166,7	26,7	
Goriška	N	15	7	19	7	15	63
	Ver. ind.	-	46,7	271,4	36,8	214,3	
Obalno-kraška	N	14	10	23	12	8	67
	Ver. ind.	-	71,4	230,0	52,2	66,7	
Skupaj	N	269	250	260	287	212	1278
	Ver. ind.	-	92,9	104,0	110,4	73,9	

Graf 21: Povprečni indeksi gibanja smrtno ponesrečenih oseb v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah prebivališča



Gorenjska in Zasavska regija imata tudi povprečne indekse prometnih nesreč s smrtnim izidom po kraju nesreče nad 100, Notranjsko-kraška regija pa samo 84,1. Iz grafa 21 pa je razvidno, da povprečni indeks mrtvih iz te regije visok, znaša 112,5, ob opombi, da so števila mrtvih po posameznih letih majhna.

8.5.3 Huje poškodovane osebe po statističnih regijah kraja prometne nesreče

Z izjemo Koroške regije beležijo vse druge regije indekse huje poškodovanih oseb v obdobju 2004-2008 manjše od 100. Za Koroško regijo znaša 105. Opomniti velja, da na višji povprečni indeks za Koroško regijo vpliva predvsem visok verižni indeks za leti 2005/2004. Nasprotno pa na manjši povprečni indeks za Zasavsko regijo vpliva majhen verižni indeks 2005/2004. Znaša 36,4, kar je sploh najmanjši verižni indeks v obdobju 2004-2008. In Zasavska regija ima tudi največji verižni indeks – 175 za leti 2008/2007, ob opombi, da absolutna števila po posameznih letih niso velika. Dejansko se večina povprečnih indeksov giblje med 90 in 100, najmanjšega beleži Spodnjeposavska regija – 89. Variiranja teh verižnih indeksov so manjša kot variiranja verižnih indeksov smrtno ponesrečenih oseb. Glede na večja absolutna števila huje poškodovanih oseb po posameznih letih, so tudi povprečni indeksi statistično bolj zanesljivi, kot povprečni indeksi smrtno ponesrečenih oseb.

Povprečni indeks huje poškodovanih oseb v Sloveniji za obdobje 2004-2008 znaša 94,5.

Tabela 15: Huje poškodovane osebe po statističnih regijah kraja prometne nesreče

		2004	2005	2006	2007	2008	Skupaj
Pomurska	N	68	63	67	76	68	342
	Ver. ind.	-	92,6	106,3	113,4	89,5	
Podravska	N	227	190	173	184	165	939
	Ver. ind.	-	83,7	91,1	106,4	89,7	
Koroška	N	24	40	42	32	29	167
	Ver. ind..	-	166,7	105,0	76,2	90,6	
Savinjska	N	207	178	189	154	158	886
	Ver. ind.	-	86,0	106,2	81,5	102,6	
Zasavska	N	22	8	10	8	14	62
	Ver. ind..	-	36,4	125,0	80,0	175,0	
Spodnjeposavska	N	48	38	40	40	30	196
	Ver. ind.	-	79,2	105,3	100,0	75,0	
Jugovzhodna Slovenija	N	108	81	78	94	85	446
	Ver. ind.	-	75,0	96,3	120,5	90,4	
Osrednjeslovenska	N	301	305	290	380	293	1569
	Ver. ind..	-	101,3	95,1	131,0	77,1	
Gorenjska	N	126	116	128	110	88	568
	Ver. ind.	-	92,1	110,3	85,9	80,0	
Notranjsko-kraška	N	36	40	39	31	27	173
	Ver. ind.	-	111,1	97,5	79,5	87,1	
Goriška	N	110	100	88	69	70	437
	Ver. ind..	-	90,9	88,0	78,4	101,4	
Obalno-kraška	N	92	118	87	100	64	461
	Ver. ind.	-	128,3	73,7	114,9	64,0	
Skupaj	N	1369	1277	1231	1278	1091	6246
	Ver. ind.	-	93,3	96,4	103,8	85,4	

8.5.4 Lažje poškodovane osebe po statističnih regijah kraja nesreče

Povprečni indeksi lažje poškodovanih oseb so še nekoliko manjši kot povprečni indeksi huje poškodovanih oseb. Le Goriška regija beleži indeks 100 v obdobju 2004-2008, v vseh drugih regijah pa je bila krivulja lažje poškodovanih oseb v petletnem obdobju obrnjena navzdol. Razlike med regijami so podobne kot pri huje poškodovanih osebah, povprečni indeksi z izjemo Goriške regije se gibajo v intervalu 84 – 95.

Tabela 16: Lažje poškodovane osebe po statističnih regijah kraja prometne nesreče

		2004	2005	2006	2007	2008	Skupaj
Pomurska	N	648	612	616	609	509	2994
	Ver. ind.	-	94,4	100,7	98,9	83,6	
Podravska	N	4367	3502	4324	4024	3339	19556
	Ver. ind.	-	80,2	123,5	93,1	83,0	
Koroška	N	780	552	528	522	333	2715
	Ver. ind..	-	70,8	95,7	98,9	63,8	
Savinjska	N	2161	1789	2247	2261	1680	10138
	Ver. ind.	-	82,8	125,6	100,6	74,3	
Zasavska	N	228	179	182	208	157	954
	Ver. ind.	-	78,5	101,7	114,3	75,5	
Spodnjeposavska	N	425	249	272	294	246	1486
	Ver. ind.	-	58,6	109,2	108,1	83,7	
Jugovzhodna Slovenija	N	1371	817	856	961	682	4687
	Ver. ind.	-	59,6	104,8	112,3	71,0	
Osrednjeslovenska	N	5009	3317	3710	3876	2734	18646
	Ver. ind.	-	66,2	111,8	104,5	70,5	
Gorenjska	N	746	794	840	747	609	3736
	Ver. ind.	-	106,4	105,8	88,9	81,5	
Notranjsko-kraška	N	301	279	279	320	224	1403
	Ver. ind.	-	92,7	100,0	114,7	70,0	
Goriška	N	391	415	464	471	394	2135
	Ver. ind..	-	106,1	111,8	101,5	83,7	
Obalno-kraška	N	625	558	569	433	417	2602
	Ver. ind.	-	89,3	102,0	76,1	96,3	
Skupaj	N	17052	13063	14887	14726	11324	71052
	Ver. ind.	-	76,6	114,0	98,9	76,9	

8.5.5 Primerjava med posledicami in prometnimi nesrečami v obdobju 2001-2009

Tabela 17: Povprečno število mrtvih oseb na prometno nesrečo s smrtnim izidom po letih

Leto	Povprečno število mrtvih oseb na eno prometno nesrečo s smrtnim izidom
2001	1,15
2002	1,13
2003	1,10
2004	1,08
2005	1,20
2006	1,17
2007	1,11
2008	1,06
2009	1,12

Devetletno povprečje znaša 1,12 mrtvih oseb na eno prometno nesrečo s smrtnim izidom. To je v okviru povprečja Evrope (Nilsson, 2004).

Tabela 18: Povprečno število poškodovanih oseb na prometno nesrečo s telesnimi poškodbami v obdobju 2001-2009.

	Srednja vrednost
2001	1,42
2002	1,40
2003	2,46
2004	1,49
2005	1,48
2006	1,46
2007	1,45
2008	1,42
2009	1,43

Devetletno povprečje znaša 1,6 poškodovanih oseb na eno prometno nesrečo s telesno poškodbo. Tudi to je v okviru povprečja Evrope.¹⁵⁷

¹⁵⁷

Vir: <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/accidents/casualtiesgbar/supplettablesheets/fatalities2008.pdf>

Prometna nesreča s smrtnim izidom zahteva večinoma po eno smrtno žrtev, le v Jugovzhodni Sloveniji je povprečje 1,2 žrtvi na prometno nesrečo s smrtnim izidom. Podobno velja za prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo. Razlike med regijami so nepomembne. Tako tudi pri prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, kjer pa znaša povprečje od 1,3 do 1,5 oseb na prometno nesrečo. Povprečje nepoškodovanih oseb na prometno nesrečo brez poškodb je nekoliko nad 2, razlik med regijami pa ni.

Tabela 19: Število posledic na osebah na prometno nesrečo po statističnih regijah kraja prometne nesreče

Statistična regija	Število mrtvih na prometno nesrečo s smrtnim izidom	Število težje poškodovanih na prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo	Število lažje poškodovanih na prometno nesrečo z lažjo telesno poškobo	Število nepoškodovanih oseb na prometno nesrečo brez poškodb
Pomurska	1,1	1,1	1,3	2,0
Podravska	1,1	1,1	1,5	2,3
Koroška	1,1	1,2	1,5	2,3
Savinjska	1,0	1,1	1,5	2,2
Zasavska	1,1	1,1	1,4	2,1
Spodnjeposavska	1,1	1,1	1,4	2,1
Jugovzhodna Slovenija	1,2	1,2	1,5	2,3
Osrednjeslovenska	1,1	1,1	1,4	2,2
Gorenjska	1,1	1,1	1,4	2,2
Notranjsko-kraška	1,1	1,2	1,4	2,2
Goriška	1,1	1,1	1,3	2,1
Obalno-kraška	1,0	1,1	1,3	2,3

Tabela 20: Struktura posledic prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah kraja nesreče

Statistična regija kraja prometne nesreče	Posledica prometne nesreče s smrtnim izidom				Skupaj
	Brez poškodb	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Smrt	%
	%	%	%	%	%
Pomurska	24,0%	10,6%	14,4%	51,0%	100,0%
Podravska	25,6%	8,6%	21,9%	43,9%	100,0%
Koroška	21,3%	9,0%	24,7%	43,8%	100,0%
Savinjska	26,2%	10,8%	17,6%	45,4%	100,0%
Zasavska	16,2%	8,1%	24,3%	51,4%	100,0%
Spodnjeposavska	21,3%	7,9%	30,3%	40,4%	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	20,4%	12,3%	20,7%	46,7%	100,0%
Osrednjeslovenska	24,5%	9,4%	19,6%	46,5%	100,0%
Gorenjska	23,3%	14,0%	18,2%	44,5%	100,0%
Notranjsko-kraška	24,5%	8,2%	20,9%	46,4%	100,0%
Goriška	20,5%	13,1%	14,8%	51,6%	100,0%
Obalno-kraška	28,8%	8,8%	20,6%	41,9%	100,0%
Slovenija	24,1%	10,2%	19,8%	45,8%	100,0%

V tabeli 20 so deleži posledic pri prometnih nesrečah s smrtnim izidom. Razlike med regijami so pomembne. V Spodnjeposavski je delež smrtno ponesrečenih oseb 40,4 %, 30,0 % je lažje poškodovanih, kar je največji odstotek med regijami in 7,9 % težje poškodovanih, kar pa je najmanjši odstotek med regijami. To pomeni, da se poleg smrtno ponesrečenih oseb največ udeleženih lažje poškoduje. Največji odstotek zavzemajo smrtno ponesrečene osebe med vsemi poškodovanimi v prometnih nesreč s smrtnim izidom na območju Goriške regije – 51,6 %. Blizu je Zasavska regija z 51,4 %. V goriški regiji je najmanjši odstotek lažje poškodovanih in drugi največji odstotek težje poškodovanih.

Od vseh oseb, udeleženih v prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, se jih največ težje telesno poškoduje na območju Goriške regije (57 %), najmanj pa območju Osrednjeslovenske regije (48 %)

Tabela 21: Struktura posledic prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah kraja nesreče

Statistična regija kraja prometne nesreče	Posledica prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo			Skupaj	
	Brez poškodb	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba		%
	%	%	%		%
Pomurska	24,1%	54,4%	21,4%	100,0%	
Podravska	27,3%	50,6%	21,9%	100,0%	
Koroška	22,3%	52,8%	24,9%	100,0%	
Savinjska	28,6%	52,1%	19,2%	100,0%	
Zasavska	29,7%	53,2%	17,1%	100,0%	
Spodnjeposavska	27,7%	54,6%	17,6%	100,0%	
Jugovzhodna Slovenija	26,5%	49,8%	23,3%	100,0%	
Osrednjeslovenska	29,8%	47,9%	22,1%	100,0%	
Gorenjska	31,7%	49,5%	18,4%	100,0%	
Notranjsko-kraška	23,6%	53,1%	23,3%	100,0%	
Goriška	24,8%	57,1%	17,6%	100,0%	
Obalno-kraška	32,1%	50,3%	17,6%	100,0%	
Slovenija	28,4%	50,8%	20,7%	100,0%	

81 % povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom povzroči prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju statistične regije prebivališča. Največji odstotek beleži Pomurska regija, najmanjši pa Zasavska regija. 84,5 % smrtno ponesrečenih udeležencev, izgubi življenje na območju statistične regije prebivališča. Za Jugovzhodno Slovenijo znaša odstotek kar 95,5 %, najmanjši pa je v Zasavski regiji – 55,6 %.

Tabela 22: Struktura povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom glede na prebivališče in kraj prometne nesreče

Statistična regija prebivališča	Statistična regija kraja prometne nesreče											
	Pom	Pod	Kor	Sav	Zas	Sre	Jug	Osr	Gor	Not	Gori	Oba
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Pomurska	91,6	7,4					1,1					
Podravska	1,6	90,8		3,8			,5	1,1	,5	1,1	,5	
Koroška		4,3	76,1	13, 0				4,3				2,2
Savinjska	,6	5,1	1,3	83, 5		,6	1,9	3,8	,6	,6	,6	1,3
Zasavska				11, 5	53,8			30,8	3,8			
Srednjeposavska				10, 0	5,0	75,0	5,0	2,5	2,5			
Jugovzhodna Slovenija		,9				,9	80,2	14,2	,9	2,8		
Osrednje- slovenska	,4	1,2		3,1	,8		5,1	81,5	3,5	1,2	,4	2,8
Gorenjska						,9	1,9	16,7	76,9	,9	1,9	,9
Notranjsko-kraška										90,3	3,2	6,5
Goriška							2,0	3,9	2,0		88,2	3,9
Obalno-kraška				1,9			1,9	3,8		3,8		88,7

Tabela 23: Struktura povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo glede na prebivališče in kraj prometne nesreče

Statistična regija prebivališča	Statistična regija kraja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo												%
	Pom	Pod	Kor	Sav	Zas	Spo	Jug	Osr	Gor	Not	Gori	Oba	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Pomurska	86,2	7,6		2,3		,2	,2	2,0	,5		,4	,7	100,0
Podravska	2,9	89,0	,2	3,7		,2	,1	2,3	,5	,2		,7	100,0
Koroška	,9	4,9	74,6	11,1	,9	,3	,9	3,7		,9		2,0	100,0
Savinjska	,5	3,4	1,5	84,6	,9	1,4	,7	5,2	,4	,4	,2	1,0	100,0
Zasavska				14,2	43,2	1,6	2,6	34,7	2,6			1,1	100,0
Spodnjeposavska	,3	1,7		4,7		72,3	13,1	5,9	,3	1,4		,3	100,0
Jugovzhodna Slovenija	,1			1,1		2,5	82,0	11,7	,4	,9	,1	1,2	100,0
Osrednjeslovenska	,1	,9	,0	1,1	,2	,2	2,2	86,2	3,6	1,6	1,0	2,6	100,0
Gorenjska		,5	,1	1,0	,1	,4	1,6	12,6	80,2	,6	1,5	1,4	100,0
Notranjsko-kraška			,4	,4		,4	1,2	17,6	,4	65,2	1,6	12,7	100,0
Goriška	,5		,2		,2		,6	5,3	1,9	1,7	86,5	3,3	100,0
Obalno-kraška	,2	,7		,8			,8	5,1	,7	2,6	2,3	86,9	100,0

Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo so nekoliko manjši, vendar z izjemo v Zasavske regije, večina povzročiteljev povzroči prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo na območju statistične regije prebivališča.

8.5.6 Posledice za povzročitelje prometnih nesreč

Tabela 24: Posledice za povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom

Statistična regija prebivališča povzročitelja prometne nesreče	Število povzroči- teljev prometne nesreče s smrtnim izidom	% mrtvih	% težje poškodo- vanih	% lažje poškodo- vanih	% brez poškodb
Pomurska	93	59,1	2,2	15,1	23,7
Podravska	183	59,0	6,6	9,8	24,6
Koroška	46	54,3	4,3	4,3	37,0
Savinjska	154	59,1	7,1	10,4	23,4
Zasavska	27	63,0	3,7	14,8	18,5
Spodnjeposavska	39	59,0	2,6	10,3	28,2
Jugovzhodna Slovenija	104	69,2	7,7	7,7	15,4
Osrednjeslovenska	248	57,3	6,9	11,7	24,2
Gorenjska	102	56,9	7,8	7,8	27,5
Notranjsko-kraška	31	54,8	12,9	9,7	22,6
Goriška	51	64,7	7,8	5,9	21,6
Obalno-kraška	54	55,6	7,4	16,7	20,4

Med Jugovzhodno Slovenijo in Koroško regijo je skoraj 15 % razlike. Iz Koroške regije umre v prometni nesreči skoraj 15 % manj povzročiteljev prometne nesreče s smrtnim izidom, kot iz Jugovzhodne Slovenije. Drugi najmanjši odstotek beleži Notranjsko-kraška regija, ki pa ima v primerjavi z drugimi regijami zelo velik odstotek težje poškodovanih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom. Iz Pomurske regije je skoraj šestkrat manj težje poškodovanih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom kot iz Notranjsko-kraške regije. Majhen odstotek ima tudi Koroška regija. Velike so razlike tudi med deleži lažje poškodovanih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom. Iz Koroške regije je lažje poškodovanih samo 4,4 %, iz Obalno-kraške pa kar 16,7 %. Koroška regija ima tudi največ povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom brez poškodb. Najmanj jih beleži Jugovzhodna Slovenija.

Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Koroške regije utrpijo najmanj najhujših posledic, kot tudi malo težjih poškodb in najmanj lahkih poškodb. Največji je tudi delež povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki ne utrpijo nobenih telesnih poškodb.

Nasprotju Koroške regije je Jugovzhodna Slovenija. Kar 69 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom se smrtno ponesreči. Po številu težjih in lažjih telesnih poškodb je v sredini, beleži pa najmanjši delež povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki ne utrpijo nobene telesne poškodbe.

Tabela 25: Posledice za povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo za povzročitelje same

Statistična regija prebivališča povzročitelja prometne nesreče	Število povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	% težje poškodovanih	% lažje poškodovanih	% brez poškodb
Pomurska	289	61,2	10,0	28,7
Podravska	749	55,9	13,8	30,3
Koroška	146	58,2	15,1	26,7
Savinjska	787	58,6	10,9	30,5
Zasavska	92	58,7	14,1	27,2
Spodnjeposavska	183	56,3	10,4	33,3
Jugovzhodna Slovenija	357	56,0	14,8	29,1
Osrednjeslovenska	1236	52,0	13,4	34,5
Gorenjska	485	50,7	10,5	38,8
Notranjsko-kraška	125	59,2	12,8	28,0
Goriška	322	59,9	8,7	31,4
Obalno-kraška	295	55,9	9,5	34,6

Razlike med regijami so glede na posledice povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo za povzročiteljev same, manjše. Najmanj se jih težje poškoduje iz Gorenjske regije in največ iz Pomurske. Še manjše so razlike pri lažjih telesnih poškodbah.

8.6 PORAZDELITEV PROMETNIH NESREČ IN PREKRŠKOV PO KRAJU PROMETNE NESREČE (CESTA, NASELJE) V OBDOBJU 2004-2008 IN NEVARNA MESTA

8.6.1 Porazdelitev prometnih nesrečah po kategorijah cest in vrstah naselij

Število prometnih nesreč po posameznih kategorijah cest je seveda odvisno predvsem od dolžin posameznih kategorij cest po statističnih regijah. Namen te tabele je prikazati samo absolutna števila po kategorijah cest, ne pa tudi razlike med morebitnimi gostitvami po statističnih regijah.¹⁵⁸

Tabela 26: Vse prometne nesreče po kategorijah cest in vrsti naselij v obdobju 2004-2008

Statistična regija kraja prometne nesreče						
	Avtocesta	Glavna cesta	Regioalna cesta	Lokalna cesta	Naselje z uličnim sistemom	Naselje brez uličnega sistema
Pomurska	109	1427	4475	3359	4567	2459
Podravska	1234	5329	7432	853	32099	8862
Koroška	0	2020	1492	456	1703	597
Savinjska	1915	2831	5334	2189	11790	3726
Zasavska	7	393	856	57	2048	355
Spodnjeposavska	5	699	1777	799	2152	1335
Jugovzhodna Slovenija	49	1502	2920	487	4215	2301
Osrednjeslovenska	6227	2904	3642	417	44818	4691
Gorenjska	772	1029	3430	828	6835	1903
Notranjsko-kraška	799	606	1095	385	1656	634
Goriška	0	1783	1987	587	3543	1004
Obalno-kraška	1060	2120	1776	888	8626	1384

¹⁵⁸ Glej tudi 8.6.4 Sklep

Graf 22: Odstotki vseh prometnih nesreč po statističnih regijah v obdobju 2004-2008

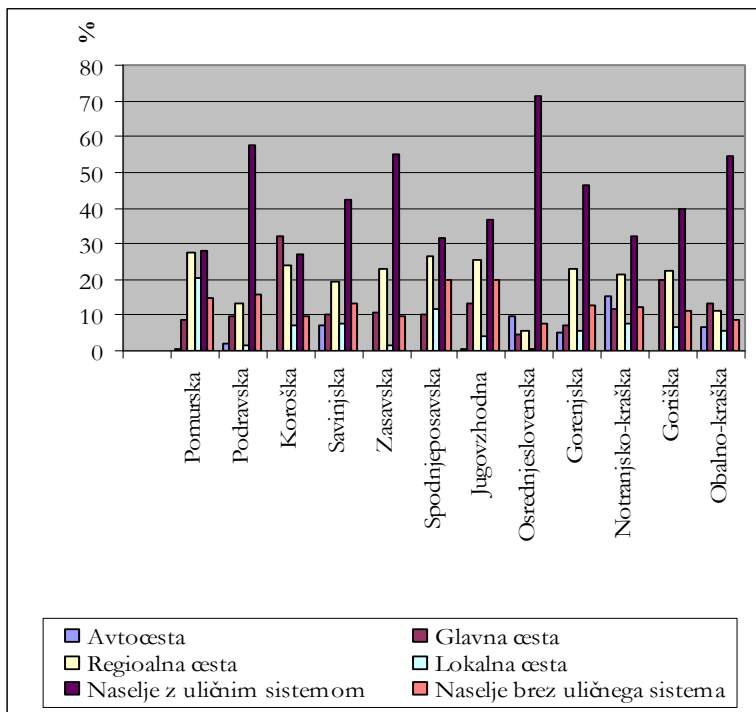
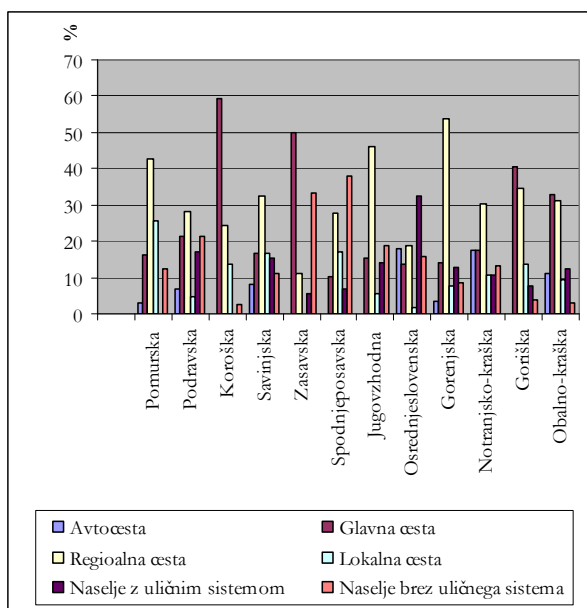


Tabela 27: Prometne nesreče s smrtnim izidom po kategorijah cest in vrsti naselij v obdobju 2004-2008

Statistična regija kraja prometne nesreče	Avtocesta	Glavna cesta	Regioalna cesta	Lokalna cesta	Naselje z uličnim sistemom	Naselje brez uličnega sistema
Pomurska	3	16	42	25	0	12
Podravska	13	41	54	9	33	41
Koroška	0	22	9	5	0	1
Savinjska	13	27	53	27	25	18
Zasavska	0	9	2	0	1	6
Spodnjeposavska	0	3	8	5	2	11
Jugovzhodna Slovenija	0	14	42	5	13	17
Osrednjeslovenska	46	35	48	4	83	40
Gorenjska	3	13	50	7	12	8
Notranjsko-kraška	8	8	14	5	5	6
Goriška	0	21	18	7	4	2
Obalno-kraška	7	21	20	6	8	2

Graf 22: Odstotki prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah v obdobju 2004-2008



Iz graf 22 je razvidno, da so prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah kraja nesreč različno porazdeljene po kategorijah cest in naseljih. Z deleži nad 40 % izstopajo Pomurska regija, Jugovzhodna Slovenija in Gorenjska regija z gostitvami prometnih nesreč s smrtnim izidom na regionalnih cestah, Koroška in Zasavska regija na glavnih cestah.

8.6.2 Prometne nesreče in prekrški v naseljih

V obdobju 2004-2008 se je v Sloveniji 67,4 % prometnih nesreč zgodilo v naseljih in 32,6 % izven naselij. To je enako povprečju držav Evropske unije (Halbert, 2008, s. 2)

Deleža prometnih nesreč in prekrškov CPP v naselju sta podobna. Največjo razliko beleži Pomurska regija, kjer je 10 % več prekrškov kot prometnih nesreč. Razlik pa skoraj ni v Osrednjeslovenski in Spodnjeoposavski regiji.

Iz tabele 6.2 je razvidno, da so povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom povzročili v obdobju 2004-2008 več prometnih nesreč (vse nesreče, ne samo s smrtnim izidom) izven naselij. Izjemi sta le Podravska in Osrednjeslovenska regija.

Deleži prometnih nesreč, ki so jih v naseljih povzročili povzročitelji prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo, so večji. Podobni so pri povzročiteljih prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, še večji pa pri povzročiteljih prometnih nesreč brez poškodb (tabela 6.3, tabela 6.4 in tabela 6.5).

Delež prekrškov CPP v naseljih so pri vseh povzročiteljih podobni.

Tabela 28: Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč in drugi kršitelji v naselju in izven naselja

Statistična regija kraja dogodka	Vse prometne nesreče v naselju	Vse prometne nesreče izven naselja	Vsi prekrški CPP v naselju	Vsi prekrški CPP izven naselja
Pomurska	59,6	40,4	69,9	30,1
Podravska	74,0	26,0	69,0	31,0
Koroška	46,7	53,3	41,7	58,3
Savinjska	62,2	37,8	66,4	33,6
Zasavska	62,1	37,9	66,1	33,9
Spodnjeoposavska	57,1	42,9	58,2	41,8
Jugovzhodna Slovenija	60,8	39,2	65,4	34,6
Osrednjeslovenska	77,3	22,7	77,4	22,6
Gorenjska	63,9	36,1	57,3	42,7
Notranjsko-kraška	55,4	44,6	62,1	37,9
Goriška	52,4	47,6	57,2	42,8
Obalno-kraška	65,9	34,1	56,7	43,3

Po deležu prometnih nesreč v naseljih izstopata Osrednjeslovenska in Podravska regija. Koroška regija je edina regija, na območju katere se zgodi več prometnih nesreč in prekrškov izven naselij. Podobno velja za prekrške. Iz grafa je razvidno, da so deleži prometnih nesreč zelo podobni deležem prekrškov tako v naseljih kot izven naselij.

Graf 23: Porazdelitev števila prometnih nesreč s smrtnim izidom v naseljih in izven naselij in odstotkov prometnih nesreč s smrtnim izidom v naseljih

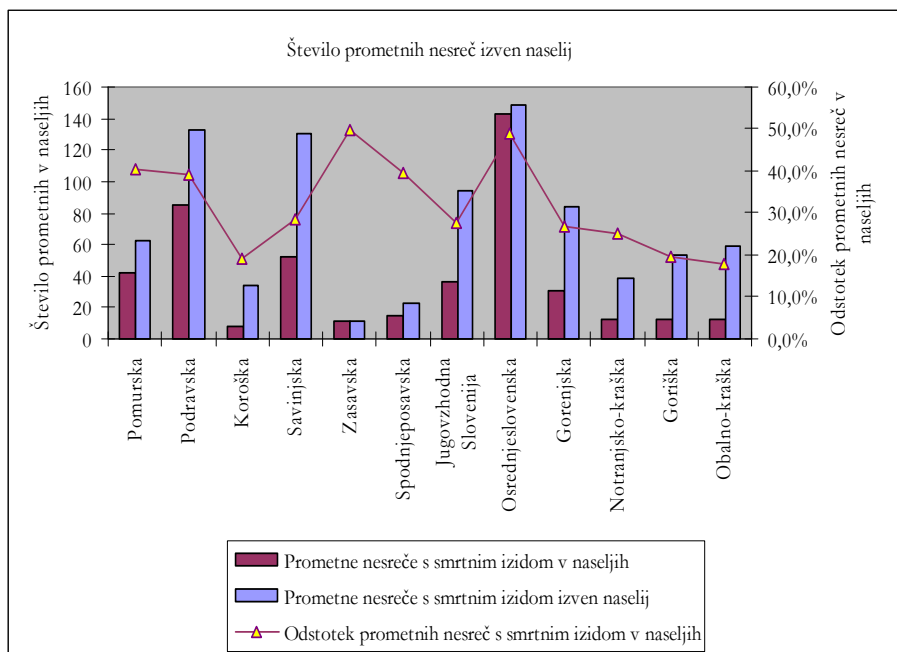


Tabela 29: Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom v naselju in izven naselja (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija kraja dogodka	Vse prometne nesreče v naselju	Vse prometne nesreče izven naselja	Vsi prekrški CPP v naselju	Vsi prekrški CPP izven naselja
Pomurska	49,3	50,7	68,1	31,9
Podravska	50,9	49,1	63,4	36,6
Koroška	30,3	69,7	52,0	48,0
Savinjska	39,7	60,3	66,8	33,2
Zasavska	44,4	55,6	79,0	21,0
Spodnjeposavska	47,1	52,9	57,6	42,4
Jugovzhodna Slovenija	37,6	62,4	66,9	33,1
Osrednjeslovenska	55,9	44,1	80,7	19,3
Gorenjska	37,6	62,4	62,2	37,8
Notranjsko-kraška	42,9	57,1	63,0	37,0
Goriška	32,4	67,6	64,1	35,9
Obalno-kraška	37,6	62,4	61,7	38,3

Iz grafa 23, ki kaže porazdelitev prometnih nesreč in prekrškov v naseljih je razvidno, da so deleži prekrškov v naseljih večji od deležev prometnih nesreč v naseljih. Zato je obratno na grafu, ki kaže porazdelitev prometnih nesreč in prekrškov izven naselij. Sklepamo lahko, da več zaznanih prekrškov v naseljih pomeni manj prometnih nesreč v naseljih in manj zaznanih prekrškov izven naselij več prometnih nesreč izven naselij.

Tabela 30: Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija kraja dogodka	Vse prometne nesreče v naselju	Vse prometne nesreče izven naselja	Vsi prekrški CPP v naselju	Vsi prekrški CPP izven naselja
Pomurska	52,8	47,2	66,2	33,8
Podravska	66,7	33,3	70,8	29,2
Koroška	37,7	62,3	45,0	55,0
Savinjska	54,0	46,0	66,9	33,1
Zasavska	51,7	48,3	72,3	27,7
Spodnjeposavska	53,1	46,9	58,5	41,5
Jugovzhodna Slovenija	53,5	46,5	66,2	33,8
Osrednjeslovenska	70,7	29,3	81,4	18,6
Gorenjska	54,8	45,2	60,0	40,0
Notranjsko-kraška	43,0	57,0	54,1	45,9
Goriška	39,8	60,2	58,7	41,3
Obalno-kraška	46,5	53,5	57,2	42,8

Razlike med krivuljami, ki ponazarjajo prometne nesreče in prekrške so pri povzročiteljih prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo manjše kot pri povzročiteljih prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 31: Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija kraja dogodka	Vse prometne nesreče v naselju	Vse prometne nesreče izven naselja	Vsi prekrški CPP v naselju	Vsi prekrški CPP izven naselja
Pomurska	57,3	42,7	66,4	33,6
Podravska	71,1	28,9	69,6	30,4
Koroška	40,6	59,4	42,0	58,0
Savinjska	58,2	41,8	67,4	32,6
Zasavska	55,6	44,4	68,9	31,1
Spodnjeposavska	55,0	45,0	54,4	45,6
Jugovzhodna Slovenija	58,2	41,8	65,3	34,7
Osrednjeslovenska	75,1	24,9	79,6	20,4
Gorenjska	58,4	41,6	58,6	41,4
Notranjsko-kraška	53,1	46,9	63,4	36,6
Goriška	43,7	56,3	58,7	41,3
Obalno-kraška	56,7	43,3	57,9	42,1

Tabela 32: Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija	Vse prometne nesreče v naselju	Vse prometne nesreče izven naselja	Vsi prekrški CPP v naselju	Vsi prekrški CPP izven naselja
Pomurska	62,4	37,6	66,5	33,5
Podravska	74,5	25,5	69,9	30,1
Koroška	50,2	49,8	43,2	56,8
Savinjska	63,4	36,6	66,5	33,5
Zasavska	64,0	36,0	69,0	31,0
Spodnjeoposavska	56,8	43,2	54,9	45,1
Jugovzhodna Slovenija	62,1	37,9	65,2	34,8
Osrednjeslovenska	77,2	22,8	78,5	21,5
Gorenjska	65,1	34,9	57,7	42,3
Notranjsko-kraška	56,7	43,3	60,0	40,0
Goriška	53,5	46,5	57,2	42,8
Obalno-kraška	65,6	34,4	58,0	42,0

8.6.3 Nevarna mesta

V tem razdelku so navedena nevarna mesta po statističnih regijah. Nevarno mesto je odsek ceste ali naselje z ulicami ali brez, na katerem so se zgodile vsaj tri prometne nesreče s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008. Ime je sestavljeno iz imena odseka, če gre za cesto oziroma iz imena naselja in ulice, če gre za naselje z uličnim sistemom. Tudi v Sloveniji pojem **črne točke** izgublja pomen, ker so tudi najhujše prometne nesreče vedno bolj razpršene in ostre meje so vedno bolj izbrisane. To ugotavljajo tudi drugje po Evropi. Na Nizozemskem na primer, se je pred 10 leti zgodilo 10 % prometnih nesreč s smrtnim izidom na črnih točkah, danes 2 % (Wegman, 2008, s 21).

Pojem **nevarno mesto** se uporablja samo v tej analizi.

V Pomurski regiji se je 98 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 64 različnih mestih (1,5 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarnih mest je 8 na katerih se je zgodilo 32 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 33 %. Prvo število v oklepaju so prometne nesreče s smrtnim izidom, drugo pa prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo).

- Murska Sobota - ceste (8; 17)
- Jula Marof – Murska Sobota (4; 7)
- Murska Sobota -Gederovci (4; 7)
- Križevci – Ljutomer (4; 4)
- Črešnovci – D. Lakoš (3; 3)
- Gornja Radgona – Radenci (3; 6)
- Ljutomer - Pavlovci (3; 5)
- Šentilj – Trate – Gornja Radgona (3)

V Murski soboti se je zgodilo 8 prometnih nesreč s smrtnim izidom in 17 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo.

Na območju celotne regije se je v obdobju 2004-2008 zgodilo 300 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 150 različnih odsekih. Največ v Murski Soboti.

V Podravski regiji se je 196 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 123 različnih mestih (1,6 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarnih mest je 17 na katerih se je zgodilo 74 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 38 %. Ta mesta so:

- Pesnica - Lenart (8; 12)
- Slivnica – Slovenska Bistrica (7; 12)
- Ruta – Maribor Kor. most (7; 16)
- Lenart – Gornja Radgona (6; 11)
- Maribor Ptujjska - Hoče (5; 7)
- Slovenska Bistrica – Središče ob Dravi - Spuhlja Ormož (5; 7)
- Maribor – Vurberk - Ptuj (4; 18)
- Fram – Slovenska Bistrica (4; 7)
- Šentilj - Trate (4; 3)
- Cirkovce (3; 1)
- Maribor Ljubljanska ulica (3; 11)
- Maribor Ptujjska cesta (3; 7)
- Majšperk - Hajdina (3; 3)
- Oplotnica - Ložnica (3; 4)
- Pragersko obvoznica (3; 4)
- Slovenska Bistrica – Slovenske Konjice (3; 1)
- Miklavž - Hajdina (3; 15)

Na cesti Pesnica – Dolga vas, na odseku Pesnica - Lenart se je zgodilo 8, na odsekih Slivnica – Slovenska Bistrica in Ruta – Maribor Kor. Most pa po 7 prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Na območju celotne regije se je v obdobju 2004-2008 zgodilo 818 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 392 mestih. Največ na odseku Maribor-Vurberk- Ptuj).

V Koroški regiji se je 37 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 20 različnih mestih (1,8 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarna so 3 mesta na katerih se je zgodilo 15 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 40,5 %. Ta mesta so:

- Otiški vrh – Slovenj Gradec (7; 5)
- Slovenj Gradec – Zgornji Dolič (4; 14)
- Radlje - Brezno (4;6)

Na območju celotne regije se je v obdobju 2004-2008 zgodilo 144 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 62 mestih. Največ na Slovenj Gradec-Zgornji Dolič (14). Poleg zgoraj navedenih mest sta pomembna še odseka Dravograd-Radlje in Poljana-Ravne s 13 in 10 prometnimi nesrečami s hujšo telesno poškodbo in nobeno s smrtnim izidom.

V Savinjski regiji se je 163 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 118 različnih mestih (1,4 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarnih je 8 mest na katerih se je zgodilo 35 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 21,5 %. Ta mesta so:

- Velenje - Črnova (6; 8)
- Žalec - Šempeter (5; 4)
- Celje - Šmarjeta (5; 8)
- Črnova – Arja vas (4; 12)
- Stranice –Višnja vas (4; 7)
- Slovenske Konjice - Dramlje (4; 4)

- Črnomica - Lesično (4; 6)
- Latkova vas - Trbovlje (3; 8)

Na območju celotne regije se je v obdobju 2004-2008 zgodilo 791 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 398 mestih. Največ -25 v Celju na Mariborski cesti. Na drugem mestu je odsek Šentjur-Mestinje s 15 prometnimi nesrečami s hujšo telesno poškodbo. Pomembna mesta s prometnimi nesrečami s hujšo telesno poškodbo so še Pesje-Gorenje (11), Šentrupert-Ločica (10), Celje-Šentjur (10), Podplat-Rogatec (10), Ljubljanska cesta v Celju (9), Mestinje-Golobinjek (9).

V Zasavski regiji se je 18 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 11 različnih mestih (1,6 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarno mesto je samo eno s 4 prometnimi nesrečami s smrtnim izidom. To je:

- Zagorje - Trbovlje (4; 5)

Na območju te regije se je v obdobju 2004-2008 zgodilo 54 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 30 mestih. Po 5 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo se je zgodilo še na odseku Zagorje-Bevško in na Cesti zmage v Zagorju.

V Spodnjeposavski regiji se je 33 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 32 različnih mestih. Nevarnega mesta po naši definiciji ni.

Na območju te regije se je zgodilo 178 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 96 različnih mestih. Po 7 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo se je zgodilo na odsekih Impoljca-Brestanica, Breg-Sevnica-Brestanica in Križaj-Čatež ob Savi.

V Jugovzhodni Sloveniji se je 114 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 67 različnih mestih (1,7 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarnih je 11 mest, na katerih se je zgodilo 50 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 44 %. Ta mesta so:

- Trebnje - Hrastje (12; 12)
- Pluska - Trebnje (6; 7)
- Trebnje - Mokronog (5; 6)
- Livold - Fara (4; 11)
- Soteska – Novo mesto (4; 10)
- Trebnje – Novo mesto Bršljin (4; 6)
- Gaber – Uršna sela – Novo mesto (3; 3)
- Soteska - Črmošnjice (3; 4)
- Stari Log - Dvor (3; 7)
- Novo mesto Revoz - Metlika (3; 18)
- Novo mesto - Šentjernej (3; 6)

Na prvi dveh mestih se je zgodilo skupaj 18 prometnih nesreč s smrtnim izidom.¹⁵⁹

Na območju celotne regije se je zgodilo 383 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 210 različnih mestih. Največ – 18 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo se je zgodilo na odseku Novo mesto-Revoz-Metlika. Na drugem mestu je odsek Žlebič-Kočevje z 12 prometnimi nesrečami s hujšo telesno poškodbo in brez prometnih nesreč s smrtnim izidom.

V Osrednjeslovenski regiji se je 258 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 173 različnih mestih (1,5 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarnih je 18 mest, na katerih se je zgodilo 79 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 31 %. Ta mesta so:

- Škofljica - Rašica (8; 18)
- Šentjakob - Ribče (8; 17)
- Litija – Zagorje (7; 15)

¹⁵⁹ 30. junija 2010 je bil odprt avtocestni odsek mimo Trebnjega in ti dve mesti ne bosta več nevarni.

- (Šentilj – Maribor – Koper) Brezovica - Vrhnika (6;13)
- (Ljubljana Vič – Vrhnika – Kozina) Brezovica - Vrhnika (5; 8)
- Želodnik - Drtija (5;7)
- Kamnik - Ločica (4; 10)
- Grosuplje – Ivančna Gorica (4; 20)
- Ljubljana Dunajska cesta (4;29)
- Logatec - Unec (4;4)
- Ljubljana Šmartno – Brod (3; 1)
- Črnuče - Tomačevo (3; 9)
- Jeprca – Ljubljana Šentvid (3; 8)
- Vrhnika – Logatec (3; 13)
- Ljubljana Ižanska cesta (3; 4)
- Stanežiče (3; 0)
- Domžale - Šentjakob (3; 2)

Na območju celotne regije se je zgodilo 1417 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 594 različnih mestih. Na naslednjih odsekih so se zgodile številne prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo, ne pa tudi prometne nesreče s smrtnim izidom:

- Ljubljana Zaloška cesta (38)
- Ljubljana Celovška cesta (36)
- Ljubljana Slovenska cesta (23)
- Ljubljana Tržaška cesta (23)
- Ljubljana Šmartinska cesta (20)
- Ljubljana Vodnikova cesta (15)
- Kamnik Ljubljanska cesta (13)
- Trojane - Kompolje (13)
- Ljubljana Litijška cesta (12)
- Ljubljana Tivolska cesta (10)

V Gorenjski regiji se je 95 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 59 različnih mestih (1,6 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarnih je 9 mest, na katerih se je zgodilo 39 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 41 %. Ta mesta so:

- Kranj Labore - Jeprca (6; 6)
- Škofja Loka – Gorenja vas (6; 5)
- Žirovnica - Vrba (5; 0)
- Lesce – Bled (5; 6)
- Lesce - Črnivec (5, 9)
- Tržič - Kokrica (3; 9)
- Kranj Cesta Staneta Žagarja (3; 0)
- Kranj – Spodnji Brnik (3; 14)
- Kranj Primskovo -Labore (3; 8)

Na območju Gorenjske regije se je zgodilo 495 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 245 različnih mestih. Poleg zgoraj navedenih odsekov se je več prometnih nesreč s

hujšo telesno poškodbo zgodilo še na naslednjih: Češnjica-Škofja Loka (15) in Tržič-Kokrica Obala (9).

V Notranjsko-kraški regiji se je 46 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 30 različnih mestih (1,5 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarna so 3 mesta, na katerih se je zgodilo 15 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 33 %. Ta mesta so:

- Postojna - Razdrto (8; 12)
- Postojna - Pivka (4; 10)
- Ilirska Bistrica – Pivka (3; 4)

Na območju Notranjsko-kraške regije se je zgodilo 146 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 69 različnih mestih. Poleg zgoraj navedenih odsekov se je več prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zgodilo še na odseku Planina-Ravbarkomanda (11).

V Goriški regiji se je 56 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 41 različnih mestih (1,4 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarnih je 5 mest, na katerih se je zgodilo 16 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 29 %. Ta mesta so:

- Selo – Nova Gorica (4; 6)
- Plave -Solkan (3; 12)
- Solkan – Nova Gorica (3; 6)
- Bovec - Žaga (3; 7)
- Želin – Spodnja Idrija - Marof (3; 6)

Na območju Goriške regije se je zgodilo 387 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 187 različnih mestih. Poleg zgoraj navedenih odsekov se je več prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zgodilo še na naslednjih: Šempeter-Dornberk (14), Trenta-Bovec (11), Ušnik-Plave (11) in Spodnja Idrija-Godovič (11).

V Obalno-kraški regiji se je 65 prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodilo na 39 različnih mestih (1,7 prometne nesreče s smrtnim izidom na 1 mesto). Nevarnih je 6 mest, na katerih se je zgodilo 22 prometnih nesreč s smrtnim izidom ali 38 %. Ta mesta so:

- Koper – Ruda (Izola) (5; 11)
- Valeta - Sečovlje (4; 19)
- Križišče Dekani - Lazaret (4; 5)
- Matavun – Kozina (3; 4)
- Bertoki – Koper Škocjan (3; 4)
- Koper – Dragonja (3; 29)

Na območju Obalno-kraške regije se je zgodilo 402 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 164 različnih mestih. Poleg zgoraj navedenih odsekov se je več prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zgodilo še na naslednjih: Ruda Izola-Valeta (17), Portorož Obala (11) in Obrov-Kozina (11).

V povprečju se je na vsakem od 164 mest zgodilo 2,5 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, kar je največji koeficient med regijami, čeprav so vsi nahajajo v intervalu [1,8-2,5].

8.6.4 Sklep

Porazdelitve prometnih nesreč po statističnih regijah se statistično pomembno razlikujejo.

Glede na porazdelitev prometnih nesreč v obdobju 2004-2008 po glavnih cestah lahko statistične regije razvrstimo v tri skupine. V prvi skupini sta Podravska in Obalno-kraška regija, v katerih se je na vsak kilometer glavnih cest v obdobju 2004-2008 zgodilo več kot 30 prometnih nesreč: V Podravski regiji 36 in v Obalno kraški regiji 35 prometnih nesreč. V drugo skupino se uvrščajo Osrednjeslovenska, Zasavska, Gorenjska, Savinjska in Pomurska regija z s 26 do 20 prometnih nesreč na kilometer glavnih cest. V tretji skupini pa so Notranjsko-kraška (11 prometnih nesreč na kilometer glavnih cest), Goriška (13 prometnih nesreč na kilometer glavnih cest) in Jugovzhodna Slovenija 11 prometnih nesreč na kilometer glavnih cest). Delež skupne dolžine glavnih cest med vsemi javnimi cestami v regiji ne vpliva na gostitve prometnih nesreč. V Koroški regiji, na primer, predstavljajo glavne ceste 9 % vseh javnih cest, v Gorenjski pa samo 2,8 %, gostitve prometnih nesreč na kilometer pa so podobne: Koroška 22 prometnih nesreč, Gorenjska 27.

V petletnem obdobju 2004-2008 se je na glavnih cestah v Sloveniji zgodilo 9,6 % vseh prometnih nesreč, delež skupne povprečne dolžine teh cest pa je znašal 5,3 %.

Delež skupne povprečne dolžine regionalnih cest v obdobju 2004-2008 je znašal 24,1 %, delež vseh prometnih nesreč, ki so se zgodile na teh cestah pa 15,4 %. V prvi skupini statističnih regij so Podravska, Pomurska, Zasavska in Koroška regija, v katerih se je na km regionalnih cest zgodilo več kot 10 prometnih nesreč v obdobju 2004-2008, največ – 15, v Podravski regiji. Ostale regije so razporejene od Goriške, s 4 prometnimi nesrečami do Gorenjske z 9,6 prometnimi nesrečami na kilometer regionalnih cest.

Delež skupne povprečne dolžine vseh lokalnih cest v obdobju 2004-2008 v Sloveniji znaša 64 %, delež vseh prometnih nesreč, ki so se zgodile na teh cestah pa le 4,8 %. Pomurska regija je najbolj obremenjena s prometnimi nesrečami na teh cestah – 4 prometne nesreče na kilometer lokalnih cest.

Pri porazdelitvah prometnih nesreč na avtocestah moramo upoštevati dolžine avtocest po letih.¹⁶⁰

Največ prometnih nesreč na kilometer avtoceste se je zgodilo v Osrednjeslovenski regiji. Skupna dolžina avtocest se je v letih 2004-2008 le malo povečala, število prometnih nesreč na kilometer avtoceste pa variira od 8,5 v letu 2004 do 6,6 v letu 2008. Na drugem mestu je Savinjska regija s približno enako gostoto prometnih nesreč na kilometer avtoceste. Pri enaki skupni dolžini avtocest pa se je število prometnih nesreč v letu 2008 skoraj prepolovilo. Na tretjem mestu je Podravska regija s približno 6 prometnih nesreč na kilometer avtoceste v letih 2004-2007, v letu 2008 pa se je število zmanjšalo na 2,2, dolžina avtocest pa se je v tem letu skoraj podvojila. Zelo podobne gostitve po letih beleži Notranjsko-kraška regija. Najmanjše gostote po letih pa beležita Gorenjska in Obalno-kraška regija, od 2,5 do 4 prometnih nesreč na kilometer avtocest.

Največji delež prometnih nesreč se zgodi v naseljih z uličnim sistemom – 52,6 % vseh prometnih nesreč v obdobju 2004-2008, v naseljih brez uličnega sistema pa preostalih 12,4 %. Po deležu prometnih nesreč v naseljih izstopata Osrednjeslovenska in Podravska regija. Koroška regija je edina regija, na območju katere se zgodi več prometnih nesreč in prekrškov izven naselij. Podobno velja za prekrške.

¹⁶⁰

Vir:

http://www.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2221303S&ti=Dol%9Eine+cest+po+kategoriji%2C+statisti%2C+regije%2C+Slovenija%2C+letno&path=../Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/01_22213_infrastruktura/&lang=2

Prometne nesreče s smrtnim izidom in prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo so razpršene po celi Sloveniji. Zgoraj navedeni nevarni odseki in nevarna mesta pa zahtevajo poglobljeno analizo.

8.7 GLAVNI VZROKI PROMETNIH NESREČ

Večinoma policija evidentira en glavni vzrok. To je lahko:

- neprilagojena hitrost,
- nepravilna stran/smer vožnje,
- nepravilno prehitevanje,
- neustrezna varnostna razdalja,
- nepravilnosti pešca,
- neupoštevanje pravil o prednosti,
- premiki z vozilom,
- nepravilnosti na vozilu,
- nepravilnosti na tovoru,
- nepravilnosti na cesti,
- ostali vzroki.

Če upoštevamo vse prometnih nesreč v obdobju 2004-2008 je najbolj pogost vzrok premiki z vozilom (26,2 %), na drugem mestu so t.i. »ostali« vzroki (15,4 %), sledijo pa neprilagojena hitrost (14,3 %), neupoštevanje pravil o prednosti (14,1 %), neustrezna varnostna razdalja (13,5 %), nepravilna stran/smer vožnje (12,0 %), nepravilno prehitevanje (2,9 %), nepravilnosti na tovoru (0,5 %), nepravilnosti pešca (0,5 %), nepravilnosti na cesti (0,3 %) in nepravilnosti na vozilu (0,2 %).¹⁶¹

Frekvenčna porazdelitev vzrokov prometne nesreče po spolu povzročiteljev kaže razlike med spoloma. To potrjuje χ^2 - test: $\chi^2 = 1146$, s.p.=20, $P(H_0)=0,000$. Verjetnost, da je vzrok neodvisen od spola povzročitelja je torej enaka 0. Primerjave med dejanskimi in pričakovanimi (teoretičnimi) frekvencami kažejo, da so večje razlike pri neprilagojeni hitrosti. Dejanske frekvence moških so večje od pričakovanih, dejanske frekvence žensk pa manjše od pričakovanih. Neprilagojena hitrost je pogostejši vzrok pri moških. Podobna ugotovitev velja za nepravilno prehitevanje in nepravilno stran/smer vožnje. Nasprotno pa so dejanske frekvence žensk - pešcev, ki povzročijo prometno nesrečo, večje od pričakovanih, pri moških pa je obratno. Moški so bolj previdni pešci. Tudi dejanske frekvence neupoštevanje prednosti so večje od pričakovanih pri ženskah.

Neprilagojena hitrost je najbolj pogost vzrok prometnih nesreč s smrtnim izidom v vseh letih. Vendar se je delež mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti v letu 2009 zmanjšal na 35,7 %, kar je za 14,7 % manj, kot leta 2001 in za 12,2 % manj kot leta 2008. Zelo pa se je povečal 2009 povečal delež mrtvih zaradi nepravilne smeri/strani vožnje. V primerjavi z letom 2008 se je delež zaradi tega vzroka povečal za 70,0 %. Delež mrtvih zaradi neupoštevanja pravil o prednosti se je leta 2009 v primerjavi z letom 2008 zmanjšal. Zmanjšal se je tudi delež mrtvih zaradi nepravilnosti pešca, povečal pa delež mrtvih zaradi nepravilnega prehitevanja, nepravilnega premikanja vozil in zaradi drugih vzrokov.

¹⁶¹ Konkretne »ostale« vzroke bi lahko ugotovili le s pregledom zapisnikov o prometnih nesrečah, kar pa v okviru te analize ni bilo mogoče. Že sam postopek pridobitve ustreznega dovoljenja za pregled zapisnikov bi trajal predolgo.

Tabela 33: Število mrtvih v prometnih nesrečah po vzrokih nesreč

Leto	Umrli v promet. nesrečah	Umrli v prometnih nesrečah zaradi neprilagoj. hitrosti	Umrli v prometnih nesrečah zaradi nepravilne smeri/strani vožnje	Umrli v prometnih nesrečah zaradi neupoštevanja pravil o prednosti	Umrli v prometnih nesrečah zaradi nepraviln. Prehitev.	Umrli v prometnih nesrečah zaradi nepraviln. pešca	Umrli v prometnih nesrečah zaradi nepravilnega premikanja vozil	Umrli v prometnih nesrečah zaradi drugih vzrokov
2001	278	140	59	43	10	1	3	5
2002	269	106	64	31	14	10	3	10
2003	242	102	74	11	10	3	0	31
2004	249	119	69	12	20	2	5	23
2005	260	114	75	34	0	2	0	32
2006	263	109	55	40	6	6	1	39
2007	294	126	85	40	3	4	3	25
2008	215	103	39	36	14	8	6	9
2009	171	61	52	20	14	3	7	13
Skup	2264	980	572	267	91	39	28	187

Zanimiva sta majhna odstotka mrtvih zaradi neupoštevanja pravil o prednosti v letih 2003 in 2004.

Graf 24: Odstotki mrtvih po glavnih vzrokih prometnih nesreč v obdobju 2001-2009

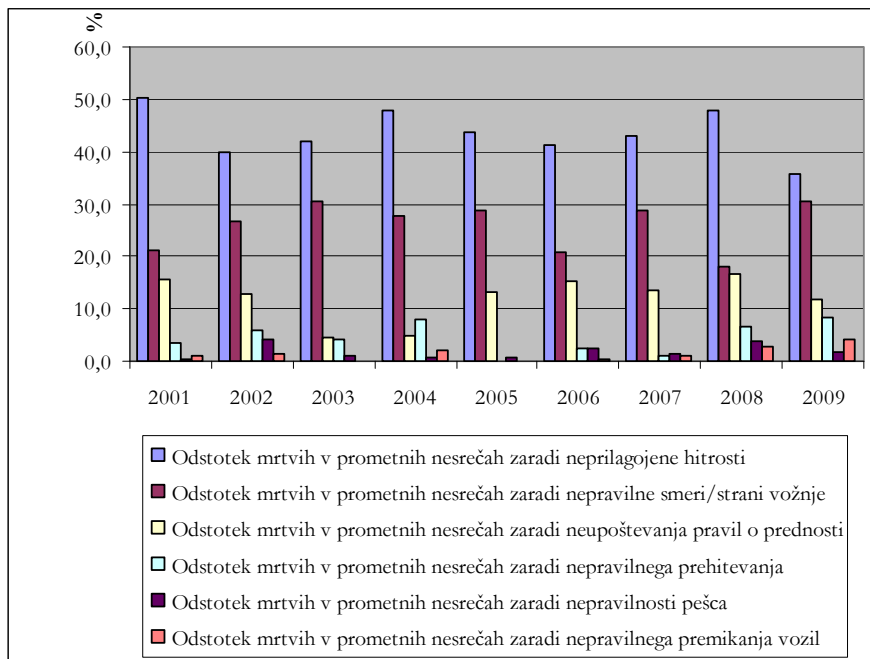


Tabela 34: Odstotki vzrokov vseh prometnih nesreč (ne samo s smrtnim izidom), ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča povzročitelja prometne nesreče	Neprimer. hitrost	Neprav. smer	Neupošt. prednosti	Nepravilno prehitevanje	Nepraviln. pešca	Nepravilni premiki vozil	Neustrezna varnostna razdalja
Pomurska	34,2	26,3	20,2	3,5	0,9	7,9	7,0
Podravska	35,4	27,6	18,1	3,7	0,8	9,1	5,3
Koroška	43,8	25,0	12,5	9,4	0,0	4,7	4,7
Savinjska	39,4	22,7	16,7	7,4	1,5	8,4	3,9
Zasavska	58,1	19,4	6,5	3,2	3,2	6,5	3,2
Spodnjeposavska	40,4	23,4	10,6	4,3	4,3	10,6	6,4
Jugovzhodna Slovenija	45,5	23,5	11,4	2,3	6,1	4,5	6,8
Osrednjeslovenska	40,5	21,8	14,5	4,2	3,8	10,7	4,5
Gorenjska	41,3	20,7	16,5	4,1	4,1	11,6	1,7
Notranjsko-kraška	36,1	22,2	22,2	8,3	0,0	5,6	5,6
Goriška	58,7	15,9	9,5	6,3	1,6	4,8	3,2
Obalno-kraška	41,1	23,3	13,7	2,7	4,1	15,1	0,0

Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom so v obdobju 2004-2008 povzročili še druge prometne nesreče. V vseh regijah prevladuje **neprimerna hitrost**, vendar so med njimi razlike. Najmanjši delež teh vzrokov beležita Pomurska in Podravska regija, največji pa Goriška. Odstotek Goriške regije je kar za 1,7-krat večji od odstotka Pomurske. Po **nepravilni smeri/strani vožnje** prevladujejo povzročitelji iz Podravske regije, na drugem mestu pa je Pomurska regija. Najmanjši odstotek beleži Goriška regija. Neupoštevanje prednosti je »lastnost« povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Notranjsko-kraške regije. Goriška regija ima kar 2,4-krat manjši odstotek.

Tabela 35: Odstotki vzrokov vseh prometnih nesreč (ne samo s hujšo telesno poškodbo), ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, niso pa povzročili prometne nesreče s smrtnim izidom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča povzročitelja prometne nesreče	Neprim. hitrost	Neprav. smer	Neupošt. prednosti	Neprav. prehitev.	Neprav. pešca	Neprav. premiki vozil	Neustr. varn. razdalja
Pomurska	35,4	25,3	18,7	5,8	0,8	8,6	5,6
Podravska	25,6	22,7	23,2	4,5	1,4	14,4	8,3
Koroška	46,3	18,1	9,7	8,8	0,9	9,7	6,5
Savinjska	37,0	18,9	20,2	4,3	2,7	11,5	5,5
Zasavska	41,5	10,0	16,2	6,9	3,1	16,2	6,2
Spodnjeposavska	38,5	21,8	14,2	4,2	5,0	10,9	5,4
Jugovzhodna Slovenija	39,3	21,2	13,6	6,0	3,7	9,1	7,2
Osrednjeslovenska	33,8	14,0	24,8	4,2	4,0	14,5	4,6
Gorenjska	35,8	22,5	17,2	3,6	2,2	12,9	5,9
Notranjsko-kraška	41,3	24,0	13,3	5,3	5,3	6,7	4,0
Goriška	41,4	20,3	17,9	5,9	2,0	10,5	2,0
Obalno-kraška	34,6	19,4	19,4	5,7	2,4	12,6	5,9

Povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo so v obdobju 2004-2008 povzročili še druge prometne nesreče. V vseh regijah prevladuje **neprimerna hitrost**, vendar so med njimi razlike.

Najmanjši delež teh vzrokov zaradi **neprimerne hitrosti** beleži Podravska regija, največji pa Koroška. Odstotek Koroške je za 1,8-krat večji od odstotka Podravske. Po **nepravilni smeri/strani vožnje** prevladujejo povzročitelji iz Pomurske regije, na drugem mestu pa je Podravska regija. Najmanjši odstotek beleži Zasavska regija. Neupoštevanje prednosti je »lastnost« povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo iz Podravske regije. Koroška regija ima kar 2,4-krat manjši odstotek.

Povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo so v obdobju 2004-2008 povzročili še druge prometne nesreče. V 11 regijah prevladuje **neprimerna hitrost**, v Podravske regiji pa **neustrezna varnostna razdalja**.

Najmanjši delež teh vzrokov zaradi **neprimerne hitrosti** beleži torej Podravska regija, največji pa Goriška. Odstotek Goriške je za 2,1-krat večji od odstotka Podravske. Po **nepravilni smeri/strani vožnje** prevladujejo povzročitelji iz Gorenjske regije, na drugem mestu pa Statistična regija prebivališča Spodnjeposavska in Goriška regija. Najmanjši odstotek beleži Zasavska regija. Neupoštevanje prednosti je »lastnost« povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Osrednjeslovenske regije.

Tabela 36: Odstotki vzrokov vseh prometnih nesreč (ne samo z lažjo telesno poškodbo), ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, niso pa povzročili prometne nesreče s smrtnim izidom in ne prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča povzročitelja prometne nesreče	Nepri- metna hitrost	Nep- ravilna smer	Neu- pošte- vanje pred- nosti	Nep- ravilno prehit- evanje	Nep- ravil- nosti pešca	Ne- pravi- lni premi- ki vozil	Ne- pravi- lnosti na vozilu	Neus- trezna varno- stna razda- lja	Nep- ravil- nosti na tovornu	Ne- pravi- lnosti na cesti
Pomurska	29,3	17,4	20,8	3,8	0,6	13,7	0,1	13,9	0,2	0,2
Podravska	15,8	17,9	21,7	2,5	0,3	18,8	0,1	22,3	0,3	0,2
Koroška	27,9	15,7	17,5	4,5	0,4	13,2	0,1	19,9	0,4	0,4
Savinjska	27,5	14,8	20,8	3,8	0,8	13,6	0,2	18,1	0,4	0,2
Zasavska	31,7	14,1	17,7	4,3	0,9	14,9	0,0	16,1	0,3	0,1
Spodnjeposavska	29,2	19,5	19,3	3,6	1,0	11,0	0,5	15,2	0,5	0,3
Jugovzhodna Slovenija	32,6	16,1	17,9	4,8	0,9	10,5	0,0	16,9	0,3	0,1
Osrednjeslovenska	27,4	10,0	24,0	2,8	1,1	17,5	0,1	16,8	0,2	0,1
Gorenjska	26,2	20,0	19,4	3,2	0,9	15,0	0,1	14,6	0,5	0,2
Notranjsko-kraška	29,5	18,1	21,7	3,8	1,4	11,0	0,1	13,5	0,6	0,3
Goriška	32,7	19,5	19,4	5,3	1,7	8,9	0,1	11,6	0,5	0,3
Obalno-kraška	27,3	16,7	19,2	3,6	0,8	19,0	0,1	12,4	0,4	0,5

Tabela 37: Odstotki vzrokov vseh prometnih nesreč (ne samo brez poškodb), ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija	Nepri- metna hitrost	Nep- vilna smer	Neu- pošte- vanje pred- nosti	Nep- ravilno prehit- evanje	Nep- ravil- nosti pešca	Ne- pravi- lni premi- ki vozil	Ne- pravi- lnosti na vozilu	Neus- trezna varno- stna razda- lja	Nep- ravil- nosti na tovornu	Ne- pravi- lnosti na cesti
Pomurska	21,5	19,1	14,3	4,7	0,1	25,6	0,1	13,6	0,7	0,2
Podravska	11,9	17,7	16,8	2,5	0,1	31,5	0,1	18,7	0,5	0,2
Koroška	20,2	19,7	11,7	5,7	0,1	26,6	0,2	14,3	1,1	0,3
Savinjska	21,9	16,2	15,7	3,6	0,3	26,3	0,1	15,2	0,6	0,1
Zasavska	24,6	14,3	14,0	4,6	0,0	28,9	0,2	12,6	0,8	0,0
Spodnjeposavska	20,6	21,6	15,4	4,2	0,2	23,0	0,3	13,4	1,0	0,2
Jugovzhodna Slovenija	23,8	19,5	14,9	4,9	0,2	22,9	0,2	12,5	0,9	0,2
Osrednjeslovenska	20,6	10,2	15,5	2,9	0,3	34,9	0,1	14,8	0,6	0,1
Gorenjska	18,2	19,7	14,4	3,3	0,2	29,4	0,1	13,6	0,8	0,3
Notranjsko-kraška	19,4	19,9	13,7	4,9	0,2	28,5	0,1	12,2	1,1	0,1
Goriška	23,4	20,0	14,5	4,9	0,3	23,6	0,1	12,1	0,9	0,2
Obalno-kraška	19,2	15,8	13,4	3,0	0,1	34,8	0,2	12,5	0,7	0,3

Povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb so v obdobju 2004-2008 povzročili še druge prometne nesreče. Najbolj pogost vzrok so **nepravilni premiki vozil**.

8.8 PROMETNE NESREČE PO ŠTEVILU UDELEŽENIH OSEB V OBDOBJU 2004-2008

8.8.1 Prometne nesreče po številu udeležencev

Pri skoraj 47 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom sta bila udeležena povzročitelj in en udeleženec. Pri 20 % nesreč je bil povzročitelj sam.

Tabela 38: Število udeleženih oseb – povzročiteljev in udeležencev – v prometnih nesrečah s smrtnim izidom

Število udeleženih oseb	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Samo povzročitelj	245	20,0	20,0
Povzročitelj in 1 udeleženec	573	46,8	66,8
Povzročitelj in 2 udeleženca	212	17,3	84,2
Povzročitelj in 3 udeleženci	155	12,7	96,8
Povzročiteljev in 4 udeleženci	20	1,6	98,4
Povzročitelj in 5 udeležencev	11	,9	99,3
Povzročitelj in več kot 5 udeležencev	8	,2	99,6
Skupaj	1224	100,0	

Tabela 39: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom po številu udeleženih oseb po statističnih regijah kraja prometne nesreče

	Povzročitelj in eden ali več udeležencev		Samo povzročitelj		Skupaj	
	N	%	N	%	N	%
Pomurska	76	76,0%	24	24,0%	100	100,0%
Podravska	170	83,7%	33	16,3%	203	100,0%
Koroška	29	78,4%	8	21,6%	37	100,0%
Savinjska	130	78,8%	35	21,2%	165	100,0%
Zasavska	13	72,2%	5	27,8%	18	100,0%
Spodnje-posavska	28	80,0%	7	20,0%	35	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	95	81,2%	22	18,8%	117	100,0%
Osrednje-slovenska	215	79,0%	57	21,0%	272	100,0%
Gorenjska	90	87,4%	13	12,6%	103	100,0%
Notranjsko-kraška	34	72,3%	13	27,7%	47	100,0%
Goriška	44	74,6%	15	25,4%	59	100,0%
Obalno-kraška	55	80,9%	13	19,1%	68	100,0%
Skupaj	979	80,0%	245	20,0%	1224	100,0%

Med regijami izstopa Gorenjska regija z najmanjšim odstotkom prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri katerih je bil udeležen samo povzročitelj (12,6 %), sicer ni večjih odstopanj od slovenskega povprečja 20 %.

8.8.2 Prometne nesreče s smrtnim izidom v katerih je bil udeležen samo povzročitelj (samo eno vozilo z eno osebo)

V nadaljevanju analiziramo povzročitelje, ki so bili samo oni (in edini) udeleženi v prometni nesreči in so tudi vsi umrli. To je verjetno skupina prometnih nesreč, pri katerih imajo slučajni faktorji največjo moč.

Skoraj polovica povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom pri katerih je bil udeležen samo povzročitelj, je voznikov osebnih avtomobilov, četrtnina je bila motoristov, sledijo pa še vozniki traktorjev, kolesarji, vozniki koles z motorjem.

31 % prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih so udeleženi samo povzročitelji, se je zgodilo v naseljih, 69 % pa na cestah različnih kategorij.

Tabela 40: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči, po vrsti udeležbe v prometu

Vrsta udeleženca	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Voznik osebnega avtomobila	121	49,4	49,4
Voznik motornega kolesa	60	24,5	73,9
Voznik traktorja	20	8,2	82,0
Kolesar	18	7,3	89,4
Voznik kolesa z motorjem	14	5,7	95,1
Voznik tovornega vozila	6	2,4	97,6
Voznik delovnega stroja	2	,8	98,4
Voznik kombiniranega vozila	1	,4	98,8
Voznik mopeda	1	,4	99,2
Ostalo	1	,4	99,6
Voznik trikolesa	1	,4	100,0
Skupaj	245	100,0	

Tabela 41: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči po kategorijah cest in naselij kraja prometne nesreče

Kategorija ceste, naselje	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Naselje brez uličnega sistema	51	20,8	20,8
Lokalna cesta	46	18,8	39,6
Regionalna cesta II. reda	35	14,3	53,9
Naselje z uličnim sistemom	25	10,2	64,1
Regionalna cesta III. reda	22	9,0	73,1
Regionalna cesta I. reda	21	8,6	81,6
Avtocesta	14	5,7	87,3
Glavna cesta II. reda	14	5,7	93,1
Glavna cesta I. reda	12	4,9	98,0
Hitra cesta	3	1,2	99,2
Turistična cesta	2	,8	100,0
Skupaj	245	100,0	

Skorja 60 % prometnih nesreč s smrtnim izidom v katerih so bili udeleženi samo povzročitelji, se je zgodilo zaradi neprilagojene hitrosti in skoraj 31 % zaradi nepravilne smeri/strani vožnje.

Tabela 42: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči po vzroku prometne nesreče

Vzrok prometne nesreče	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Neprilagojena hitrost	149	60,8	60,8
Nepravilna stran/smer vožnje	75	30,6	91,4
Ostalo	18	7,3	98,8
Nepravilno prehitevanje	1	,4	99,2
Premiki z vozilom	1	,4	99,6
Nepravilnosti na vozilu	1	,4	100,0
Skupaj	245	100,0	

Tabela 43: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči po spolu povzročitelja

Spol	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Moški	225	91,8	91,8
Ženska	20	8,2	100,0
Skupaj	245	100,0	

Tabela 44: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči po starosti

Starost	Število	Širina razreda	Gostota razreda
Od 14,0 do 15,9 let	2	2	1,0
Od 16,0 do 17,9 let	3	2	1,5
Od 18,0 do 19,9 let	12	2	6,0
Od 20,0 do 21,9 let	13	2	6,5
Od 22,0 do 23,9 let	21	2	10,5
Od 24,0 do 25,9 let	10	2	5,0
Od 26,0 do 29,9 let	34	4	8,5
Od 30,0 do 39,9 let	48	10	4,8
Od 40,0 do 49,9 let	39	10	3,9
Od 50,0 do 59,9 let	28	10	2,8
Od 60,0 do 69,9 let	19	10	1,9
Od 70,0 do 79,9 let	11	10	1,1
Od 80,0 let do 84,9 let	3	5	0,6
85 in več let	2	5	0,4
Skupaj	245		

Tabela 45: Količina alkohola v krvi povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči

Količina alkohola v g/kg krvi	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
0,00	73	29,8	29,8
0,01 - 0,50	40	16,3	46,1
0,51 - 0,80	4	1,6	47,8
0,81 - 1,10	10	4,1	51,8
1,11 - 1,50	28	11,4	63,3
1,51 - 2,00	51	20,8	84,1
2,01 - 2,50	23	9,4	93,5
2,51 - 3,00	9	3,7	97,1
Več kot 3,00	7	2,9	100,0
Skupaj	245	100,0	

8.8.3 Prometne nesreče s smrtnim izidom v katerih sta bili udeleženi dve osebi (poleg povzročitelja še ena oseba)

Pri 573 prometnih nesrečah s smrtnim izidom je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba. Podatki so razvidni iz naslednje tabele.

Tabela 46: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba

	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Voznik osebnega avtomobila	349	60,9	60,9
Voznik motornega kolesa	58	10,1	71,0
Voznik tovornega vozila	50	8,7	79,8
Pešec	48	8,4	88,1
Kolesar	32	5,6	93,7
Voznik kolesa z motorjem	10	1,7	95,5
Voznik traktorja	10	1,7	97,2
Voznik kombiniranega vozil	7	1,2	98,4
Voznik avtobusa	4	,7	99,1
Voznik štirikolesa	3	,5	99,7
Voznik delovnega stroja	1	,2	99,8
Ostalo	1	,2	100,0
Skupaj	573	100,0	

Graf 25: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po vrsti udeležbe glede na to, ali so bili sami udeleženi ali je bila poleg njih še ena oseba

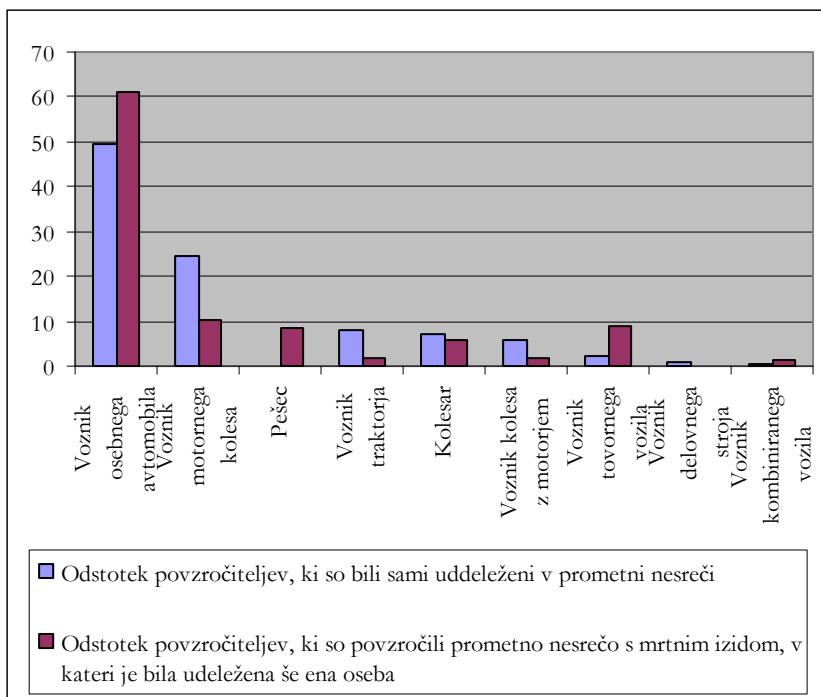
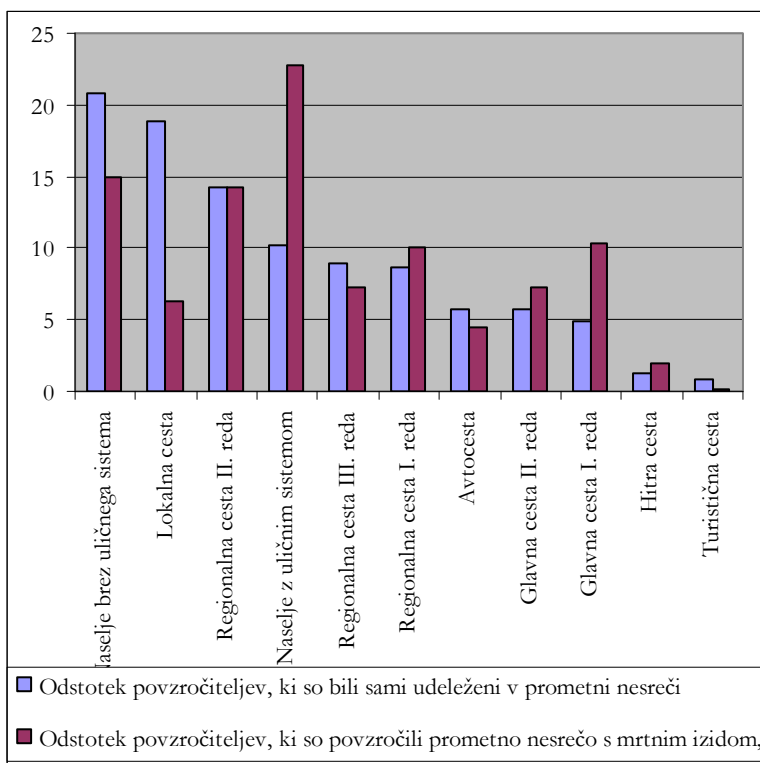


Tabela 47: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po kategorijah cest in naselij kraja prometne nesreče

Kategorija ceste, naselje	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Naselje z uličnim sistemom	130	22,7	22,7
Naselje brez uličnega sistema	86	15,0	37,7
Regionalna cesta II. reda	82	14,3	52,0
Glavna cesta I. reda	59	10,3	62,3
Regionalna cesta I. reda	58	10,1	72,4
Glavna cesta II. reda	42	7,3	79,8
Regionalna cesta III. reda	42	7,3	87,1
Lokalna cesta	36	6,3	93,4
Avtocesta	26	4,5	97,9
Hitra cesta	11	1,9	99,8
Turistična cesta	1	,2	100,0
Skupaj	573	100,0	

Graf 26: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po kategorijah cest in vrsti naselij glede na to, ali so bili sami udeleženi ali je bila poleg njih še ena oseba



Zanimiva je primerjava med vzroki prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki jih povzročijo povzročitelji, ki so sami udeleženi v prometni nesreči in povzročitelji, poleg katerih je udeležena še ena oseba. Povzročitelji, ki so bili sami, so zaradi neprilagojene hitrosti povzročili 61 % nesreč, v prometnih nesrečah, v katerih je bila udeležena še ena oseba, pa se je zaradi neprilagojene hitrosti zgodilo 40 % nesreč. Nepravilna smer/stran vožnje je za 10 % bolj pogost vzrok prometnim nesrečam, v katerih je udeležen samo povzročitelj. Neupoštevanje prednosti pa je razumljivo predvsem vzrok nesrečam, v katerih je udeleženih več oseb.

Tabela 48: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po glavnem vzroku prometne nesreče

Vzrok prometne nesreče	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Nepriлагоjena hitrost	228	39,8	39,8
Neppravilna stran/smer vožnje	116	20,2	60,0
Neupoštevanje pravil o prednosti	114	19,9	79,9
Neppravilnosti pešca	37	6,5	86,4
Ostalo	32	5,6	92,0
Premiki z vozilom	25	4,4	96,3
Neppravilno prehitevanje	18	3,1	99,5
Neppravilnosti na vozilu	2	,3	99,8
Neustrezna varnostna razdalja	1	,2	100,0
Skupaj	573	100,0	

Tabela 49: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po spolu

Spol	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Moški	504	88,0	88,0
Ženska	69	12,0	100,0
Skupaj	573	100,0	

Graf 27: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po spolu glede na to, ali so bili sami udeleženi ali je bila poleg njih še ena oseba

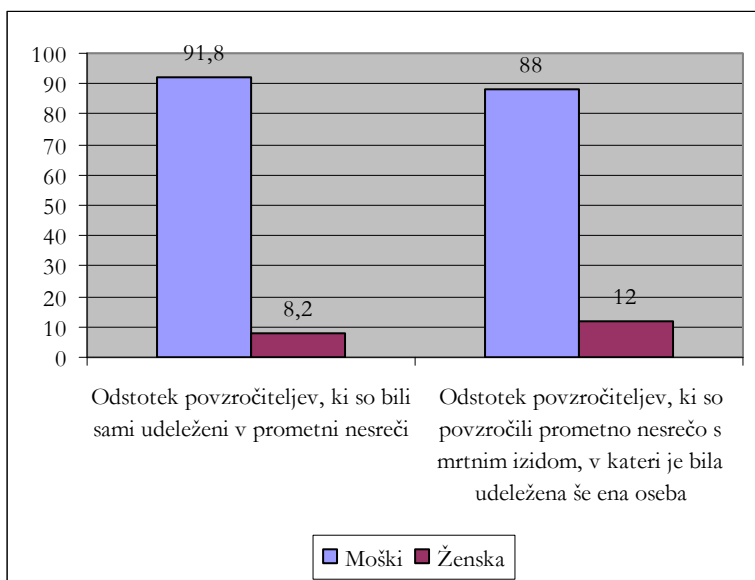


Tabela 50: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po starosti

Starost	Število	Širina razreda	Gostota razreda
Od 0,1 do 4,9 let	1	5	0,2
Od 5,0 do 9,9 let	2	5	0,4
Od 10,0 do 13,9 let	1	4	0,3
Od 14,0 do 15,9 let	4	2	2,0
Od 16,0 do 17,9 let	5	2	2,5
Od 18,0 do 19,9 let	19	2	9,5
Od 20,0 do 21,9 let	26	2	13,0
Od 22,0 do 23,9 let	42	2	21,0
Od 24,0 do 25,9 let	29	2	14,5
Od 26,0 do 29,9 let	56	4	14,0
Od 30,0 do 29,9 let	116	10	11,6
Od 40,0 do 49,9 let	108	10	10,8
Od 50,0 do 59,9 let	78	10	7,8
Od 60,0 do 69,9 let	36	10	3,6
Od 70,0 do 79,9 let	34	10	3,4
Od 80,0 let do 84,9 let	12	5	2,4
85 in več let	4	5	0,8
Skupaj	573		

Porazdelitev starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je glede na to, ali so bili udeleženi sami, ali pa je bilo udeleženih več oseb, podobna.

Graf 28: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po starosti glede na to, ali so bili sami udeleženi ali pa je bilo udeleženih več oseb

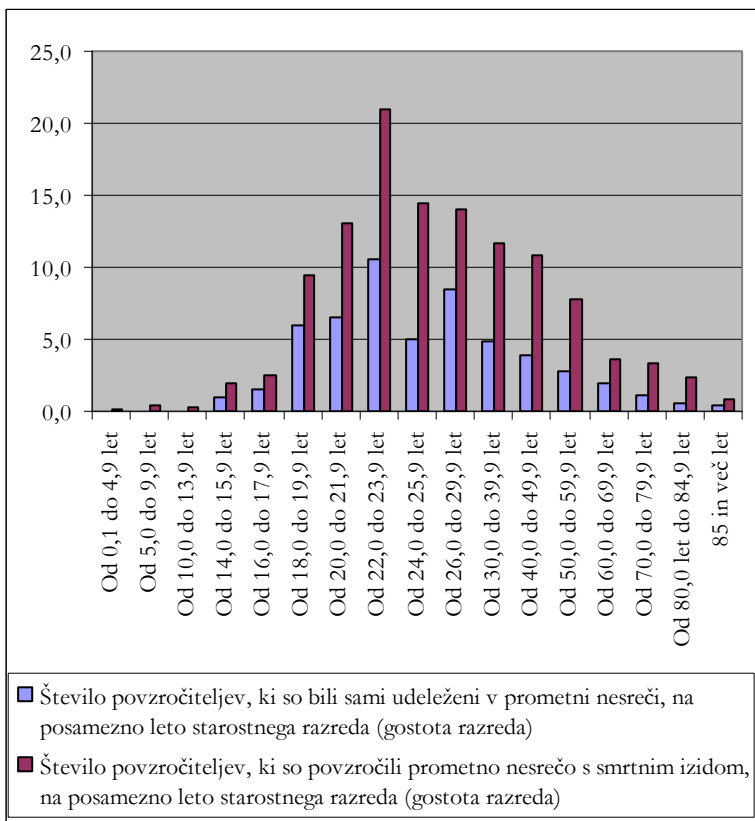


Tabela 51: Količina alkohola v krvi povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba

Količina alkohola v krvi (g/kg)	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
0,00	317	55,3	55,3
0,01 - 0,50	81	14,1	69,5
0,51 - 0,80	22	3,8	73,3
0,81 - 1,10	19	3,3	76,6
1,11 - 1,50	44	7,7	84,3
1,51 - 2,00	37	6,5	90,8
2,01 - 2,50	35	6,1	96,9
2,51 - 3,00	8	1,4	98,3
3,01 - 3,50	7	1,2	99,5
3,51 - 4,00	3	,5	100,0
Total	573	100,0	

Graf 29: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po količini alkohola v krvi glede na to, ali so bili sami udeleženi ali je bila poleg njih še ena oseba

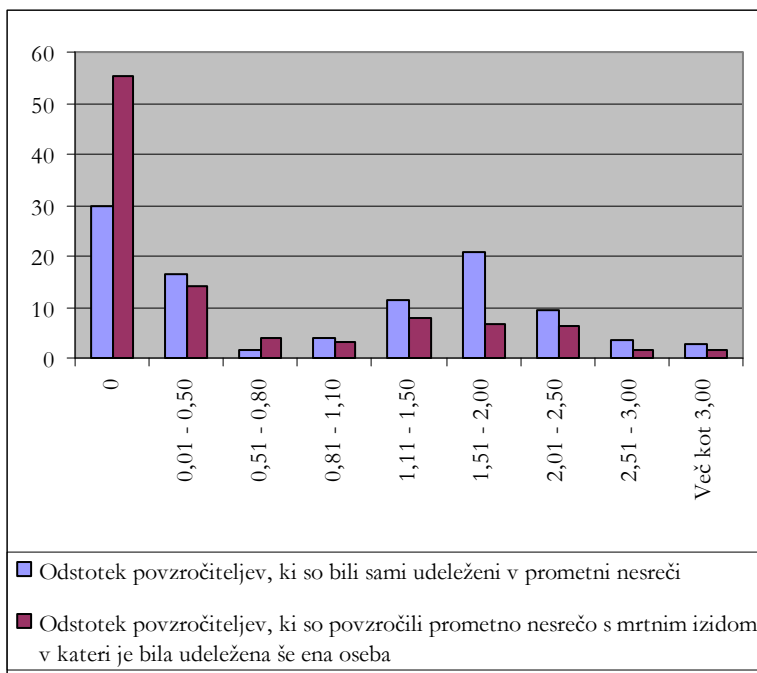


Tabela 52: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po posledicah za povzročitelja

Posledica	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Smrt	288	50,3	50,3
Brez poškodb	212	37,0	87,3
Lažja telesna poškodba	48	8,4	95,6
Težja telesna poškodba	25	4,4	100,0
Skupaj	573	100,0	

8.8.4 Sklep

Razlike med regijami, kar zadeva število udeleženih oseb v prometnih nesrečah so. V Zasavski, Notranjsko-kraški, Goriški, in Pomurski regiji je približno četrtnina povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom edini udeleženec v nesreči. Na območju Gorenjske regije je takih prometnih nesreč s smrtnim izidom samo slabih 13 %. Na drugem mestu je Podravska regija s 16%.

Polovica edinih udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom je voznikov osebnih avtomobilov, četrtnina so motoristi, sledijo pa še vozniki traktorjev, kolesarji, vozniki koles z motorjem. Podobna struktura vrste udeležbe je tudi pri povzročiteljih prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri katerih je bila udeležena še ena oseba. Večinoma so to moški, slaba desetina je žensk. Odstotek povzročiteljic prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri katerih je bila udeležena še ena oseba je nekoliko večji – 12 %.

Več kot 90 % teh nesreč sta vzrok neprilagojena hitrost in nepravilna stran/smer vožnje. Izstopajo povzročitelji stari med 23 in 24 let. Ta starost je tudi najbolj zastopana pri povzročiteljih prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri katerih je bila udeležena še ena oseba. Več kot 70 % edinih udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom je imelo v krvi neko količino alkohola, več kot pol nad 0,50 g/kg. Pri povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri katerih je bila udeležena še ena oseba je odstotek alkoholiziranosti bistveno manjši. Več kot polovica povzročiteljev je bila popolnoma treznih in le dobra četrtnina jih je imela več kot 0,5 g alkohola na kg krvi. Če je alkohol zelo pomemben, če ne glavni vzrok prometnih nesreč s smrtnim izidom edinih udeležencev, to gotovo ni pri prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri katerih je bila udeležena še ena oseba. Vpliva druge udeležene oseb v prometnih nesreč s smrtnim izidom pogosto ne poznamo, še manj pa ga lahko kvantitativno določimo.

8.9 Povzročitelji prometnih nesreč po statističnih regijah IN upravnih enotah prebivališča V OBDOBJU 2004-2008

8.9.1 Porazdelitev povzročiteljev prometnih nesreč po statističnih regijah prebivališča

Tabela 53 vsebuje absolutne številke povzročiteljev prometnih nesreč po statističnih regijah v obdobju 2004-2008, tabela 54 pa statistične koeficiente povzročiteljev prometnih nesreč na 10.000 prebivalcev in range teh koeficientov.

Tabela 53: Porazdelitev različnih povzročiteljev prometnih nesreč in povzročenih prometnih nesreč po statističnih regijah v obdobju 2004-2008

Statistična regija prebivališča	Število povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom		Število povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo		Število povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo		Število povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb	
	Število različnih povzročiteljev	Število povzročiteljev nesreč	Število različnih povzročiteljev	Število povzročiteljev nesreč	Število različnih povzročiteljev	Število povzročiteljev nesreč	Število različnih povzročiteljev	Število povzročiteljev nesreč
Pomurska	93	93	287	292	2175	2271	4747	2271
Podravska	183	183	743	754	10963	11732	16691	117342
Koroška	46	46	146	147	1737	1837	2333	1837
Savinjska	154	154	784	792	6350	6762	10955	6762
Zasavska	27	27	92	93	932	985	1787	985
Spodnjeposavska	39	39	183	183	1117	1155	2266	1155
Jugovzhodna Slovenija	104	104	356	360	3136	3308	4423	3308
Osrednjeslovenska	248	248	1234	1241	9735	10229	19594	10229
Gorenjska	102	102	482	492	2857	2975	6640	2975
Notranjsko-kraška	31	31	125	126	805	848	1524	848
Goriška	51	51	322	326	1512	1575	3482	1575
Obalno-kraška	54	54	294	300	1523	1570	4314	1570
Table Total	1132	1132	5048	5106	42842	45247	78756	88811

Po številu povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom na 10.000 prebivalcev je na prvem mestu Pomurska regija, sledijo pa ji Jugovzhodna Slovenija, Koroška, Zasavska, Notranjsko-kraška in Savinjska. V drugi polovici pa so regije Podravska, Spodnjeposavska, Gorenjska, Obalno-kraška, Osrednjeslovenska in z najmanjšim koeficientom: Obalno-kraška.

Povsem drugačne range dobimo za koeficiente število povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, lažjo telesno poškodbo in prometnih nesreč brez poškodb.

Tabela 54: Koefficienti povzročiteljev prometnih nesreč v petletnem obdobju na 10.000 prebivalcev po statističnih regijah in rangi koefficientov

Statistična regija prebivališča	Št. povzr. prom. nesreč s smrtnim izidom na 10.000 prebival.	Št. povzr. prom. nesreč s hujšo telesno poškod-bo na 10.000 prebival.	Število povzr. prom. nesreč z lažjo telesno poškod-bo na 10.000 prebival.	Število povzr. prom. nesreč brez poškod-bo na 10.000 prebival.	Rang števila povzr. prom. nesreč s smrtnim izidom na 10.000 prebival.	Rang števila povzr. prom. nesreč s hujšo telesno poškod-bo na 10.000 prebival.	Rang števila povzr. prom. nesreč z lažjo telesno poškod-bo na 10.000 prebival.	Rang števila povzr. prom. nesreč brez poškod-b na 10.000 prebival.
Pomurska	7,6	24	186	437	1	9	7	5
Podravska	5,7	23	365	596	7	10	1	1
Koroška	6,2	20	249	347	3	12	3	10
Savinjska	5,9	30	259	478	6	1	2	2
Zasavska	6,0	21	218	451	5	11	5	3
Spodnjeposavska	5,5	26	164	359	8	4	8	8
Jugovzhodna Slovenija	7,3	25	234	350	2	5	4	9
Osrednjeslovenska	4,9	24	201	433	11	7	6	6
Gorenjska	5,1	24	148	367	9	7	10	7
Notranjsko-kraška	6,0	24	163	321	5	8	9	11
Goriška	4,2	27	131	318	12	3	12	12
Obalno-kraška	5,0	28	146	447	10	2	11	4

Statistične regije, ki so v prvi polovici po številu povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom na 10.000 prebivalcev, so po številu povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo na 10.000 prebivalcev praviloma v drugi polovici in obratno. Rang števila povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in števila povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb se manj razlikujejo. Zanimiva je Podravska regija z največ povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in prometnih nesreč brez poškodb na 10.000 prebivalcev. Goriška regija pa je po obeh koefficientih na zadnjem mestu.

8.9.2 Povzročitelji prometnih nesreč po spolu v obdobju 2004-2008

77 % povzročiteljev prometnih nesreč v obdobju 2004-2008 je bilo moških, 23% pa ženske. Evropsko povprečje je 73 % in 27 % (Halbert, 2008, s. 1). Ženske so povzročile 11,1 % prometnih nesreč s smrtnim izidom, 19,3 % prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, 26,8 % prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in 21,5 % prometnih nesreč brez poškodb.

Tabela 55: Povzročitelji prometnih nesreč po spolu

Klasifikacija prometne nesreče	Spol				Skupaj	
	Moški		Ženska		Število	%
	Število	%	Število	%		
brez poškodbe	77488	78,5%	21179	21,5%	98667	100,0%
težja telesna poškodba	4425	80,7%	1059	19,3%	5484	100,0%
lažja telesna poškodba	35115	73,2%	12831	26,8%	47946	100,0%
smrt	1088	88,9%	136	11,1%	1224	100,0%
Skupaj	118116	77,0%			153321	100,0%

Tabela 56: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po spolu in statističnih regijah kraja prometne nesreče

	Spol				Skupaj	
	Moški		Ženska		Število	%
	Število	%	Število	%		
Pomurska	91	91,0%	9	9,0%	100	100,0%
Podravska	181	89,2%	22	10,8%	203	100,0%
Koroška	30	81,1%	7	18,9%	37	100,0%
Savinjska	147	89,1%	18	10,9%	165	100,0%
Zasavska	15	83,3%	3	16,7%	18	100,0%
Spodnjeposavska	29	82,9%	6	17,1%	35	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	107	91,5%	10	8,5%	117	100,0%
Osrednjeslovenska	236	86,8%	36	13,2%	272	100,0%
Gorenjska	89	86,4%	14	13,6%	103	100,0%
Notranjsko-kraška	42	89,4%	5	10,6%	47	100,0%
Goriška	56	94,9%	3	5,1%	59	100,0%
Obalno-kraška	65	95,6%	3	4,4%	68	100,0%
Skupaj	1088	88,9%	136	11,1%	1224	100,0%

Povprečni odstotek prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so jih povzročile ženske je sicer 11,1 %, vendar so razlike med statističnimi regijami. Na območju Srednjeposavske regije so ženske povzročile 17,1 % prometnih nesreč s smrtnim izidom, na območju Goriške in Obalno-kraške pa samo 5,1 % oziroma 4,4 %.

Porazdelitev odstotkov po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev je podobna porazdelitvi po statističnih regijah kraja prometnih nesreč.

Tabela 57: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po spolu in statističnih regijah prebivališča

	Spol				Skupaj	
	Moški		Ženska		Število	%
	Število	%	Število	%		
Pomurska	85	89,5%	10	10,5%	95	100,0%
Podravska	159	86,4%	25	13,6%	184	100,0%
Koroška	40	87,0%	6	13,0%	46	100,0%
Savinjska	144	91,1%	14	8,9%	158	100,0%
Zasavska	22	84,6%	4	15,4%	26	100,0%
Spodnjeposavska	33	82,5%	7	17,5%	40	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	98	92,5%	8	7,5%	106	100,0%
Osrednjeslovenska	220	86,6%	34	13,4%	254	100,0%
Gorenjska	94	87,0%	14	13,0%	108	100,0%
Notranjsko-kraška	29	93,5%	2	6,5%	31	100,0%
Goriška	48	94,1%	3	5,9%	51	100,0%
Obalno-kraška	47	88,7%	6	11,3%	53	100,0%
Skupaj	1019	88,5%	133	11,5%	1152	100,0%

8.9.3 Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po upravnih enotah prebivališča

Od 1224 povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom jih 72 ni imelo izpolnjenega podatka o upravni enoti prebivališča. Od ostalih 1152, jih je 42 % prebivalo na območju upravnih enot, ki pokriva 11 mestnih občin, ostalih 58 % pa na območju drugih upravnih enot. Največ - 12,6% povzročiteljev je imelo prebivališče na območju upravne enote Ljubljana, sledi Maribor s 5,2 %, Novo mesto s 4,0%, Ptuj s 3,8 %, Kranj s 3,3 % itd. 50 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom se je zgodilo na območju 14 upravnih enot, na območju katerih živi.

Primerjava deležev povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom in deležev prebivalstva kaže, da je delež povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v populaciji vseh povzročiteljev teh nesreč, večji od deleža prebivalstva upravne enote v populaciji vseh

prebivalcev Slovenije, na območju naslednjih upravnih enot (prvi odstotek v oklepaju je odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, drugi pa odstotek prebivalstva):

- Ljutomer (1,9 %; 0,9 %),
- Trebnje(1,8 %; 0,9 %),
- Novo mesto (4,0%, 3,1 %),
- Radlje ob Dravi (1,5 %; 0,8 %),
- Šentjur pri Celju (1,5 %; 0,9 %),
- Gornja Radgona (1,6 %; 1,0%)
- Žalec (2,5 %; 1,9 %),
- Ptuj (3,8 %; 3,4 %),
- Slovenska Bistrica (2,1 %; 1,7 %),
- Domžale (2,9%; 2,6 %),
- Grosuplje /2,0 %; 1,7 %),
- Lendava (1,5 %; 1,2 %).

Tabela 58: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po upravnih enotah prebivališča

Upravna enota prebivališča	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Ljubljana	154	12,6	12,6
Maribor	72	5,9	18,5
Novo mesto	49	4,0	22,5
Ptuj	47	3,8	26,3
Kranj	40	3,3	29,6
Domžale	36	2,9	32,5
Murska Sobota	34	2,8	35,3
Celje	31	2,5	37,8
Žalec	31	2,5	40,3
Slovenska Bistrica	26	2,1	42,4
Velenje	26	2,1	44,5
Radovljica	25	2,0	46,5
Grosuplje	24	2,0	48,5
Koper	23	1,9	50,4
Ljutomer	23	1,9	52,3
Nova Gorica	23	1,9	54,2
Trebnje	22	1,8	56

Tabela 58: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po upravnih enotah prebivališča - nadaljevanje

Upravna enota prebivališča	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Gornja Radgona	20	1,6	57,6
Škofja Loka	19	1,6	59,2
Jesenice	18	1,5	60,7
Lendava	18	1,5	62,2
Radlje ob Dravi	18	1,5	63,7
Šentjur pri Celju	18	1,5	65,2
Sežana	17	1,4	66,6
Šmarje pri Jelšah	16	1,3	67,9
Črnomelj	15	1,2	69,1
Krško	14	1,1	70,2
Litija	14	1,1	71,3
Sevnica	14	1,1	72,4
Slovenske Konjice	14	1,1	73,5
Ajdovščina	13	1,1	74,6
Ilirska Bistrica	13	1,1	75,7
Kočevje	13	1,1	76,8
Slovenj Gradec	13	1,1	77,9
Pesnica	13	1,1	79,0
Brežice	12	1,0	80,0
Mozirje	12	1,0	81,0
Druge upravne enote	140	14,0	95,0
Ni podatka	72	5,0	100,0
Skupaj	1224	100,0	

Pri vseh drugih upravnih enotah je delež prebivalstva večji od deleža povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom. Največje razlike so pri upravnih enotah Ljutomer, Trebnje, Novo mesto, Radlje ob Dravi, Šentjur pri Celju, Gornja Radgona in Žalec.

81 %vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz območja upravne enote Ljubljana je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju te oziroma sosednjih upravnih enot (Vrhnika, Grosuplje, Domžale).

81 %vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz območja upravne enote Maribor je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju te oziroma sosednjih upravnih enot (Ptuj, Slovenska Bistrica, Pesnica, Ruše).

71 %vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz območja upravne enote Ljutomer je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju te oziroma sosednje upravne enote (Gornja Radgona).

73 %vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz območja upravne enote Trebnje je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju te oziroma sosednje upravne enote (Novo mesto).

89 %vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz območja upravne enote Novo mesto je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju te oziroma sosednjih upravnih enot (Trebnje, Krško, Grosuplje).

72 %vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz območja upravne enote Radlje ob Dravi je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju te oziroma sosednje upravne enote (Ravne na Koroškem).

62 %vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz območja upravne enote Šentjur pri Celju je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju te oziroma sosednjih upravnih enot (Celje, Laško).

81 %vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz območja upravne enote Gornja Radgona je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom na območju te oziroma sosednjih upravnih enot (Lenart, Ljutomer).

8.9.4 Povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, z lažjo telesno poškodbo in brez poškodb po upravnih enotah prebivališča

Od 5465 povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo jih 355 ni imelo izpolnjenega podatka o upravni enoti prebivališča. Od ostalih 5110, jih je 48 % prebivalo na območju upravnih enot, ki pokriva 11 mestnih občin, ostalih 52 % pa na območju drugih upravnih enot. Največ -14,7% povzročiteljev je imelo prebivališče na območju upravne enote Ljubljana, sledi Maribor s 5,5 %, Kranj s 3,8 %, Ptuj s 3,5 %, Nova Gorica s 3,2 %, Celje s 3,1 %, Novo mesto s 3,1%, itd.

Tabela 59: 75 % povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po upravnih enotah prebivališča

Upravna enota prebivališča	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Ljubljana	802	14,7	14,7
Maribor	298	5,5	20,1
Kranj	209	3,8	24,0
Ptuj	189	3,5	27,4
Nova Gorica	175	3,2	30,6
Celje	170	3,1	33,7
Novo mesto	168	3,1	36,8
Murska Sobota	149	2,7	39,5
Žalec	132	2,4	41,9
Velenje	127	2,3	44,3
Koper	122	2,2	46,5
Domžale	119	2,2	48,7
Šmarje pri Jelšah	98	1,8	50,5
Grosuplje	93	1,7	52,2
Kamnik	93	1,7	53,9
Škofja Loka	88	1,6	55,5
Radovljica	84	1,5	57,0
Slovenska Bistrica	83	1,5	58,5
Slovenske Konjice	83	1,5	60,1
Krško	75	1,4	61,4
Jesenice	74	1,4	62,8
Sežana	69	1,3	64,0
Gornja Radgona	65	1,2	65,2
Postojna	65	1,2	66,4
Piran	64	1,2	67,6
Šentjur pri Celju	62	1,1	68,7
Mozirje	59	1,1	69,8
Vrhnika	59	1,1	70,9
Pesnica	59	1,1	72,0
Brežice	57	1,0	73,0
Ajdovščina	55	1,0	74,0
Litija	55	1,0	75,0

Od 48018 povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo jih 2399 (5 %) ni imelo izpolnjenega podatka o upravni enoti prebivališča. Od ostalih 45619, jih je 51,3 %

prebivalo na območju upravnih enot, ki pokriva 11 mestnih občin, ostalih 48,7 % pa na območju drugih upravnih enot. Največ – 13,6 % povzročiteljev je imelo prebivališče na območju upravne enote Ljubljana, sledi Maribor s 10,8 %, Ptuj s 6,4 %, Celje s 3,7 %, Novo mesto s 3,0%, itd.

Od 98907 povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb jih 10012 (10,3 %) ni imelo izpolnjenega podatka o upravni enoti prebivališča. Od ostalih 88895, jih je 52,5 % prebivalo na območju upravnih enot, ki pokriva 11 mestnih občin, ostalih 47,5 % pa na območju drugih upravnih enot. Največ – 15,0 % povzročiteljev je imelo prebivališče na območju upravne enote Ljubljana, sledi Maribor s 9,4 %, Ptuj s 4,0 %, Celje s 3,5 %, Kranj s 3,1%, itd.

Tabela 60: Rangi upravnih enot prebivališča povzročiteljev po klasifikaciji prometne nesreče

Upravna enota prebivališča povzročitelja	Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom	Povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb
Ljubljana	1	1	1	1
Maribor	2	2	2	2
Novo mesto	3	7	5	8
Ptuj	4	4	3	3
Kranj	5	3	6	5
Domžale	6	12	8	10
Murska Sobota	7	8	9	6
Celje	8	6	4	4
Žalec	9	9	13	13
Slovenska Bistrica	10	18	7	11
Velenje	11	10	10	12
Radovljica	12	17	29	16
Grosuplje	13	14	16	14
Koper	14	11	43	7
Ljutomer	15	43	38	34
Nova Gorica	16	5	15	9

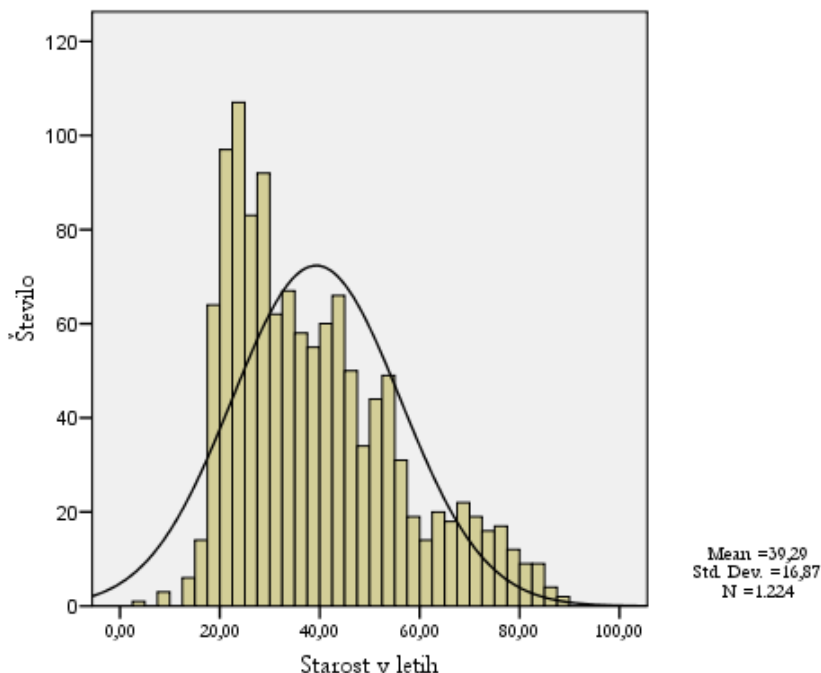
8.9.5 Starostna struktura povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom

Povprečna starost povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je znašala 39,3 leta. Najmlajši povzročitelj je bil star 2,9 let, najstarejši pa 89,5 let. Standardni odklon znaša 16,9 let. Gre za razpršeno populacijo. Polovico povzročiteljev je bilo mlajših od 35,6 let, polovico pa starejših.

Iz naslednje tabele je razvidno, da so najbolj pogosti povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom stari od 18 do 30 let. Predstavljajo kar 36 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Najbolj obremenjeni leti pa sta 22 in 23 let s po 49 povzročitelji. Na drugem mestu so povzročitelji stari 20 in 21 let. Verjetnost, da oseba stara 22 let povzroči prometno nesrečo s smrtnim izidom, je dvakrat večja od verjetnosti, da jo povzroči oseba stara od 30 do 39 let.

Graf 30: Histogram starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom



Delež voznikov B kategorije starih med 22 in 23 let znaša med povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom 5,9 %, v populaciji vseh voznikov B kategorije pa 3,5.

Za primerjavo starostne strukture povzročiteljev, ki so imeli v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom dovoljenje B kategorije in starostne strukture voznikov B kategorije v registru voznikov, smo uporabili podatke iz registra na dan 31.12.2008. Statistika starostne strukture povzročiteljev je izračunana na petletnem obdobju, podatki iz registra voznikov pa se nanašajo le na leto 2008. Zaradi tega se rezultati primerjav obeh populacij lahko za kakšno desetinko odstotka razlikujejo od natančnih rezultatov.

Tabela 61: Starostna struktura vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom

Starost	Število	Odstotek	Širina razreda	Gostota razreda
Od 22,0 do 23,9 let	98	8,0	2	49,0
Od 20,0 do 21,9 let	73	6,0	2	36,5
Od 26,0 do 29,9 let	144	11,8	4	36,0
Od 24,0 do 25,9 let	64	5,2	2	32,0
Od 18,0 do 19,9 let	63	5,1	2	31,5
Od 30,0 do 39,9 let	242	19,8	10	24,2
Od 40,0 do 49,9 let	210	17,2	10	21,0
Od 50,0 do 59,9 let	143	11,7	10	14,3
Od 60,0 do 69,9 let	74	6,0	10	7,4
Od 70,0 do 79,9 let	64	5,2	10	6,4
Od 16,0 do 17,9 let	11	0,9	2	5,5
Od 14,0 do 15,9 let	9	0,7	2	4,5
Od 80,0 do 84,9 let	18	1,5	5	3,6
85 let in več	6	0,5	5	1,2
Od 5,0 do 9,9 let	3	0,2	5	0,6
Od 10,0 do 13,9 let	1	0,1	4	0,3
Od 0,1 do 4,9 let	1	0,1	5	0,2

Tabela 62: Primerjava zastopanosti starostnih razredov voznikov B kategorije med populacijo povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom in populacijo vseh voznikov B kategorije

Starost	Število povzročiteljev - voznikov B kategorije	Odstotek v populaciji povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek v populaciji vseh voznikov B kategorije	Koeficient
Od 18,0 do 19,9 let	57	7,2	2,0	3,61
Od 22,0 do 23,9 let	72	9,1	3,5	2,60
80 let in več	16	2,0	0,8	2,53
Od 20,0 do 21,9 let	61	7,7	3,3	2,34
Od 24,0 do 25,9 let	47	5,9	3,8	1,57
Od 26,0 do 29,9 let	85	10,8	8,6	1,25
Od 30,0 do 39,9 let	157	19,9	21,6	0,92
Od 70,0 do 79,9 let	37	4,7	5,4	0,87
Od 40,0 do 49,9 let	126	15,9	21,3	0,75
Od 50,0 do 59,9 let	93	11,8	18,9	0,62
Od 60,0 do 69,9 let	39	4,9	10,9	0,45
Skupaj	790	100,0	100,1	

Koeficient je razmerje med obema odstotkoma. Največji koeficient ima starost 18 in 19 let. Znaša 3,61, kar pomeni, da je tveganje za voznike B kategorije stare 18 in 19 let 3,6 večja, kot je njihova stistična verjetnost pojavljanja v populaciji vseh voznikov B kategorije. Ali drugače: verjetnost, da voznik B kategorije star 18 ali 19 let povzroči prometno nesrečo s smrtnim izidom, je skoraj 4-krat večja, kot verjetnost, da jo povzroči voznik B kategorije star med 30 in 39 let.

Večje tveganje za povzročitev prometne nesreče s smrtnim izidom kaže statistika za vse starosti od 18 do 24 let, vmes pa je tudi starost nad 80 let.

Med vozniki motornih koles so najbolj pogosti povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom stari med 22 in 29 let. Najbolj tvegani leti z vidika povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom sta leti 22 in 23.

Primerjava povprečnih starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah kaže, da najstarejši povzročitelji prebivajo na območju Osrednjeslovenske statistične enote, najmlajši pa na območju Notranjsko-kraške in Zasavske. Razpršenost okrog povprečne starosti je najmanjša na območju Zasavske statistične enote.

Najbolj pogosta starost povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je 22-23 let. S to starostjo izstopajo statistične regije: Savinjska, Osrednjeslovenska in Podravska. Na drugem mestu je starost 18-19 let. Izstopata Osrednjeslovenska in Jugovzhodna Slovenija. Na tretjem mestu je starost 20-21 let. Izstopata Gorenjska in Savinjska regija.

Povprečna starost povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo je znašala 37,2 leti. Najmlajši povzročitelj je bil star 3,2 leti, najstarejši pa 91,7 let. Standardni odklon znaša 16,9 let. Gre za razpršeno populacijo. Polovico povzročiteljev je bilo mlajših od 33,2 leti, polovico pa starejših.

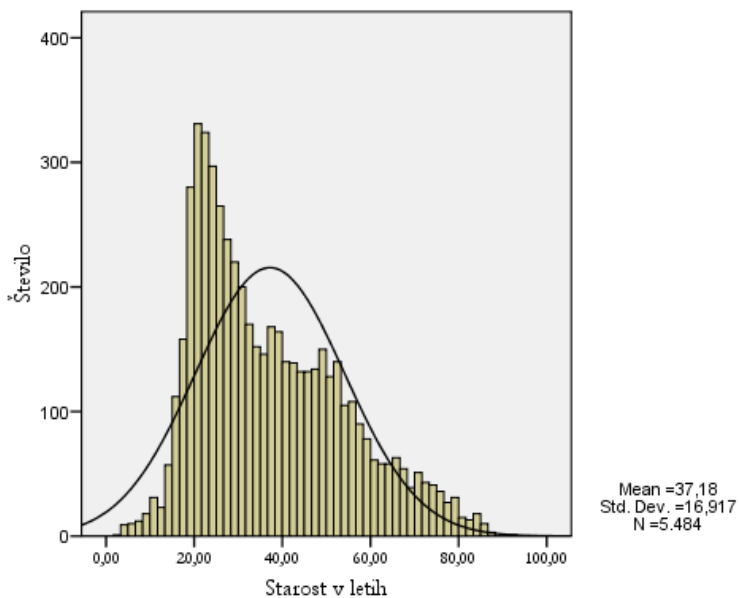
Tabela 63: Povprečne starosti in standardni odkloni povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah

Statistična regija prebivališča povzročitelja	Srednja vrednost	Standardni odklon
Pomurska	39,2	16,4
Podravska	39,5	16,9
Koroška	37,5	16,7
Savinjska	39,7	17,3
Zasavska	35,2	10,9
Spodnjeposavska	39,5	18,2
Jugovzhodna Slovenija	37,5	17,5
Osrednjeslovenska	40,9	17,6
Gorenjska	38,7	17,2
Notranjsko-kraška	35,1	17,2
Goriška	38,7	17,7
Obalno-kraška	37,2	16,3

Tabela 64: Najbolj pogoste starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom

Statistična regija prebivališča povzročitelja	Najbolj pogoste starosti (število povzročiteljev na posamezno leto v tem razredu starosti)	Druge najbolj pogoste starosti (število povzročiteljev na posamezno leto v tem razredu starosti)
Pomurska	Od 26,0 do 29,9 let (2,5)	Od 30,0 do 39,9 let (2,5)
Podravska	Od 22,0 do 23,9 let (6,5)	Od 24,0 do 25,9 let (6,5)
Koroška	Od 22,0 do 23,9 let (3,0)	Od 20,0 do 21,9 let (1,5)
Savinjska	Od 22,0 do 23,9 let (8,5)	Od 20,0 do 21,9 let (5,0)
Zasavska	Od 22,0 do 23,9 let (2,0)	Od 26,0 do 29,9 let (1,5)
Spodnjeposavska	Od 22,0 do 23,9 let (2,5)	Od 18,0 do 19,9 let (1,0)
Jugovzhodna Slovenija	Od 18,0 do 19,9 let (5,5)	Od 22,0 do 23,9 let (4,5)
Osrednjeslovenska	Od 22,0 do 23,9 let (8,5)	Od 18,0 do 19,9 let (8,0)
Gorenjska	Od 20,0 do 21,9 let (5,0)	Od 24,0 do 25,9 let (5,0)
Notranjsko-kraška	Od 20,0 do 21,9 let (1,5)	Od 24,0 do 25,9 let (1,5)
Goriška	Od 20,0 do 21,9 let (3,0)	Od 24,0 do 25,9 let (2,0)
Obalno-kraška	Od 22,0 do 23,9 let (3,5)	Od 18,0 do 19,9 let (2,5)

Graf 31: Histogram starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo



Iz naslednje tabele je razvidno, da so najbolj pogosti povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo stari od 18 do 30 let. Predstavljajo 36 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo.

Najbolj obremenjeni leti pa sta 20 in 21 let s po 198 povzročitelji. Na drugem mestu so povzročitelji stari 22 in 23 let. Verjetnost, da oseba stara 22 let povzroči prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo, je dvakrat večja od verjetnosti, da jo povzroči oseba stara od 30 do 39 let.

Tabela 65: Starostna struktura vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo

Starost	Število	Odstotek	Širina razreda	Gostota razreda
Od 20,0 do 21,9 let	396	7,2	2	198,0
Od 22,0 do 23,9 let	381	7,0	2	190,5
Od 24,0 do 25,9 let	326	6,0	2	163,0
Od 18,0 do 19,9 let	315	5,8	2	157,5
Od 26,0 do 29,9 let	566	10,4	4	141,5
Od 30,0 do 39,9 let	992	18,2	10	99,2
Od 16,0 do 17,9 let	171	3,1	2	85,5
Od 40,0 do 49,9 let	822	15,0	10	82,2
Od 50,0 do 59,9 let	645	11,8	10	64,5
Od 14,0 do 15,9 let	108	2,0	2	54,0
Od 60,0 do 69,9 let	333	6,1	10	33,3
Od 70,0 do 79,9 let	229	4,2	10	22,9
Od 10,0 do 13,9 let	67	1,2	4	16,8
Od 80,0 do 84,9 let	46	0,8	5	9,2
Od 5,0 do 9,9 let	40	0,7	5	8,0
85 let in več	14	0,3	5	2,8
Od 0,1 do 4,9 let	10	0,2	5	2,0
Ni podatka	4	0,1		
Skupaj	5465	100,0		

Tabela 66: Primerjava zastopanosti starostnih razredov voznikov B kategorije med populacijo povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo in populacijo vseh voznikov B kategorije

Starost	Število	Odstotek v populaciji povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek v populaciji vseh voznikov B kategorije	Koeficient
Od 14,0 do 15,9 let	4,0	0,1	-	-
Od 16,0 do 17,9 let	18,0	0,6	-	-
Od 18,0 do 19,9 let	241,0	7,4	2,0	3,7
Od 20,0 do 21,9 let	287,0	8,9	3,3	2,7
Od 22,0 do 23,9 let	276,0	8,5	3,5	2,4
Od 24,0 do 25,9 let	221,0	6,8	3,8	1,8
Od 26,0 do 29,9 let	368,0	11,4	8,6	1,3
80 let in več	23,0	0,8	0,8	1,0
Od 30,0 do 39,9 let	647,0	20,0	21,6	0,9
Od 40,0 do 49,9 let	505,0	15,6	21,3	0,7
Od 70,0 do 79,9 let	122,0	3,8	5,4	0,7
Od 50,0 do 59,9 let	348,0	10,7	18,9	0,6
Od 60,0 do 69,9 let	176,0	5,4	10,9	0,5
Ni podatka	3,0	0,1	-	
Skupaj	3239,0	100,0		

Za primerjavo starostne strukture povzročiteljev, ki so imeli v času povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo dovoljenje B kategorije in starostne strukture voznikov B kategorije v registru voznikov, smo uporabili podatke iz registra na dan 31.12.2008. Statistika starostne strukture povzročiteljev je izračunana na petletnem obdobju, podatki iz registra voznikov pa se nanašajo le na leto 2008. Zaradi tega se rezultati primerjav obeh populacij lahko za kakšno desetinko odstotka razlikujejo od natančnih rezultatov.

Koeficient je razmerje med obema odstotkoma. Največji koeficient ima starost 18 in 19 let. Znaša 3,7, kar pomeni, da je tveganje za voznike B kategorije stare 18 in 19 let 3,7-krat večje, kot je njihova statistična verjetnost pojavljanja v populaciji vseh voznikov B kategorije. Ali drugače: verjetnost, da voznik B kategorije star 18 ali 19 let povzroči prometno nesrečo s smrtnim izidom, je skoraj 4-krat večja, kot verjetnost, da jo povzroči voznik B kategorije star med 30 in 39 let.

8.10 POVZROČITELJI PROMETNIH NESREČ, KI SO POVZROČILI VEČ KOT ENO PROMETNO NESREČO V OBDOBJU 2004-2008 PO STATISTIČNIH REGIJAH PREBIVALIŠČA IN NJIHOVA UDELEŽBA (NI POVZROČITELJ) V DRUGIH PROMETNIH NESREČAH

8.10.1 Povzročitelji prometnih nesreč, ki so povzročili več kot eno prometno nesrečo iste vrste

Tabela 67: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so povzročili več kot eno prometno nesrečo iste vrste

Statistična regija prebivališča	% povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	% povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	% povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	1,7	4,0	9,6
Podravska	1,5	6,2	11,7
Koroška	0,7	5,3	8,4
Savinjska	1,0	5,8	10,8
Zasavska	1,1	5,3	10,7
Spodnjeposavska	0,0	3,3	9,2
Jugovzhodna Slovenija	1,1	4,8	9,5
Osrednjeslovenska	0,6	4,5	10,1
Gorenjska	2,1	3,9	9,4
Notranjsko-kraška	0,8	5,0	8,4
Goriška	1,2	4,0	8,1
Obalno-kraška	2,0	2,8	9,9

Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom niso prikazani, ker so povzročili po eno prometno nesrečo s smrtnim izidom.

Obstajajo razlike med statističnimi regijami. 2,1 % povzročiteljev iz Gorenjske regije je povzročilo več kot eno prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo, v Srednjeposavski regiji takih povzročiteljev ni bilo.

S povzročitelji – povratniki prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo je najbolj obremenjena Podravska regija s 6,2 %. 5 % ali več imajo še Savinjska, Koroška, Zasavska in Notranjsko-kraška regija. Najmanj tovrstnih povratnikov v petletnem obdobju beleži Obalno-kraška regija, ki ima več kot dvakrat manjši odstotek kot Podravska regija.

Najmanjše razlike so med povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb.

Razpon znaša 8,1–11,7 %. Tudi s temi povratniki je najbolj obremenjena Podravska, najmanj pa Goriška regija.

8.10.2 Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so poleg prometne nesreče s smrtnim izidom povzročili še druge prometne nesreče

Tabela 68: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so poleg prometne nesreče s smrtnim izidom povzročili še druge prometne nesreče

Statistična regija prebivališča	% povzročiteljev, ki so povzročili še prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo	% povzročiteljev, ki so povzročili še prometno nesrečo z lažjo telesno poškodbo	% povzročiteljev, ki so povzročili še prometno nesrečo brez poškodb
Pomurska	0,0	4,3	15,1
Podravska	0,0	8,7	16,9
Koroška	0,0	13,0	17,4
Savinjska	(1)	12,3	16,2
Zasavska	0,0	3,7	7,4
Spodnjeposavska	0,0	2,6	7,7
Jugovzhodna Slovenija	2,9	7,7	19,2
Osrednjeslovenska	1,2	4,8	11,7
Gorenjska	(1)	2,9	14,7
Notranjsko-kraška	0,0	6,5	12,9
Goriška	3,9	2,0	11,8
Obalno-kraška	0,0	5,6	22,2

3,9 % povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Goriške regije je povzročilo tudi prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo. Na drugem mestu je Jugovzhodna Slovenija s 2,9 %. V večini regij tovrstnih povratnikov v obdobju 2004-2008 ni bilo. So pa povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom povzročili več prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in prometnih nesreč brez poškodb.

Tudi v tem primeru so razlike med statističnimi regijami. Na območju Koroške regije je kar 13 % povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom povzročilo še eno ali več prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo. Nasprotje temu je Goriška regija, ki ima samo 2,0 % takšnih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Jugovzhodne Slovenije, ki so v obdobju 2004-2008 povzročili še prometno nesrečo brez poškodb, znaša kar 19,2 %. Vsak peti povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom je povzročil tudi prometno nesrečo brez poškodb. V Zasavski regiji je takih povzročiteljev samo 7,4 %.

8.10.3 Statistične verjetnosti, da povzročitelj prometne nesreče določene vrste povzroči še prometno nesrečo druge vrste

Statistične verjetnosti da povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom povzroči drugo prometno nesrečo, se razlikujejo med statističnimi regijami. Primer: verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo iz Podravske regije povzroči prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo je trikrat večja, kot verjetnost povzročitelja iz Zasavske regije ali Goriške regije.

Tabela 69: Statistične verjetnosti, da povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo povzroči še druge prometne nesreče

Statistična regija prebivališča	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo povzroči tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo povzroči tudi prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo povzroči tudi prometno nesrečo brez poškodb
Pomurska	0,00	0,06	0,20
Podravska	0,00	0,12	0,24
Koroška	0,00	0,10	0,16
Savinjska	0,00	0,09	0,21
Zasavska	0,00	0,04	0,22
Spodnjeposavska	0,00	0,07	0,19
Jugovzhodna Slovenija	0,01	0,07	0,19
Osrednjeslovenska	0,00	0,09	0,18
Gorenjska	0,00	0,07	0,18
Notranjsko-kraška	0,00	0,07	0,14
Goriška	0,01	0,04	0,12
Obalno-kraška	0,00	0,08	0,19

Tabela 70: Statistične verjetnosti, da povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo povzroči še druge prometne nesreče

Statistična regija prebivališča	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo povzroči tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo povzroči tudi prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo povzroči tudi prometno nesrečo brez poškodb
Pomurska	0,002	0,007	0,19
Podravska	0,001	0,007	0,23
Koroška	0,003	0,007	0,14
Savinjska	0,003	0,010	0,22
Zasavska	0,001	0,004	0,19
Spodnjeposavska	0,001	0,011	0,13
Jugovzhodna Slovenija	0,003	0,007	0,17
Osrednjeslovenska	0,001	0,010	0,21
Gorenjska	0,001	0,011	0,16
Notranjsko-kraška	0,002	0,010	0,15
Goriška	0,001	0,007	0,12
Obalno-kraška	0,002	0,014	0,19

Večje so samo verjetnosti povzročitve prometne nesreče brez poškodb.

Tabela 72: Statistične verjetnosti, da povzročitelj prometne nesreče brez poškodbe povzroči še druge prometne nesreče

Statistična regija prebivališča	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče brez poškodb povzroči tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče brez poškodb povzroči tudi prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo	Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče brez poškodb povzroči tudi prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo
Pomurska	0,003	0,009	0,072
Podravska	0,002	0,008	0,130
Koroška	0,003	0,008	0,102
Savinjska	0,002	0,012	0,109
Zasavska	0,001	0,009	0,084
Spodnjeposavska	0,001	0,010	0,057
Jugovzhodna Slovenija	0,005	0,012	0,102
Osrednjeslovenska	0,001	0,009	0,087
Gorenjska	0,002	0,010	0,058
Notranjsko-kraška	0,003	0,010	0,066
Goriška	0,002	0,009	0,049
Obalno-kraška	0,003	0,009	0,054

Večje so samo verjetnosti povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo.

8.10.4 Udeležba povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v drugih prometnih nesrečah

Tabela 73: Število udeležb povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v drugih prometnih nesrečah (povzročitelji teh nesreč so druge osebe)

Statistična regija prebivališča	Število povzroči- teljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Število udeležb v prometnih nesrečah s smrtnim izidom	Število udeležb v prometnih nesrečah s hujšo telesno poškodbo	Število udeležb v v prometnih nesrečah z lažjo telesno poškodbo	Število udeležb v v prometnih nesrečah brez poškodb
Pomurska	93	-	-	-	6
Podravska	183	-	-	12	15
Koroška	46	-	-	5	5
Savinjska	154	-	2	6	18
Zasavska	27	-	-	-	2
Spodnjeposavska	39	-	-	2	2
Jugovzhodna Slovenija	104	1	-	10	10
Osrednjeslovenska	248	-	2	13	23
Gorenjska	102	-	2	5	3
Notranjsko-kraška	31	-	-	2	2
Goriška	51	-	-	3	2
Obalno-kraška	54	-	-	4	1

Tabela 74: Statistične verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom udeležen v drugih prometnih nesrečah

Statistična regija prebivališča	Verjetnost, da je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom udeležen v prometni nesreči s smrtnim izidom	Verjetnost, da je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom udeležen v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo	Verjetnost, da je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom udeležen v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesreče s smrtnim izidom udeležen v prometni nesreči brez poškodb
Pomurska	0,00	0,00	0,00	0,06
Podravska	0,00	0,00	0,07	0,08
Koroška	0,00	0,00	0,11	0,11
Savinjska	0,00	0,01	0,04	0,12
Zasavska	0,00	0,00	0,00	0,07
Spodnjeposavska	0,00	0,00	0,05	0,05
Jugovzhodna Slovenija	0,00	0,00	0,10	0,10
Osrednjeslovenska	0,00	0,01	0,05	0,09
Gorenjska	0,00	0,02	0,05	0,03
Notranjsko-kraška	0,00	0,00	0,06	0,06
Goriška	0,00	0,00	0,06	0,04
Obalno-kraška	0,00	0,00	0,07	0,02

Verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom udeležen v prometni nesreči s smrtnim izidom ali v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo je enaka 0 oziroma zelo majhna. Večja je verjetnost, da je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom udeležen v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo oziroma v prometni nesreči brez poškodb. Verjetnosti se razlikujejo med statističnimi regijami.

8.10.5 Udeležba povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo v drugih prometnih nesrečah

Tabela 75: Število udeležb povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo v drugih prometnih nesrečah (povzročitelji teh nesreč so druge osebe)

Statistična regija prebivališča	Število povzroč. prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo	Število udeležb v prom. nesr. s smrtnim izidom	Število udeležb v prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo	Število udeležb v prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo	Število udeležb v prom. nesr. brez poškodb
Pomurska	287	-	3	14	21
Podravska	743	1	6	76	118
Koroška	146	-	2	12	19
Savinjska	784	3	7	61	90
Zasavska	92	1	-	7	10
Spodnjeposavska	183	1	1	6	10
Jugovzhodna Slovenija	356	-	5	27	32
Osrednjeslovenska	1234	1	7	95	150
Gorenjska	482	1	6	25	55
Notranjsko-kraška	125	-	-	4	4
Goriška	322	1	3	13	21
Obalno-kraška	294	-	3	8	25

Tabela 76: Statistične verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo udeležen v drugih prometnih nesrečah

Statistična regija prebivališča	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo udeležen v prom. nesr. s smrtnim izidom	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo udeležen v prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo udeležen v prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo udeležen v prom. nesr. brez poškodb
Pomurska	0,000	0,01	0,05	0,07
Podravska	0,001	0,01	0,10	0,16
Koroška	0,000	0,01	0,08	0,13
Savinjska	0,004	0,01	0,08	0,11
Zasavska	0,011	0,00	0,08	0,11
Spodnjeposavska	0,005	0,01	0,03	0,05
Jugovzhodna Slovenija	0,000	0,01	0,08	0,09
Osrednjeslovenska	0,001	0,01	0,08	0,12
Gorenjska	0,002	0,01	0,05	0,11
Notranjsko-kraška	0,000	0,00	0,03	0,03
Goriška	0,003	0,01	0,04	0,07
Obalno-kraška	0,000	0,01	0,03	0,09

Med regijami izstopa Podravska. Beleži največji verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo udeležen v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo in v prometni nesreči brez poškodb.

8.10.6 Udeležba povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo v drugih prometnih nesrečah

Tabela 77: Število udeležb povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo v drugih prometnih nesrečah (povzročitelji teh nesreč so druge osebe)

Statistična regija	Število povzročiteljev prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo	Število udeležb v prom. nesr. s smrtnim izidom	Število udeležb v prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo	Število udeležb v prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo	Število udeležb v prom. nesr. brez poškodb
Pomurska	2175	3	14	110	216
Podravska	10963	17	56	1337	1524
Koroška	1737	1	10	152	167
Savinjska	6350	13	51	605	764
Zasavska	932	1	3	63	120
Spodnjeposavska	1117	2	7	60	64
Jugovzhodna Slovenija	3136	8	22	270	297
Osrednjeslovenska	9735	14	83	771	1103
Gorenjska	2857	3	22	134	238
Notranjsko-kraška	805	2	3	43	56
Goriška	1512	4	9	57	88
Obalno-kraška	1523	1	15	59	147

Tabela 78: Statistične verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo udeležen v drugih prometnih nesrečah

Statistična regija prebivališča	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo udeležen v prom. nesr. s smrtnim izidom	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo udeležen v prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo udeležen v prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo	Verjetnost, da je povzročitelj prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo udeležen v prom. nesr. brez poškodb
Pomurska	0,001	0,01	0,05	0,10
Podravska	0,002	0,01	0,12	0,14
Koroška	0,001	0,01	0,09	0,10
Savinjska	0,002	0,01	0,10	0,12
Zasavska	0,001	0,00	0,07	0,13
Spodnjeposavska	0,002	0,01	0,05	0,06
Jugovzhodna Slovenija	0,003	0,01	0,09	0,09
Osrednjeslovenska	0,001	0,01	0,08	0,11
Gorenjska	0,001	0,01	0,05	0,08
Notranjsko-kraška	0,002	0,00	0,05	0,07
Goriška	0,003	0,01	0,04	0,06
Obalno-kraška	0,001	0,01	0,04	0,10

Tudi pri povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo iz Podravske regije imajo največji verjetnosti, da so udeleženi v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo in v prometni nesreči brez poškodb.

8.10.7 Udeležba povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb v drugih prometnih nesrečah

Tabela 79: Število udeležb povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb v drugih prometnih nesrečah (povzročitelji teh nesreč so druge osebe)

Statistična regija	Število povzročiteljev prom. nesr. brez poškodb	Število udeležb v prom. nesr. s smrtnim izidom	Število udeležb v prom. nesr. s hujšo telesno poškodbo	Število udeležb v prom. nesr. z lažjo telesno poškodbo	Število udeležb v prom. nesr. brez poškodb
Pomurska	4747	11	15	195	475
Podravska	16691	34	92	1769	2397
Koroška	2333	3	19	154	215
Savinjska	10955	28	97	845	1280
Zasavska	1787	3	9	113	223
Spodnjeposavska	2266	2	12	102	178
Jugovzhodna Slovenija	4423	4	41	331	431
Osrednjeslovenska	19594	24	151	1255	2340
Gorenjska	6640	10	45	256	569
Notranjsko-kraška	1524	3	10	75	140
Goriška	3482	2	17	79	266
Obalno-kraška	4314	7	35	126	466

Kar velja za povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo in prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, velja tudi za povzročitelje prometnih nesreč brez poškodb. V Podravski regiji imajo povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb največji verjetnosti, da so udeleženi v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo in v prometni nesreči brez poškodb.

Tabela 80: Statistične verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče brez poškodb udeležen v drugih prometnih nesrečah

Statistična regija prebivališča	Verjetnost, da je povzročitelj prometne nesreče brez poškodb udeležen v prometni nesreči s smrtnim izidom	Verjetnost, da je povzročitelj prometne nesreče brez poškodb udeležen v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo	Verjetnost, da je povzročitelj prometne nesreče brez poškodb udeležen v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo	Verjetnost, da je povzročitelj prometne nesreče brez poškodb udeležen v prometni nesreči brez poškodb
Pomurska	0,002	0,00	0,04	0,10
Podravska	0,002	0,01	0,11	0,14
Koroška	0,001	0,01	0,07	0,09
Savinjska	0,003	0,01	0,08	0,12
Zasavska	0,002	0,01	0,06	0,12
Spodnjeposavska	0,001	0,01	0,05	0,08
Jugovzhodna Slovenija	0,001	0,01	0,07	0,10
Osrednjeslovenska	0,001	0,01	0,06	0,12
Gorenjska	0,002	0,01	0,04	0,09
Notranjsko-kraška	0,002	0,01	0,05	0,09
Goriška	0,001	0,00	0,02	0,08
Obalno-kraška	0,002	0,01	0,03	0,11

8.10.8 Sklep

Večkratnih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom razumljivo ni. V obdobju 2004-2008 je samo en povzročitelj povzročil dve prometni nesreči s smrtnim izidom.

Med povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo je le iz Gorenjske in Obalno-kraške regije 2 % večkratnih povzročiteljev teh nesreč. Odstotki večkratnih povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo se med statističnimi regijami malo razlikujejo. Gibljejo se med 2,8 % do 6,2 %. Najmanj jih prebiva na območju Obalno-kraške regije -2,8 % in največ na območju Podravske regije – 6,2 %. Večina statističnih regij beleži odstotke med 3,9 % in 5,3 %. Še bolj homogene so statistične regije po večkratnih povzročiteljih prometnih nesreč brez poškodb. Odstotki se gibljejo od 8,1 do 11,7 %. Kar desetina povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb so povratniki v petletnem obdobju. Glede na to, da del prometnih nesreč brez poškodb ne obravnava policija, lahko sklepamo še na večji delež povratnikov.

Podatki o večkratnih povzročitvah različnih vrst prometnih nesreč kažejo, da znaša delež povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so v obdobju 2004-2008 povzročili tudi v prometno nesrečo z lažjo telesno poškodbo v nekaterih regijah več kot 10 % (Koroška, Savinjska). Izstopa še Podravska regij z 8 %, druge regije pa beležijo odstotke v intervalu [2,0 %-7,7 %]. Še večji pa so odstotki povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so v

obdobju 2004-2008 povzročili tudi eno ali več prometnih nesreč brez poškodb. Odstotki se gibljejo v intervalu [7,4 %-22,2 %].

Zanimive so statistične verjetnosti, da povzročitelj ene vrste prometne nesreče povzroči prometno nesrečo druge vrste. Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo povzroči prometno nesrečo s smrtnim izidom je enaka nič, verjetnost, da povzroči prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo pa se giblje v intervalu [4 %-12 %]. Največja verjetnost obstaja za povzročitelje iz Podravske regije. Verjetnost, da povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo povzroči prometne nesreče brez poškodb pa se giblje v intervalu [12 %-24 %]. Tudi v tem primeru je največja za povzročitelje iz Podravske regije.

8.11 KRŠITVE POVZROČITELJEV IN UDELEŽENCEV PROMETNIH NESREČ V OBDOBJU 2004-2008 PO STATISTIČNIH REGIJAH PREBIVALIŠČA

8.11.1 Kršitve povzročiteljev prometnih nesreč

V naslednjih tabelah so zajete osebe, ki so vsaj enkrat povzročile eno od prometnih nesreč.

- Če je oseba povzročila prometno nesrečo s smrtnim izidom, je šteta med povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri čemer pa so štete vse njene kršitve, ki jih je lahko naredila kot povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom, prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo ali prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo ali prometne nesreče brez poškodb ali pa samo kot kršitelj.
- Če je oseba povzročila vsaj eno prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo, ne pa tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom, je šteta med povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, pri čemer pa so štete vse njene kršitve, ki jih je lahko naredila kot povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo, prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo ali prometne nesreče brez poškodb ali pa samo kot kršitelj.
- Če je oseba povzročila vsaj eno prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo, ne pa tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom in ne prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo, je šteta med povzročitelje prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, pri čemer pa so štete vse njene kršitve, ki jih je lahko naredila kot povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo, prometne nesreče brez poškodb ali pa samo kot kršitelj.
- Če je oseba povzročila vsaj eno prometno nesrečo brez poškodb, ne pa tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom in ne prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo in ne prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo, je šteta med povzročitelje prometnih nesreč brez poškodb, pri čemer pa so štete vse njene kršitve, ki jih je lahko naredila kot povzročitelj prometne nesreče brez poškodb ali pa samo kot kršitelj.

Tabela 81: Število vseh povzročiteljev prometnih nesreč in skupno število njihovih kršitev (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število povzročiteljev prom. nesreč s smrtnim izidom	Število vseh kršitev povzročiteljev prom. nesreč s smrtnim izidom	Število povzročiteljev prom. nesreč s hujšo telesno pošk.	Število vseh kršitev povzročiteljev prom. nesreč s hujšo telesno pošk.	Število vseh povzročiteljev prom. nesreč z lažjo telesno pošk.	Število vseh kršitev povzročiteljev prom. nesreč z lažjo telesno pošk.	Število vseh povzročiteljev prom. nesreč brez pošk.	Število vseh kršitev povzročiteljev prom. nesreč brez pošk.
Pomurska	93	606	287	1907	2175	12605	4747	27516
Podravska	183	1058	743	5821	10962	66755	16690	101862
Koroška	46	237	146	996	1737	8863	2333	12958
Savinjska	154	1117	784	6167	6350	43749	10955	75901
Zasavska	27	156	92	1060	932	6857	1787	13125
Spodnjeposavska	39	194	183	1939	1117	7245	2266	18769
Jugovzhodna Slovenija	104	928	356	2939	3136	22440	4423	36149
Osrednjeslovenska	248	1559	1234	10291	9734	71624	19594	135381
Gorenjska	102	648	482	3042	2857	15760	6640	38090
Notranjsko-kraška	31	136	125	723	805	4017	1524	8326
Goriška	51	300	322	1689	1512	7381	3482	16987
Obalno-kraška	54	276	294	2163	1523	8506	4314	22982

Tabela 82: Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	6,5	6,6	5,8	5,8
Podravska	5,8	7,8	6,1	6,1
Koroška	5,2	6,8	5,1	5,6
Savinjska	7,3	7,9	6,9	6,9
Zasavska	5,8	11,5	7,4	7,3
Spodnjeposavska	5,0	10,6	6,5	8,3
Jugovzhodna Slovenija	8,9	8,3	7,2	8,2
Osrednjeslovenska	6,3	8,3	7,4	6,9
Gorenjska	6,4	6,3	5,5	5,7
Notranjsko-kraška	4,4	5,8	5,0	5,5
Goriška	5,9	5,2	4,9	4,9
Obalno-kraška	5,1	7,4	5,6	5,3

Koeficienti kršitev na povzročitelja prometne nesreče so zanimivi predvsem zato, ker se malo razlikujejo. Izjemi z nekoliko večjima koeficientoma kršitev na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo sta le Zasavska in Spodnjeposavska regija.

V naslednji tabeli so najpogosteje obravnavane kršitve povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v opazovanem obdobju.

Tabela 83: Najpogosteje obravnavane kršitve povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Kršitev	Število	Odstotek
Nepripravljena hitrost in največja dovoljena hitrost	1212	22,4
Varnostni pas	770	14,1
Alkohol	591	10,9
Povzročitev prometne nesreče zaradi malomarnosti (KZ)	341	6,3
Vozniško dovoljenje	332	6,1
Smer vožnje	314	5,8
Registracija	225	4,6
Signalizacija	184	3,4
Oprema vozila	120	2,2
Prometna nesreča-prekršek	111	2,0
Varnostna čelada	70	1,3
Skupaj		73,3

Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom so bili največkrat obravnavani zaradi kršitev predpisov o hitrosti, sledi neuporaba varnostnega pasu in na tretjem mestu je alkohol.

Koeficient voznikov povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom na 10.000 voznikov je kar 6 krat večji od koeficienta voznic – povzročiteljic prometnih nesreč s smrtnim izidom na 10.000 voznic.

Povprečna števila kršitev na posameznega povzročitelja prometne nesreče v obdobju 2004-2008 se razlikujejo med statističnimi regijami. V Notranjsko-kraški regiji pride na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom 4,4 kršitev ali povprečno manj kot ena na leto, v Jugovzhodni Sloveniji pa 8,9 ali povprečno ena na sedem mesecev. Relativno visok koeficient ima še Savinjska regija.

Izmed povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo so najbolj pogosti kršitelji iz Zasavske regije in Spodnjeposavske regije, najmanj kršitev pa beležijo povzročitelji iz Goriške regije in Notranjsko-kraške regije.

Manjše so razlike med povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo. Zanimiva je primerjava med povprečnimi števili kršitev povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb. Z izjemo Spodnjeposavske regije in Jugovzhodne Slovenije so skoraj enaka.

Povzročitelji prometnih nesreč iz Notranjsko-kraške in Goriške regije naredijo v povprečju najmanj prekrškov. Na tretjem mestu je Koroška regija. Najbolj pa sta obremenjeni Jugovzhodna Slovenija in Zasavska regija. Večjih razlik med povzročitelji posameznih kategorij prometnih nesreč ni. Števila prekrškov na posameznega povzročitelja se malo razlikujejo.

8.11.2 Kršitve udeležencev prometnih nesreč

V naslednjih tabelah so zajete osebe, ki so bile vsaj enkrat udeležene v eni od prometnih nesreč.

- Če je bila oseba udeležena v prometni nesreči s smrtnim izidom, je šteta med udeležence prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri čemer pa so štete vse njene kršitve, ki jih je lahko naredila kot povzročitelj ali udeleženec prometne nesreče s smrtnim izidom, prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo ali prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo ali prometne nesreče brez poškodb ali pa naredila samo prekršek.
- Če je bila oseba udeležena vsaj v eni prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo, ne pa tudi v prometni nesreči s smrtnim izidom, je šteta med udeležence prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, pri čemer pa so štete vse njene kršitve, ki jih je lahko naredila kot povzročitelj ali udeleženec prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo, prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo ali prometne nesreče brez poškodb ali pa naredila samo prekršek.
- Če je bila oseba udeležena vsaj v eni prometni nesreči z lahko telesno poškodbo, ne pa tudi v prometni nesreči s smrtnim izidom in ne v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo, je šteta med udeležence prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, pri čemer pa so štete vse njene kršitve, ki jih je lahko naredila kot povzročitelj ali udeleženec prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo, prometne nesreče brez poškodb ali pa naredila samo prekršek.
- Če je bila oseba udeležena vsaj v eni prometni nesreči brez poškodb, ne pa tudi v prometni nesreči s smrtnim izidom in ne v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo in ne v prometni nesreči z lahko telesno poškodbo, je šteta med udeležence prometnih nesreč brez poškodb, pri čemer pa so štete vse njene kršitve, ki jih je lahko naredila kot povzročitelj ali udeleženec prometne nesreče brez poškodb ali pa naredila samo prekršek.

Tabela 84: Število vseh udeležencev prometnih nesreč in skupno število njihovih kršitev

Statistična regija prebivališča	Število udele- žencev prom. nesreč s smrtnim izidom	Število kršitev udele- žencev prom. nesreč s smrtnim izidom	Število udele- žencev prom. nesreč s hujšo telesno pošk.	Število kršitev udele- žencev prom. nesreč s hujšo telesno pošk.	Število vseh udele- žencev prom. nesreč z lažjo telesno pošk.	Število kršitev udele- žencev prom. nesreč z lažjo telesno pošk.	Število vseh udele- žencev prom. nesreč brez pošk.	Število kršitev udele- žencev prom. nesreč brez pošk.
Pomurska	57	356	146	596	1178	5480	2707	11619
Podravska	143	749	495	2516	8394	41764	11458	53129
Koroška	24	75	104	422	1209	4938	1443	6221
Savinjska	102	731	478	2749	4528	24850	6721	35580
Zasavska	14	75	58	289	657	3961	1124	5782
Spodnjeposavska	31	223	98	524	628	3748	1211	5901
Jugovzhodna Slovenija	52	268	228	1446	1986	14989	2535	14532
Osrednjeslovenska	120	683	848	5738	7715	47488	13638	74293
Gorenjska	64	416	284	1291	1792	7908	4039	16681
Notranjsko-kraška	15	80	65	283	453	1945	768	3247
Goriška	25	149	146	524	684	2612	1812	6495
Obalno-kraška	22	130	176	906	845	3744	2400	10268

Tabela 85: Število kršitev na udeleženca prometne nesreče

Statistična regija prebivališča	Število kršitev na udeleženca prometne nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev na udeleženca prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev na udeleženca prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev na udeleženca prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	6,2	4,1	4,7	4,3
Podravska	5,2	5,1	5,0	4,6
Koroška	3,1	4,1	4,1	4,3
Savinjska	7,2	5,8	5,5	5,3
Zasavska	5,4	5,0	6,0	5,1
Spodnjeposavska	7,2	5,3	6,0	4,9
Jugovzhodna Slovenija	5,2	6,3	7,5	5,7
Osrednjeslovenska	5,7	6,8	6,2	5,4
Gorenjska	6,5	4,5	4,4	4,1
Notranjsko-kraška	5,3	4,4	4,3	4,2
Goriška	6,0	3,6	3,8	3,6
Obalno-kraška	5,9	5,1	4,4	4,3

Z izjemo Jugovzhodne Slovenije in Koroške regije se število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom in udeleženca prometne nesreče s smrtnim izidom ne razlikuje. Udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Jugovzhodne Slovenije pa naredijo v povprečju 3 prekrške manj kot povzročitelji iz te regije, udeleženci iz Koroške regije pa 2 prekrška manj. Število prekrškov na udeleženca drugih prometnih nesreč pa je v vseh regijah manjše od števila prekrškov povzročiteljev. Najmanjše povprečje ima Koroška regija, največjega pa Jugovzhodna Slovenija, vendar so razlike majhne.

V naslednji tabeli so prikazana razmerja med številom kršitev na udeleženca prometne nesreče in številom kršitev na povzročitelja prometne nesreče. V Spodnjeposavski regiji je število kršitev na udeleženca prometne nesreče s smrtnim izidom skoraj 1,5 večje od števila kršitev na povzročitelja prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Izstopata tudi Jugovzhodna Slovenija in Koroška regija. Udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom iz teh regij naredijo mnogo manj prekrškov kot udeleženci iz drugih 10 regij. Povprečje razmerja med povzročitelji in udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom znaša 97,4 %, kar pomeni, da so udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom v povprečju enako aktivni pri kršitvah CPP, kot povzročitelji teh nesreč.

Povprečje razmerij med povzročitelji in udeleženci prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo je nekoliko drugačno. Znaša 66,4 %. Izstopa Zasavska regija z najmanjšim razmerjem. Razlike med ostalimi niso velike.

Povprečje razmerij med povzročitelji in udeleženci prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo je večje kot pri prometnih nesrečah s hujšo telesno poškodbo. Znaša skoraj 84 %. Pri vseh regijah je večje od 77 %, izstopa pa Jugovzhodna Slovenija s skoraj 105 %.

Statistične regije so zelo homogene pri razmerjih med povzročitelji in udeleženci prometnih nesreč brez poškodb. Povprečje znaša približno 74 %.

Tabela 86: Razmerja med številom kršitev na udeleženca v prometni nesreči in številom kršitev na povzročitelja prometne nesreče v odstotkih (število kršitev na povzročitelja prometne nesreče je osnova – 100 %)

Statistična regija prebivališča	Razmerje med številom kršitev na udeleženca v prom. nesreči s smrtnim izidom in številom kršitev na povzročitelja prom. nesreče s smrtnim izidom v %	Razmerje med številom kršitev na udeleženca v prom. nesreči s hujšo telesno poškodbo in številom kršitev na povzročitelja prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo v %	Razmerje med številom kršitev na udeleženca v prom. nesreči z lažjo telesno poškodbo in številom kršitev na povzročitelja prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo v %	Razmerje med številom kršitev na udeleženca v prom. nesreči brez poškodb in številom kršitev na povzročitelja prom. nesreče brez poškodb v %
Pomurska	96,1	61,9	80,2	74,0
Podravska	90,3	65,2	81,6	76,0
Koroška	60,1	59,7	80,1	77,0
Savinjska	98,2	72,8	79,5	76,7
Zasavska	92,4	43,3	81,5	70,5
Spodnjeposavska	143,9	50,4	91,8	58,7
Jugovzhodna Slovenija	57,9	76,4	104,8	69,9
Osrednjeslovenska	90,3	81,5	83,2	78,9
Gorenjska	101,6	72,2	80,2	72,5
Notranjsko-kraška	121,2	75,1	85,9	76,9
Goriška	101,0	69,0	77,9	73,2
Obalno-kraška	115,9	69,6	79,1	80,7

Največja je torej razlika med povzročitelji in udeleženci prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo. Povzročitelji naredijo pomembno več prekrškov kot udeleženci.

Naslednja tabela vsebuje števila kršitev na »čistega« povzročitelja, »čistega« udeleženca, »čistega« kršitelja in povzročitelja/udeleženca.

Največ kršitev naredijo osebe, ki se v prometu pojavljajo kot povzročitelji in kot udeleženci. Razlike med regijami niso pomembno velike. Izstopa Jugovzhodna Slovenija z 10 kršitvami na povzročitelja/udeleženca. Povzročiteljem/udeležencem sledijo »čisti« povzročitelji. Tudi pri teh so razlike med regijami majhne.

Na četrtem mestu po številu kršitev pa so »čisti« kršitelji, ki v opazovanem obdobju niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči. V vseh regijah znaša povprečje okoli 2 kršitvi na kršitelja.

Iz teh podatkov lahko sklepamo, da imajo najpogostejši kršitelji največjo verjetnost, da postanejo povzročitelji in udeleženci prometnih nesreč oziroma obratno: povzročitelji in udeleženci prometnih nesreč v isti osebi največ kršijo prometne predpise. Enako sklep lahko sprejmemo za »čiste« povzročitelje prometnih nesreč. Osebe s povprečno dvema kršitvama v obdobju 2004-2008 so »čisti« kršitelji, niso ne povzročitelji ne udeleženci prometnih nesreč.

Tabela 87: Število kršitev na povzročitelja/udeleženca prometne nesreče

Statistična regija prebivališča	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče, ki ni bil tudi udeleženec	Število kršitev na udeleženca prometne nesreče, ki ni bil tudi povzročitelj	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče, ki je bil tudi udeleženec	Število kršitev na kršitelja, ki ni bil povzročitelj ali udeleženec prometne nesreče
Pomurska	4,8	3,0	7,1	2,1
Podravska	4,8	3,1	7,2	2,1
Koroška	4,5	3,0	7,0	2,0
Savinjska	5,4	3,4	8,9	2,2
Zasavska	5,9	3,2	9,3	2,2
Spodnjeposavska	6,7	3,6	9,0	2,5
Jugovzhodna Slovenija	6,2	4,0	10,2	2,4
Osrednjeslovenska	5,4	3,7	9,9	2,2
Gorenjska	4,9	3,2	7,6	2,1
Notranjsko-kraška	4,5	3,0	6,8	2,0
Goriška	4,3	2,8	6,1	1,9
Obalno-kraška	4,6	3,0	6,8	2,1

8.11.3 Kršitve v zvezi s smerjo/stranjo vožnje

Iz naslednje tabele je razvidno, da so povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom najbolj pogosti kršitelji predpisov v zvezi s smerjo/stranjo vožnje. Povprečje znaša približno 31 %. Povprečje povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo znaša 26 %, povprečje povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo 24 % in povprečje prometnih nesreč brez poškodb 23 %. Nekoliko torej odstopajo le povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom. Najmanjši odstotek med povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom beleži Zasavska, največji pa Podravska regija. Zasavska regija ima tudi najmanjši odstotek med povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo.

Najvišji povprečni odstotek, ki upošteva povzročitelje vseh vrst prometnih nesreč, ima Podravska regija – 29,3 %, na drugem mestu pa je Spodnjeposavska regija – 28,4 %. Najmanjši povprečni odstotek beleži Zasavska regija z 20,5 %.

Primerjava med kršitvami predpisov v zvezi s smerjo/stranjo vožnje in vzrokov prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev kaže večji odstotek kršitev za vse regije razen za Gorenjsko. Odstotek povzročiteljev iz te regije, ki so kršili predpise v zvezi s smerjo/stranjo vožnje je celo nekoliko manjši, kot je odstotek prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so jih povzročili zaradi nepravilne smeri/strani vožnje. Največja razlika je pri povzročiteljih iz Obalno-kraške regije. Delež povzročiteljev, ki so kršili predpise v zvezi s smerjo/stranjo vožnje znaša 37 %, delež prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so jih povzročili zaradi nepravilne smeri/strani vožnje pa 22 %.

Tabela 88: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s smerjo/stranjo vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	34,4	30,3	22,8	22,8
Podravska	37,2	30,6	25,7	23,7
Koroška	28,3	19,9	18,2	21,8
Savinjska	35,7	27,6	24,1	23,7
Zasavska	22,2	16,3	21,8	21,7
Spodnjeposavska	28,2	27,3	29,2	28,9
Jugovzhodna Slovenija	28,8	28,9	23,7	25,1
Osrednjeslovenska	30,6	22,5	18,6	18,1
Gorenjska	31,4	28,8	25,4	24,7
Notranjsko-kraška	32,3	27,2	25,6	25,5
Goriška	23,5	28,0	26,9	24,8
Obalno-kraška	37,0	27,6	24,2	21,8

Tabela 89: Število kršitev v zvezi s smerjo/stranjo vožnje na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat kršili predpise v smerjo/stranjo vožnje v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev v zvezi s smerjo/stranjo vožnje na povzročitelja prom. nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev v zvezi s smerjo/stranjo vožnje na povzročitelja prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev v zvezi s smerjo/stranjo vožnje na povzročitelja prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev v zvezi s smerjo/stranjo vožnje na povzročitelja prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,1	1,2	1,2	1,2
Podravska	1,1	1,3	1,2	1,2
Koroška	1,0	1,2	1,1	1,2
Savinjska	1,1	1,4	1,3	1,3
Zasavska	1,0	1,5	1,2	1,2
Spodnjeposavska	1,1	1,8	1,3	1,3
Jugovzhodna Slovenija	1,5	1,3	1,2	1,3
Osrednjeslovenska	1,1	1,4	1,3	1,3
Gorenjska	1,3	1,2	1,2	1,2
Notranjsko-kraška	1,1	1,2	1,1	1,2
Goriška	1,3	1,3	1,2	1,2
Obalno-kraška	1,1	1,6	1,2	1,2

Iz tabele 98 je razvidno, da je največ povratnikov – kršiteljev predpisov v zvezi s smerjo/stranjo vožnje med povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo iz Spodnjeposavske regije.

Zanimiva je primerjava med povzročitelji in udeleženci prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s smerjo/stranjo vožnje. Odstotki udeležencev so nekajkrat manjši od odstotkov povzročiteljev, še večja pa je razlika med povzročitelji in samo kršitelji. Kršenje predpisov v zvezi s smerjo/stranjo vožnje je torej lastnost, ki je bližja povzročiteljem prometnih nesreč.

Tabela 90: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s stranjo/smerjo vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek udeležencev prom.nesreč s smrtnim izidom	Odstotek udeležencev prom.nesreč s hujšo teles. poškodbo	Odstotek udeležencev prom.nesreč z lažjo teles. poškodbo	Odstotek udeležencev prom.nesreč brez poškodb
Pomurska	2,3	9,3	7,0	5,8
Podravska	3,1	4,8	4,9	4,9
Koroška	0,0	5,1	2,9	5,0
Savinjska	9,4	5,1	8,0	8,3
Zasavska	0,0	8,3	5,2	5,1
Spodnjeposavska	7,7	5,1	4,5	6,1
Jugovzhodna Slovenija	0,0	7,4	6,2	5,7
Osrednjeslovenska	3,5	7,1	6,1	6,1
Gorenjska	10,2	5,6	5,6	5,3
Notranjsko-kraška	10,0	3,8	3,3	7,1
Goriška	5,3	5,9	6,2	7,4
Obalno-kraška	0,0	3,2	6,6	4,5

Tabela 91: Kršitve v zvezi s smerjo/stranjo vožnje, ki so jih storili kršitelji, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija	Število kršitev na kršitelja - upoštevani vsi kršitelji	Odstotek kršiteljev, ki so kršili predpise v zvezi s smerjo/stranjo vožnje	Število kršitev na kršitelja, ki je kršil predpise v zvezi smerjo/stranjo vožnje
Pomurska	0,03	2,7	1,1
Podravska	0,03	2,6	1,1
Koroška	0,03	2,4	1,1
Savinjska	0,04	4,1	1,1
Zasavska	0,03	3,2	1,1
Spodnjeposavska	0,05	4,1	1,1
Jugovzhodna Slovenija	0,03	2,7	1,1
Osrednjeslovenska	0,03	3,1	1,1
Gorenjska	0,03	2,9	1,1
Notranjsko-kraška	0,03	2,5	1,0
Goriška	0,04	3,5	1,1
Obalno-kraška	0,03	3,0	1,1

8.11.4 Kršitve v zvezi z varnostnim pasom

Tabela 92: Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (vsa pojavljanja v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	0,5	0,7	0,6	0,6
Podravska	0,7	1,0	0,8	0,9
Koroška	0,5	0,7	0,6	0,6
Savinjska	1,0	0,9	0,9	0,9
Zasavska	0,6	1,6	1,2	1,1
Spodnjeposavska	0,7	1,3	1,0	1,3
Jugovzhodna Slovenija	1,6	1,1	1,3	1,4
Osrednjeslovenska	1,0	1,1	1,2	1,1
Gorenjska	0,8	0,7	0,7	0,8
Notranjsko-kraška	0,5	0,8	0,6	0,7
Goriška	0,6	0,5	0,6	0,6
Obalno-kraška	0,5	0,7	0,7	0,7

Največ informacij dobimo iz naslednje tabele. V povprečju je 32,3 % vseh povzročiteljev vseh vrst prometnih nesreč kršilo predpise v zvezi z varnostnim pasom. Najbolj pogosto so to storili povzročitelji iz Savinjske regije s 37 % povprečjem. Zelo blizu sta ji Zasavska in Osrednjeslovenska regija. Najmanjše povprečje beležijo povzročitelji iz Pomurske regije – 27,2 %.

Med povzročitelji posameznih vrst prometnih nesreč pa imajo največje povprečje povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo – 34 %. Na drugem mestu so povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb, tem sledijo povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, najmanjše povprečje pa beležijo povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom – 31,2 %. Te razlike niso značilne.

Drugo statistično sliko pa dobimo, če primerjamo povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom med regijami. Razlika med največjim in najmanjšim deležem znaša skoraj 23 % oziroma največji delež je dvakrat večji od najmanjšega. Kar 45,5 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Savinjske regije je v petletnem obdobju vsaj enkrat kršilo predpise v zvezi z varnostnim pasom, iz Pomurske regije pa je bilo takih povzročiteljev samo 22,6 %.

Tabela 93: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	22,6	31,7	28,0	26,4
Podravska	35,5	36,3	32,9	33,8
Koroška	28,3	33,6	26,8	28,7
Savinjska	45,5	32,7	34,6	35,3
Zasavska	29,6	42,4	36,1	37,3
Spodnjeposavska	25,6	35,5	34,5	36,6
Jugovzhodna Slovenija	27,9	36,0	32,4	35,4
Osrednjeslovenska	31,0	37,6	36,9	36,8
Gorenjska	32,4	29,0	29,8	31,1
Notranjsko-kraška	38,7	36,0	30,2	30,8
Goriška	29,4	25,5	26,9	27,4
Obalno-kraška	27,8	31,6	29,5	31,9

Tabela 94: Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	2,0	2,4	2,1	2,1
Podravska	1,9	2,8	2,5	2,5
Koroška	1,7	2,2	2,1	2,1
Savinjska	2,1	2,7	2,6	2,5
Zasavska	2,0	3,7	3,3	3,0
Spodnjeposavska	2,7	3,8	2,8	3,5
Jugovzhodna Slovenija	5,8	3,1	3,9	4,0
Osrednje-slovenska	3,3	3,0	3,2	3,0
Gorenjska	2,4	2,4	2,4	2,4
Notranjsko-kraška	1,3	2,1	2,0	2,4
Goriška	2,2	2,1	2,3	2,2
Obalno-kraška	1,9	2,3	2,2	2,3

Če analiziramo samo povzročitelje prometnih nesreč, ki so vsaj enkrat kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom, vidimo, da ima Jugovzhodna Slovenija največje povprečje števila teh kršitev na povzročitelja, kar 4,2. Povprečja vseh regij so v intervalu [2,0-4,2]. Še večje je povprečje povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Jugovzhodne Slovenije. Na povzročitelja pride skoraj 6 kršitev.

Najmanjše povprečje za vse povzročitelje imata Koroška in Notranjsko-kraška regija – po 2 kršitvi na povzročitelja.

Da bi lahko bolje vrednotili gornje podatke, analiziramo še uporabo varnostnega pasu povzročiteljev prometnih nesreč, ki so jo utrpeli v nesreči. Pri tem upoštevamo samo povzročitelje – voznike osebnih avtomobilov.¹⁶²

¹⁶² Razlike med rezultati, če upoštevamo vse povzročitelje ali samo voznike osebnih avtomobilov niso značilne.

Tabela 95: Porazdelitev posledic za povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom glede na uporabo varnostnega pasu

Posledica za povzročitelja prometnih nesreč s smrtnim izidom – voznika osebnega avtomobila		Uporaba varnostnega pasu			Skupaj
		Neznano	Da	Ne	Neznano
Brez poškodb	N	14	188	6	208
	%	6,7%	90,4%	2,9%	100,0%
Hujša telesna poškodba	N	3	39	23	65
	%	4,6%	60,0%	35,4%	100,0%
Lažja telesna poškodba	N	5	78	22	105
	%	4,8%	74,3%	21,0%	100,0%
Smrt	N	28	207	182	417
	%	6,7%	49,6%	43,6%	100,0%
Skupaj	N	50	512	233	795
	%	6,3%	64,4%	29,3%	100,0%

V nadaljevanju upoštevamo samo znane podatke.

Iz te tabele je razvidno, da največji odstotek neuporabe varnostnega pasu – 43,6 % pri povzročiteljih, ki so se smrtno ponesrečili.¹⁶³ Med hujše poškodovanimi povzročitelji – vozniki osebnih avtomobilov je neprivezanih 35,4 %, med lažje 22 % in med tistimi brez poškodb samo 2,9 %. Če bi bilo od 233 neprivezanih mrtvih povzročiteljev privezanih pol – 167 bi jih po tej statistiki 78 umrlo manj v obdobju 2004-2008. Če bi bilo privezanih vseh 233 povzročiteljev, bi jih umrlo 109 manj.

¹⁶³ Če bi upoštevali vse povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom, ne samo voznike osebnih avtomobilov, bi ta odstotek znašal 43,1 %.

Tabela 96: Porazdelitev posledic za povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom glede na uporabo varnostnega pasu brez prometnih nesreč, pri katerih je bila uporaba varnostnega pasu znana

Posledica za povzročitelja prometnih nesreč s smrtnim izidom – voznika osebnega avtomobila		Uporaba varnostnega pasu		Skupaj
		Da	Ne	Da
Brez poškodb	Število	188	6	194
	%	96,9%	3,1%	100,0%
Hujša telesna poškodba	Število	39	23	62
	%	62,9%	37,1%	100,0%
Lažja telesna poškodba	Število	78	22	100
	%	78,0%	22,0%	100,0%
Smrt	Število	207	182	389
	%	53,2%	46,8%	100,0%
Skupaj	Število	512	233	745
	%	68,7%	31,3%	100,0%

Iz petletnih podatkov o povzročiteljih – voznikov osebnih avtomobilov vseh prometnih nesreč (smrtne, s hujšo telesno poškodbo, z lažjo telesno poškodbo, brez telesnih poškodb) in posledic za povzročitelje smo izračunali, da znaša verjetnost, da bi se privezani povzročitelj prometne nesreče – voznik osebnega avtomobila smrtno ponesrečil 0,002 ali 0,2 %. Verjetnost, da bi se smrtno ponesrečil neprivezani povzročitelj pa znaša 0,071 ali 7,1 %. Razmerje med verjetnostma je 36 ali 3600 %. To velja za kateregakoli naključno izbranega povzročitelja prometne nesreče.

Verjetnost, da bi se privezani povzročitelj prometne nesreče huje poškodoval, znaša 0,008 ali 0,8 %. Verjetnost, da bi se huje poškodoval neprivezani povzročitelj pa znaša 0,123 ali 12,3 %. Razmerje med verjetnostma je 15 ali 1500 %. To velja za kateregakoli naključno izbranega povzročitelja prometne nesreče.

Verjetnost, da bi se privezani povzročitelj prometne nesreče lažje poškodoval, znaša 0,137 ali 13,7 %. Verjetnost, da bi se lažje poškodoval neprivezani povzročitelj pa znaša 0,388 ali 38,8 %. Razmerje med verjetnostma je 3 ali 300 %. To velja za kateregakoli naključno izbranega povzročitelja prometne nesreče.

Verjetnost, da se privezani povzročitelj prometne nesreče sploh ne bi poškodoval, znaša 0,853 ali 85,3 %. Verjetnost, da se sploh ne bi poškodoval neprivezani povzročitelj pa znaša 0,40 ali 40 %. Razmerje med verjetnostma je 2 ali 200 %. To velja za kateregakoli naključno izbranega povzročitelja prometne nesreče.

Tabela 97: Verjetnosti posledice (v %) za povzročitelja prometne nesreče (upoštevane vse prometne nesreče v obdobju 2004-2008)

Posledica za povzročitelja prometnih nesreč s smrtnim izidom – voznika osebnega avtomobila	Uporaba varnostnega pasu	
	Da	Ne
Brez poškodb	85,3 %	40,8 %
Lažja telesna poškodba	13,7 %	38,8 %
Hujša telesna poškodba	0,8 %	12,3 %
Smrt	0,2 %	7,1 %

Iz naslednje tabele pa je razvidno, da so verjetnosti za telesno poškodbo oziroma smrt nekoliko večje, če upoštevamo samo prometne nesreče s telesno poškodbo in smrtnim izidom.

Tabela 98: Verjetnosti posledice v % za povzročitelja prometne nesreče (upoštevane samo prometne nesreče s telesno poškodbo ali smrtjo v obdobju 2004-2008)

Posledica za povzročitelja prometnih nesreč s smrtnim izidom – voznika osebnega avtomobila	Uporaba varnostnega pasu	
	Da	Ne
Lažja telesna poškodba	93,2 %	66,7 %
Hujša telesna poškodba	5,5%	21,2%
Smrt	1,2%	12,1%

Verjetnosti posameznih posledic se med spoloma povzročiteljev – voznikov osebnih avtomobilov, nekoliko razlikujejo. Verjetnost, da povzročiteljica ne poškoduje, če je pripeta z varnostnim pasom je 8 % manjša (moški: 87,5 %, ženske 79,5 %). Verjetnost, da se lažje poškodujejo je za 8 % večja (moški: 11,4 %, ženske 19,6 %), verjetnost hujše poškodbe je pri obeh spolih enaka (0,8 %), verjetnost, da se privezana povzročiteljica smrtno poškoduje pa je dvakrat manjša (moški: 0,2 %, ženske: 0,1 %).

Verjetnost, da se povzročiteljica ne poškoduje, če ni pripeta z varnostnim pasom je 8 % večja (moški: 40,3 %, ženske 48,4 %). Verjetnost, da se lažje poškodujejo, če niso pripete je za 2,4 % manjša (moški: 39,4 %, ženske 37,0 %), verjetnost hujše poškodbe je pri obeh spolih podobna enaka (moški: 12,5 %, ženske: 11,8 %), verjetnost, da se povzročiteljica, ki ni pripeta z varnostnim pasom, smrtno poškoduje pa je skoraj trikrat manjša (moški: 7,6 %, ženske: 2,8 %).

Povzročitelji – vozniki osebnih avtomobilov, ki so se smrtno ponesrečili vseh starosti od 20 do 60 let, beležijo visok odstotek neuporabe varnostnega pasu.

Tabela 99: Porazdelitev povzročiteljih, ki so smrtno ponesrečili po starosti povzročiteljev in uporabi varnostnega pasu

	Uporaba varnostnega pasu				Skupaj	
	Da		Ne		Število	%
	Število	%	Število	%	Število	%
Od 16,0 do 17,9 let			2	100,0%	2	100,0%
Od 18,0 do 19,9 let	15	62,5%	9	37,5%	24	100,0%
Od 20,0 do 21,9 let	18	58,1%	13	41,9%	31	100,0%
Od 22,0 do 23,9 let	14	41,2%	20	58,8%	34	100,0%
Od 24,0 do 25,9 let	11	57,9%	8	42,1%	19	100,0%
Od 26,0 do 29,9 let	25	53,2%	22	46,8%	47	100,0%
Od 30,0 do 29,9 let	40	52,6%	36	47,4%	76	100,0%
Od 40,0 do 49,9 let	30	44,8%	37	55,2%	67	100,0%
Od 50,0 do 59,9 let	20	48,8%	21	51,2%	41	100,0%
Od 60,0 do 69,9 let	11	73,3%	4	26,7%	15	100,0%
Od 70,0 do 79,9 let	17	73,9%	6	26,1%	23	100,0%
Od 80,0 let do 84,9 let	5	71,4%	2	28,6%	7	100,0%
85 in več let	1	33,3%	2	66,7%	3	100,0%
Skupaj	207	53,2%	182	46,8%	389	100,0%

Tabela 100: Uporaba varnostnega pasu pri povzročiteljih prometnih nesreč, ki so se v nesreči smrtno ponesrečili po statističnih regijah kraja nesreče (upoštevani samo vozniki osebnih avtomobilov, pri katerih je bil znan podatke o uporabi oziroma neuporabi varnostnega pasu)

Statistična regija kraja nesreče	Uporaba varnostnega pasu				Skupaj	
	Da		Ne		Število	%
	Število	%	Število	%		
Pomurska	20	52,6%	18	47,4%	38	100,0%
Podravska	41	52,6%	37	47,4%	78	100,0%
Koroška	10	58,8%	7	41,2%	17	100,0%
Savinjska	23	46,0%	27	54,0%	50	100,0%
Zasavska	5	55,6%	4	44,4%	9	100,0%
Spodnjeposavska	3	37,5%	5	62,5%	8	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	25	59,5%	17	40,5%	42	100,0%
Osrednjeslovenska	34	50,0%	34	50,0%	68	100,0%
Gorenjska	15	57,7%	11	42,3%	26	100,0%
Notranjsko-kraška	11	91,7%	1	8,3%	12	100,0%
Goriška	13	59,1%	9	40,9%	22	100,0%
Obalno-kraška	7	36,8%	12	63,2%	19	100,0%
Skupaj	207	53,2%	182	46,8%	389	100,0%

Tabela 101: Uporaba varnostnega pasu pri povzročiteljih prometnih nesreč, ki so se v nesreči smrtno ponesrečili po statističnih regijah kraja prebivališča (upoštevani samo vozniki osebnih avtomobilov, pri katerih je bil znan podatek o uporabi oziroma neuporabi varnostnega pasu)

Statistična regija prebivališča	Uporaba varnostnega pasu				Skupaj	
	Da		Ne		Število	%
	Število	%	Število	%		
Pomurska	21	53,8%	18	46,2%	39	100,0%
Podravska	38	51,4%	36	48,6%	74	100,0%
Koroška	11	57,9%	8	42,1%	19	100,0%
Savinjska	18	42,9%	24	57,1%	42	100,0%
Zasavska	4	36,4%	7	63,6%	11	100,0%
Spodnjeposavska	4	44,4%	5	55,6%	9	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	21	60,0%	14	40,0%	35	100,0%
Osrednjeslovenska	35	55,6%	28	44,4%	63	100,0%
Gorenjska	20	64,5%	11	35,5%	31	100,0%
Notranjsko-kraška	8	88,9%	1	11,1%	9	100,0%
Goriška	12	54,5%	10	45,5%	22	100,0%
Obalno-kraška	5	31,3%	11	68,8%	16	100,0%
Skupaj	197	53,2%	173	46,8%	370	100,0%

Tabela 102: Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na udeleženca prometne nesreče - upoštevani vsi tisti udeleženci, ki niso bili tudi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na udeleženca prom. nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na udeleženca prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na udeleženca prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na udeleženca prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	0,7	0,5	0,6	0,5
Podravska	0,6	0,7	0,8	0,8
Koroška	0,3	0,6	0,6	0,6
Savinjska	1,2	0,7	0,8	0,8
Zasavska	1,2	1,5	1,0	0,9
Spodnjeposavska	0,6	0,8	0,9	0,9
Jugovzhodna Slovenija	1,0	0,9	1,6	1,2
Osrednjeslovenska	0,9	0,9	1,0	1,0
Gorenjska	1,2	0,7	0,7	0,7
Notranjsko-kraška	1,1	0,6	0,7	0,8
Goriška	1,2	0,7	0,7	0,7
Obalno-kraška	0,8	0,7	0,9	0,8

Tabela 103: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise z varnostnim pasom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek udeležencev prom.nesreč s smrtnim izidom	Odstotek udeležencev prom.nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prom.nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prom.nesreč brez poškodb
Pomurska	30,2	33,1	35,3	31,5
Podravska	38,1	42,2	40,4	38,7
Koroška	25,0	34,6	37,3	34,1
Savinjska	48,4	40,6	42,8	39,9
Zasavska	66,7	47,9	44,6	42,9
Spodnjeposavska	34,6	46,2	43,4	40,5
Jugovzhodna Slovenija	52,4	45,1	48,3	42,3
Osrednjeslovenska	48,8	41,4	43,4	41,9
Gorenjska	42,9	40,8	38,0	37,5
Notranjsko-kraška	80,0	47,2	42,1	40,5
Goriška	52,6	40,7	40,9	38,2
Obalno-kraška	50,0	39,2	43,3	42,0

Delež udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom je večji kot delež povzročiteljev. Medtem ko je delež vseh povzročiteljev 32,3 %, je delež vseh udeležencev 42,5 %. To verjetno kaže, da je za povzročitelje prometnih nesreč, nesreča večji poduk kot udeležencem, kar zadeva uporabo varnostnega pasu. Deleži pri udeležencih po regijah so tudi drugače razporejeni kot pri povzročiteljih. V Notranjsko-kraški regiji je kar 80 % udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom kršilo predpise v zvezi z varnostnim pasom, medtem ko je samo 38,7 % povzročiteljev. Na drugem mestu je Zasavska regija s 66,7 %. Najmanjši delež ima Koroška regija, samo 25 %. Zanimivo tudi delež povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom znaša samo 28,3 %.

Tabela 104: Uporaba varnostnega pasu pri udeležencih prometnih nesreč - potnikih, ki so se v nesreči smrtno ponesrečili po statističnih regijah kraja nesreče (upoštevani samo udeleženci, pri katerih je bil znan podatek o uporabi oziroma neuporabi varnostnega pasu)

Statistična regija kraja nesreče	Uporaba varnostnega pasu				Skupaj	
	Da		Ne		Število	%
	Število	%	Število	%		
Pomurska	6	40,0%	9	60,0%	15	100,0%
Podravska	23	52,3%	21	47,7%	44	100,0%
Koroška	2	33,3%	4	66,7%	6	100,0%
Savinjska	8	32,0%	17	68,0%	25	100,0%
Zasavska	2	100,0%	0	0,0 %	2	100,0%
Spodnjeposavska	0	0,0 %	3	100,0%	3	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	11	50,0%	11	50,0%	22	100,0%
Osrednjeslovenska	19	46,3%	22	53,7%	41	100,0%
Gorenjska	13	72,2%	5	27,8%	18	100,0%
Notranjsko-kraška	3	42,9%	4	57,1%	7	100,0%
Goriška	6	42,9%	8	57,1%	14	100,0%
Obalno-kraška	4	40,0%	6	60,0%	10	100,0%
Skupaj	97	46,9%	110	53,1%	207	100,0%

Povprečni odstotkov neprivezanih potnikov, ki so se smrtno ponesrečili v obdobju 2004-2008 je tako po kraju nesreče kot po prebivališču večji od 50 %.

Tabela 105: Uporaba varnostnega pasu pri udeležencih prometnih nesreč - potnikih, ki so se v nesreči smrtno ponesrečili po statističnih regijah prebivališča povzročitelja (upoštevani samo udeleženci, pri katerih je bil znan podatek o uporabi oziroma neuporabi varnostnega pasu)

Statistična regija prebivališča	Uporaba varnostnega pasu				Skupaj	
	Da		Ne		Število	%
	Število	%	Število	%		
Pomurska	6	37,5%	10	62,5%	16	100,0%
Podravska	20	50,0%	20	50,0%	40	100,0%
Koroška	2	33,3%	4	66,7%	6	100,0%
Savinjska	4	20,0%	16	80,0%	20	100,0%
Zasavska	4	80,0%	1	20,0%	5	100,0%
Spodnjeposavska	0	0,0 %	2	100,0%	2	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	8	47,1%	9	52,9%	17	100,0%
Osrednjeslovenska	23	57,5%	17	42,5%	40	100,0%
Gorenjska	7	46,7%	8	53,3%	15	100,0%
Notranjsko-kraška	2	100,0%	0	0,0 %	2	100,0%
Goriška	7	53,8%	6	46,2%	13	100,0%
Obalno-kraška	2	28,6%	5	71,4%	7	100,0%
Neznano	1	100,0%	0	0,0 %	1	100,0%
Skupaj	86	46,7%	98	53,3%	184	100,0%

Največje deleže neprivezanih potnikov, ki so se smrtno ponesrečili v obdobju 2004-2008 beležijo Spodnjeposavska, Savinjska in Koroška regija. V Zasavski regiji pa so bili vsi trije potniki, ki so se smrtno ponesrečili privezani z varnostnim pasom.

Tabela 106: Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na udeleženca prometne nesreče – upoštevani samo tisti udeleženci, ki niso bili tudi povzročitelji in ki so kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev na udeleženca prom. nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev na udeleženca prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev na udeleženca prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev na udeleženca prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	2,2	1,6	1,7	1,7
Podravska	1,5	1,8	2,0	2,0
Koroška	1,0	1,7	1,7	1,7
Savinjska	2,4	1,7	1,9	2,0
Zasavska	1,8	3,2	2,2	2,1
Spodnjeposavska	1,7	1,8	2,1	2,2
Jugovzhodna Slovenija	2,0	2,0	3,4	2,9
Osrednjeslovenska	1,8	2,2	2,4	2,3
Gorenjska	2,7	1,7	1,9	1,9
Notranjsko-kraška	1,4	1,2	1,8	1,9
Goriška	2,3	1,8	1,8	1,9
Obalno-kraška	1,6	1,8	2,0	1,9

Povprečni odstotek kršiteljev, ki so kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom v obdobju 2004-2008, znaša 31 % in je najmanjši odstotek v primerjavi z odstotki povzročiteljev in udeležencev vseh vrst prometnih nesreč.

Tabela 107: Kršitve v zvezi z varnostnim pasom, ki so jih storili kršitelji, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev na kršitelja - upoštevani vsi kršitelji	Odstotek kršiteljev, ki so kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom	Število kršitev na kršitelja, ki je kršil predpise v zvezi z varnostnim pasom
Pomurska	0,32	23,9	1,4
Podravska	0,45	30,1	1,5
Koroška	0,34	24,7	1,4
Savinjska	0,46	30,7	1,5
Zasavska	0,56	36,2	1,5
Spodnjeposavska	0,58	33,7	1,7
Jugovzhodna Slovenija	0,60	33,8	1,8
Osrednjeslovenska	0,51	31,5	1,6
Gorenjska	0,43	27,8	1,5
Notranjsko-kraška	0,47	33,3	1,4
Goriška	0,48	33,5	1,4
Obalno-kraška	0,50	33,8	1,5

8.11.5 Kršitve v zvezi z varnostno čelado

11 povzročiteljev – motoristov, ki so se smrtno ponesrečili od 128 (8,6 %) v obdobju 2004-2008 ni uporabljalo varnostne čelade. Med huje in lažje poškodovanimi motoristi je bil samo po 1 primer neuporabe.

Tabela 108: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč – voznikov motornih koles, ki so kršili predpise v zvezi z varnostno čelado (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	0,0	2,9	3,2	0,0
Podravska	7,7	10,6	8,9	12,8
Koroška	20,0	20,0	9,1	9,7
Savinjska	10,3	13,7	17,2	21,6
Zasavska	20,0	8,3	7,3	13,9
Spodnjeposavska	0,0	12,5	6,1	11,1
Jugovzhodna Slovenija	18,2	16,7	7,4	10,8
Osrednjeslovenska	6,1	22,9	20,0	21,2
Gorenjska	0,0	11,3	12,6	6,5
Notranjsko-kraška	0,0	14,3	10,0	18,8
Goriška	0,0	7,1	6,8	16,1
Obalno-kraška	27,8	31,6	29,5	31,9

Največ povratnikov je bilo z območij Osrednjeslovenske in Obalno-kraške regije.

Tabela 109: Število kršitev v zvezi z varnostno čelado na povzročitelja prometne nesreče – voznika motornega kolesa upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat kršili predpise v zvezi z varnostno čelado (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s hujšo tel. poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče z lažjo tel. pošk.	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	0,0	1,0	1,0	0,0
Podravska	1,0	1,4	1,4	1,2
Koroška	1,0	1,6	1,5	1,0
Savinjska	3,0	1,2	1,8	1,8
Zasavska	1,0	1,0	1,3	1,4
Spodnjeposavska	0,0	1,0	2,0	1,0
Jugovzhodna Slovenija	1,0	1,1	1,1	1,1
Osrednjeslovenska	1,0	5,7	3,6	4,4
Gorenjska	0,0	1,5	1,5	1,2
Notranjsko-kraška	0,0	1,0	1,3	1,0
Goriška	0,0	1,0	1,4	2,2
Obalno-kraška	1,0	2,0	2,2	3,1

Največji povprečni delež povzročiteljev vseh vrst prometnih nesreč – voznikov motornih koles je bilo iz Obalno-kraške regije. Povprečje znaša kar 30 % in je skoraj dvakrat večje od povprečja Osrednjeslovenske regije, ki je na drugem mestu (17,6 %).

Značilnih razlik med povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in prometnih nesreč brez poškodb ni, razlike pa so med regijami. Nekoliko manjši je odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v primerjavi z drugimi povzročitelji, kar pa je posledica smrtno ponesrečenih motoristov.

8.11.6 Kršitve v zvezi s prehitvanjem

Največji povprečni odstotek vseh povzročiteljev beleži Koroška regija (15,8 %), na drugem mestu pa je Savinjska regija z 11 %.

Najmanjši povprečni odstotek ima Gorenjska regija (7,4 %).

Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so kršili predpise v zvezi s prehitvanjem, se med seboj zelo razlikujejo. Zasavska regija beleži šestkrat manjši odstotek kot Koroška. Ta je sploh nekaj posebnega, saj ima Savinjska regija, ki je na drugem mestu za 8 % manjši odstotek.

Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo se manj razlikujejo, še manj odstotki povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in še manj odstotki

povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb. Sicer pa so povprečni odstotki za vse štiri vrste povzročiteljev prometnih nesreč podobni in znašajo okoli 9 %.

Tabela 110: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prehitovanjem (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	7,5	8,7	9,7	11,0
Podravska	10,9	11,3	8,6	8,7
Koroška	21,7	16,4	12,8	12,4
Savinjska	13,6	10,1	10,3	9,9
Zasavska	3,7	9,8	10,0	10,3
Spodnjeposavska	10,3	7,1	8,0	8,9
Jugovzhodna Slovenija	7,7	10,1	8,8	9,4
Osrednjeslovenska	8,5	9,2	8,4	8,1
Gorenjska	7,8	8,9	6,2	6,7
Notranjsko-kraška	6,5	9,6	7,0	9,2
Goriška	9,8	9,9	8,0	9,2
Obalno-kraška	5,6	12,9	10,0	8,4

Značilnih razlik med povzročitelji posameznih vrst prometnih nesreč torej ni, razlike pa so med regijami. Povprečni odstotki za povzročitelje prometnih nesreč so v intervalu [9 %-10%].

Tabela 111: Število kršitev v zvezi s prehitovanjem na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat kršili predpise v zvezi s prehitovanjem (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,00	1,20	1,25	1,23
Podravska	1,25	1,44	1,25	1,23
Koroška	1,10	1,38	1,26	1,30
Savinjska	1,14	1,39	1,38	1,38
Zasavska	1,00	1,44	1,26	1,23
Spodnjeposavska	1,25	1,69	1,29	1,23
Jugovzhodna Slovenija	1,75	1,33	1,29	1,29
Osrednjeslovenska	1,19	1,27	1,28	1,25
Gorenjska	1,13	1,21	1,18	1,24
Notranjsko-kraška	1,00	1,17	1,09	1,12
Goriška	2,20	1,44	1,11	1,25
Obalno-kraška	1,00	1,61	1,36	1,40

Tabela 112: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prehitevanjem (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	9,3	6,8	5,8	6,4
Podravska	7,2	6,0	5,7	6,3
Koroška	10,0	9,0	8,7	9,4
Savinjska	6,3	6,3	5,3	6,9
Zasavska	0,0	2,1	7,3	4,9
Spodnjeposavska	0,0	3,8	4,0	4,0
Jugovzhodna Slovenija	2,4	5,1	5,2	5,3
Osrednjeslovenska	4,7	3,8	4,7	4,9
Gorenjska	6,1	2,3	3,4	4,0
Notranjsko-kraška	10,0	1,9	5,6	6,4
Goriška	0,0	5,9	5,3	6,0
Obalno-kraška	7,1	4,8	6,6	5,4

Razlik med udeleženci posameznih vrst prometnih nesreč ni, vsi odstotki so v intervalu [5 % - 6 %]. Razlike pa so tako kot pri povzročiteljih, med regijami. Interval [5 % - 6 %] pa je manjši od intervala povzročiteljev [9 % - 10 %]. Prehitevanje je kršitev, ki je značilna za povzročitelje prometnih nesreč.

Tabela 113: Kršitve v zvezi s prehitevanjem, ki so jih storili kršitelji, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek kršiteljev, ki so kršili predpise v zvezi s prehitevanjem	Število kršitev na kršitelja, ki je kršil predpise v zvezi s prehitevanjem
Pomurska	3,0	1,1
Podravska	2,9	1,1
Koroška	4,5	1,1
Savinjska	3,0	1,1
Zasavska	2,3	1,1
Spodnjeposavska	1,8	1,1
Jugovzhodna Slovenija	2,4	1,1
Osrednjeslovenska	2,0	1,1
Gorenjska	1,8	1,1
Notranjsko-kraška	2,6	1,1
Goriška	2,6	1,1
Obalno-kraška	2,9	1,1

Povprečni odstotek kršiteljev predpisov v zvezi s prehitevanjem znaša samo 2,7 % in je dvakrat manjši od povprečnega odstotka udeležencev in več kot trikrat manjši od povprečnega odstotka povzročiteljev.

Prehitevanje je značilnost povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč.

8.11.7 Kršitve v zvezi s prednostjo

Povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo so v največjem deležu kršili predpise v zvezi s prednostjo. Povprečni odstotek znaša 19 %, najmanjša povprečna odstotka pa imajo povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč brez poškodb – 15 %.

Razlike med regijami so značilne predvsem pri povzročiteljih prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Odstotek teh povzročiteljev iz Zasavske regije znaša samo 3,7 %, iz Spodnjeposavske regije 7,7 %, največji odstotek pa beležijo povzročitelji iz Koroške regije, znaša kar 23,9 %.

Razlike med regijami povzročiteljev drugih prometnih nesreč so manjše.

Povratništva med kršitvami predpisov v zvezi s prednostjo pri povzročiteljih prometnih nesreč praktično ni, kar kaže na to, da so kršitve večinoma povezane s prometnimi nesrečami.

Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prednostjo, so manjši od odstotkov povzročiteljev. Izjema je le Gorenjska regija z večjim odstotkom povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 114: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prednostjo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	19,4	20,2	22,0	14,3
Podravska	19,1	24,9	25,7	18,9
Koroška	23,9	14,4	21,1	13,0
Savinjska	21,4	21,3	24,7	17,8
Zasavska	3,7	18,5	19,2	15,3
Spodnjeposavska	7,7	18,0	22,1	17,2
Jugovzhodna Slovenija	14,4	16,0	18,2	15,2
Osrednjeslovenska	14,9	25,0	26,6	16,1
Gorenjska	15,7	17,4	20,6	14,4
Notranjsko-kraška	19,4	13,6	20,4	12,0
Goriška	9,8	17,1	20,2	13,9
Obalno-kraška	13,0	19,7	22,8	13,8

Odstotki kršiteljev pa so še manjši od odstotkov udeležencev. Razlik med regijami ni. Relativno visoki odstotki povzročiteljev prometnih nesreč in majhni odstotki kršiteljev kažejo na to, da kršitev v zvezi s prednostjo zaznava le ob prometnih nesrečah.

Tabela 115: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prednostjo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	0,0	0,8	0,6	1,3
Podravska	1,0	1,4	2,0	2,0
Koroška	0,0	3,8	1,4	1,9
Savinjska	3,1	2,7	2,1	2,2
Zasavska	0,0	6,3	1,6	1,2
Spodnjeposavska	0,0	1,3	1,5	2,2
Jugovzhodna Slovenija	0,0	2,3	2,3	2,1
Osrednjeslovenska	2,3	2,2	2,1	2,3
Gorenjska	10,2	1,9	1,3	1,4
Notranjsko-kraška	0,0	0,0	0,9	1,9
Goriška	5,3	1,7	2,0	1,9
Obalno-kraška	0,0	1,6	2,1	1,0

Tabela 116: Kršitve v zvezi s prednostjo, ki so jih storili kršitelji, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek kršiteljev, ki so kršili predpise v zvezi s prednostjo	Število kršitev na kršitelja, ki je kršil predpise v zvezi s prednostjo
Pomurska	0,8	1,0
Podravska	1,3	1,0
Koroška	0,7	1,0
Savinjska	1,4	1,0
Zasavska	1,0	1,0
Spodnjeposavska	1,7	1,0
Jugovzhodna Slovenija	0,9	1,1
Osrednjeslovenska	1,2	1,0
Gorenjska	0,8	1,0
Notranjsko-kraška	0,9	1,0
Goriška	0,9	1,0
Obalno-kraška	0,6	1,0

8.12 NEKATERI NAČINI IZREKA KAZNI ZA PREKRŠKE ZOPER POVZROČITELJE PROMETNIH NESREČ PO STATISTIČNIH REGIJAH PREBIVALIŠČA V OBDOBJU 2004-2008 IN NEKATERI UKREPI ZOPER TE POVZROČITELJE

8.12.1 Plačilni nalogi

Plačilni nalog se izda in vroči kršitelju takoj na kraju prekrška, če pooblaščen uradna oseba prekrškovega organa prekršek osebno zazna ali ga ugotovi z uporabo ustreznih tehničnih sredstev ali naprav.

Značilnih razlik povprečnih odstotkov povzročiteljev po posameznih vrstah prometnih nesreč, ki so najmanj enkrat prejeli plačilne naloge v obdobju 2004-2008, ni. Povprečni odstotek za vse povzročitelje znaša 76,4 %, za povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom 77,3 %, za povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo 74,4 %, za povzročitelje prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo 72,0 % in za povzročitelje prometnih nesreč brez poškodb 81,8

%. Tudi med regijami ni večjih razlik. Največji odstotek beleži Podravska regija – 80,1 %, najmanjši pa Goriška regija – 71,7 %.

V Jugovzhodni Sloveniji pride na vsakega povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom kar 5,6 plačilnih nalogov, v Notranjski-kraški regiji pa samo 2,3 plačilni nalogi. Največji koeficient plačilnih nalogov pa imajo povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo v Spodnjeposavski regiji – 6,3 plačilne naloge na povzročitelja, pri čemer so šteti vsi povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo. Še večji pa je koeficient v tej regiji, če upoštevamo samo povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, ki so prejeli najmanj en plačilni nalog - znaša 7,6 plačilnih nalogov.

Tabela 117: Število plačilnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	3,2	3,7	3,3	3,7
Podravska	3,2	4,4	3,6	4,0
Koroška	2,5	3,7	2,7	3,4
Savinjska	4,2	4,4	3,9	4,4
Zasavska	2,9	5,8	4,0	4,3
Spodnjeposavska	2,9	6,3	3,9	5,5
Jugovzhodna Slovenija	5,6	4,3	4,1	4,9
Osrednjeslovenska	3,6	4,2	4,2	4,3
Gorenjska	3,2	3,2	2,9	3,4
Notranjsko-kraška	2,3	2,9	2,4	3,3
Goriška	3,6	2,5	2,4	2,8
Obalno-kraška	2,8	4,2	3,1	3,3

Tabela 118: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so prejeli plačilne naloge (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	75,3	74,9	74,2	84,2
Podravska	80,3	75,0	76,9	88,2
Koroška	76,1	74,7	72,4	84,2
Savinjska	81,8	78,4	73,3	84,5
Zasavska	85,2	81,5	71,7	79,4
Spodnjeposavska	66,7	83,1	75,5	84,2
Jugovzhodna Slovenija	77,9	76,1	68,5	78,3
Osrednjeslovenska	77,0	71,2	74,1	83,0
Gorenjska	70,6	68,9	69,7	79,5
Notranjsko-kraška	80,6	69,6	68,3	79,2
Goriška	78,4	64,9	68,1	75,3
Obalno-kraška	77,8	74,5	70,8	81,3

Tabela 119: Število plačilnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so prejeli vsaj en plačilni nalog (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	4,2	5,0	4,5	4,4
Podravska	4,0	5,9	4,6	4,6
Koroška	3,2	5,0	3,8	4,0
Savinjska	5,1	5,7	5,3	5,2
Zasavska	3,4	7,1	5,6	5,4
Spodnjeposavska	4,3	7,6	5,2	6,5
Jugovzhodna Slovenija	7,2	5,7	6,0	6,2
Osrednjeslovenska	4,7	6,0	5,7	5,2
Gorenjska	4,6	4,6	4,1	4,3
Notranjsko-kraška	2,8	4,2	3,5	4,1
Goriška	4,6	3,9	3,6	3,7
Obalno-kraška	3,6	5,6	4,4	4,1

8.12.2 Odločbe po hitrem postopku

Povprečni odstotek vseh povzročiteljev vseh vrst prometnih nesreč, ki so prejeli odločbe po hitrem postopku, znaša 15,5 %. Najmanjši povprečni odstotek imajo povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom – 13,3 %, največji pa povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb – 17,4 %. Pomembne značilne razlike med povzročitelji torej ni. Večje so razlike med regijami. Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč iz Pomurske regije znaša 12,6 %, odstotek povzročiteljev iz Zasavske regije pa 18,6 %. Tudi med koeficienti število odločb na povzročitelja ni večjih razlik.

Med deleži povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč ni razlik, za 4 % pa je manjši povprečni odstotek kršiteljev.

Tabela 120: Število odločb v hitrem postopku na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število odločb na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število odločb na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število odločb na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število odločb na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	0,1	0,2	0,2	0,2
Podravska	0,2	0,2	0,2	0,2
Koroška	0,3	0,2	0,2	0,2
Savinjska	0,1	0,3	0,2	0,2
Zasavska	0,2	0,3	0,2	0,3
Spodnjeposavska	0,2	0,3	0,2	0,3
Jugovzhodna Slovenija	0,1	0,3	0,2	0,2
Osrednjeslovenska	0,2	0,2	0,2	0,3
Gorenjska	0,1	0,2	0,2	0,2
Notranjsko-kraška	0,2	0,1	0,2	0,2
Goriška	0,1	0,2	0,2	0,2
Obalno-kraška	0,1	0,2	0,1	0,2

Tabela 121: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so prejeli odločbe po hitrem postopku (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	8,6	16,0	13,1	12,7
Podravska	15,8	16,2	15,2	16,6
Koroška	21,7	12,3	14,5	17,6
Savinjska	13,6	18,6	17,4	18,3
Zasavska	14,8	19,6	18,5	21,6
Spodnjeposavska	12,8	21,9	17,4	18,4
Jugovzhodna Slovenija	12,5	18,5	14,5	18,2
Osrednjeslovenska	14,1	18,0	17,8	21,4
Gorenjska	8,8	15,4	13,5	17,2
Notranjsko-kraška	16,1	8,8	13,5	14,6
Goriška	9,8	15,5	14,6	16,9
Obalno-kraška	11,1	15,3	11,9	15,0

Tabela 122: Število odločb po hitrem postopku na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so prejeli vsaj eno odločbo po hitrem postopku (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število odločb na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število odločb na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število odločb na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število odločb na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,1	1,2	1,3	1,3
Podravska	1,3	1,4	1,3	1,3
Koroška	1,5	1,3	1,3	1,4
Savinjska	1,1	1,4	1,3	1,3
Zasavska	1,3	1,6	1,3	1,3
Spodnjeposavska	1,4	1,6	1,3	1,4
Jugovzhodna Slovenija	1,1	1,4	1,3	1,4
Osrednjeslovenska	1,5	1,3	1,4	1,4
Gorenjska	1,4	1,2	1,3	1,3
Notranjsko-kraška	1,0	1,2	1,1	1,2
Goriška	1,2	1,2	1,3	1,3
Obalno-kraška	1,2	1,4	1,2	1,2

8.12.3 Obdolžilni predlogi

Povprečni odstotek vseh povzročiteljev vseh vrst prometnih nesreč, za katere so bili vloženi obdolžilni predlogi, znaša 63,9 %. Najmanjši povprečni odstotek imajo povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom – 51,5 %, največji pa povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo – 79,2 %. Značilne razlike med povzročitelji po posameznih vrstah prometnih nesreč torej so. Ni pa značilnih razlik med regijami. Vse regije so v intervalu [61,6 % - 67,1 %].

Tabela 123: Število obdolžilnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število obdolžilnih predlogov na povzročitelja prom. nesreče s smrtnim izidom	Število obdolžilnih predlogov na povzročitelja prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število obdolžilnih predlogov na povzročitelja prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število obdolžilnih predlogov na povzročitelja prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	2,6	2,0	2,3	1,9
Podravska	1,7	2,5	2,3	1,8
Koroška	1,6	2,1	2,1	1,8
Savinjska	2,1	2,5	2,7	2,2
Zasavska	1,9	4,5	2,9	2,5
Spodnjeposavska	1,2	3,2	2,3	2,4
Jugovzhodna Slovenija	2,6	2,8	2,8	2,8
Osrednje-slovenska	1,5	2,9	2,7	2,0
Gorenjska	2,1	2,0	2,3	1,9
Notranjsko-kraška	1,3	2,0	2,4	1,9
Goriška	1,6	1,8	2,1	1,7
Obalno-kraška	1,4	2,2	2,2	1,6

Tabela 124: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere so bili vloženi obdolžilni predlogi (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	48,4	63,4	77,0	63,1
Podravska	55,7	65,7	76,4	56,7
Koroška	52,2	65,1	79,8	60,5
Savinjska	59,1	63,6	81,5	64,3
Zasavska	51,9	64,1	81,3	65,5
Spodnjeposavska	43,6	63,4	78,3	60,9
Jugovzhodna Slovenija	51,9	62,1	78,1	67,5
Osrednjeslovenska	46,8	62,2	78,9	58,3
Gorenjska	49,0	60,8	79,6	61,2
Notranjsko-kraška	58,1	61,6	80,1	60,6
Goriška	51,0	63,4	80,4	61,7
Obalno-kraška	50,0	65,0	78,5	57,0

Med koeficienti število predlogov na povzročitelja so razlike.

Tabela 125: Število obdolžilnih predlogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil vložen vsaj en obdolžilni predlog (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število predlogov na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število predlogov na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število predlogov na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število predlogov na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	5,3	3,2	3,0	3,1
Podravska	3,1	3,7	3,0	3,2
Koroška	3,0	3,3	2,7	3,0
Savinjska	3,5	3,9	3,3	3,5
Zasavska	3,7	7,0	3,6	3,9
Spodnjeposavska	2,8	5,0	2,9	4,0
Jugovzhodna Slovenija	5,1	4,5	3,5	4,2
Osrednjeslovenska	3,2	4,6	3,4	3,4
Gorenjska	4,4	3,4	2,9	3,0
Notranjsko-kraška	2,2	3,2	2,9	3,1
Goriška	3,2	2,8	2,7	2,7
Obalno-kraška	2,8	3,4	2,9	2,9

8.12.4 Posebni plačilni nalogi

Deleži povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč ter kršitelji, ki so prejeli posebne plačilne naloge, so majhni.

Tabela 126: Število posebnih plačilnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število nalogov na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število nalogov na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število nalogov na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število nalogov na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	0,00	0,05	0,04	0,05
Podravska	0,02	0,07	0,05	0,07
Koroška	0,02	0,11	0,07	0,14
Savinjska	0,04	0,08	0,07	0,11
Zasavska	0,00	0,22	0,13	0,25
Spodnjeposavska	0,08	0,14	0,09	0,18
Jugovzhodna Slovenija	0,03	0,21	0,13	0,23
Osrednjeslovenska	0,06	0,24	0,19	0,30
Gorenjska	0,05	0,15	0,13	0,24
Notranjsko-kraška	0,06	0,10	0,09	0,18
Goriška	0,00	0,09	0,12	0,23
Obalno-kraška	0,07	0,06	0,08	0,17

Tabela 127: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so prejeli posebne plačilne naloge (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	0,0	3,1	3,4	3,2
Podravska	1,6	3,6	3,3	4,8
Koroška	2,2	7,5	4,9	9,7
Savinjska	3,2	5,6	5,1	7,3
Zasavska	0,0	12,0	9,2	16,6
Spodnjeposavska	7,7	9,3	7,0	13,7
Jugovzhodna Slovenija	1,9	14,6	9,8	16,7
Osrednje- slovenska	4,8	17,3	13,5	20,2
Gorenjska	2,0	8,1	10,0	16,6
Notranjsko-kraška	3,2	8,0	7,5	13,8
Goriška	0,0	6,8	8,9	16,9
Obalno-kraška	5,6	4,8	5,7	11,2

Tabela 128: Število posebnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so prejeli vsaj en posebni plačilni nalog (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število nalogov na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Število nalogov na povzročitelja prom. nesreče s hujšo elesno poškodbo	Število nalogov na povzročitelja prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število nalogov na povzročitelja prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	0,0	1,6	1,2	1,4
Podravska	1,3	1,9	1,4	1,5
Koroška	1,0	1,5	1,4	1,5
Savinjska	1,2	1,4	1,4	1,4
Zasavska	0,0	1,8	1,4	1,5
Spodnjeposavska	1,0	1,5	1,3	1,3
Jugovzhodna Slovenija	1,5	1,4	1,3	1,4
Osrednjeslovenska	1,3	1,4	1,4	1,5
Gorenjska	2,5	1,9	1,3	1,5
Notranjsko-kraška	2,0	1,3	1,3	1,3
Goriška	0,0	1,4	1,4	1,4
Obalno-kraška	1,3	1,3	1,4	1,6

8.12.5 Predlogi za uklonilni zapor

Povprečni odstotek vseh povzročiteljev vseh vrst prometnih nesreč, za katere je bil podan predlog za uklonilni zapor znaša 4 %. Najmanjši povprečni odstotek imajo povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom – 3,1 %, največji pa povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo – 4,6 %. Pomembne značilne razlike med povzročitelji torej ni. Večje so razlike med regijami. Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč iz Goriške regije znaša samo 1,9 %, odstotek povzročiteljev iz Koroške regije pa 6,0 %.

Tabel 129: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil podan predlog za uklonilni zapor (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prom. nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prom. nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prom. nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prom. nesreč brez poškodb
Pomurska	2,2	5,6	3,4	3,3
Podravska	3,8	5,1	4,4	4,7
Koroška	13,0	2,7	3,9	4,5
Savinjska	2,6	5,4	5,4	5,2
Zasavska	0,0	8,7	4,3	5,5
Spodnjeposavska	2,6	6,6	3,9	5,4
Jugovzhodna Slovenija	2,9	3,7	3,9	4,7
Osrednjeslovenska	4,4	4,5	5,2	5,5
Gorenjska	2,9	3,1	3,2	3,5
Notranjsko-kraška	3,2	4,0	2,9	2,4
Goriška	0,0	2,2	2,4	3,1
Obalno-kraška	0,0	4,1	2,0	2,3

Tabela 130: Število predlogov za uklonilni zapor na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil podan vsaj en predlog za uklonilni zapor (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število predlogov na povzročitelja prom. nesreče s smrtnim izidom	Število predlogov na povzročitelja prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo	Število predlogov na povzročitelja prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Število predlogov na povzročitelja prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	0,0	1,3	1,3	1,3
Podravska	1,3	1,4	1,3	1,3
Koroška	1,2	1,5	1,2	1,3
Savinjska	1,0	1,6	1,4	1,3
Zasavska	0,0	1,8	1,5	1,4
Spodnjeposavska	1,0	1,8	1,4	1,4
Jugovzhodna Slovenija	1,0	1,6	1,4	1,5
Osrednjeslovenska	1,0	1,1	1,2	1,3
Gorenjska	1,3	1,4	1,4	1,3
Notranjsko-kraška	1,0	1,0	1,3	1,4
Goriška	0,0	1,0	1,2	1,1
Obalno-kraška	0,0	1,4	1,2	1,2

8.12.6 Odrejen tehnični pregled vozila

Tehnični pregled vozila je bil odrejen za povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom, v manj primerih pa za povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo. Razlike med regijami so velike. Odstotek tehničnih pregledov vozil povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Savinjske regije znaša 44,2 %, iz Osrednjeslovenske regije pa samo 2,4 %.

Tabela 131: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejen tehnični pregled vozila (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	3,2	1,0	0,6	0,6
Podravska	29,5	3,6	0,4	0,4
Koroška	15,2	2,1	0,6	0,6
Savinjska	44,2	6,4	1,5	0,7
Zasavska	11,1	2,2	1,0	0,7
Spodnjeposavska	10,3	2,7	0,7	0,6
Jugovzhodna Slovenija	4,8	2,5	0,7	0,8
Osrednjeslovenska	2,4	0,8	0,3	0,3
Gorenjska	5,9	1,2	0,8	0,4
Notranjsko-kraška	6,5	2,4	0,5	0,6
Goriška	17,6	13,0	7,1	3,6
Obalno-kraška	3,7	0,7	0,4	0,5

Tabela 132: Število tehničnih pregledov povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so samo povzročitelji, za katere je bil odrejen vsaj en tehnični pregled vozila (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija kraja prebivališča	Na povzročitelja prom. nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,0	1,0	1,0	4,7
Podravska	1,0	0,5	1,0	1,7
Koroška	1,0	0,4	1,0	3,3
Savinjska	1,0	0,7	1,0	1,9
Zasavska	1,0	0,7	1,0	4,5
Spodnjeposavska	1,0	1,3	1,0	1,6
Jugovzhodna Slovenija	1,0	1,8	1,2	2,1
Osrednjeslovenska	1,0	1,7	1,0	2,6
Gorenjska	1,0	1,0	1,2	3,4
Notranjsko-kraška	1,0	1,5	1,0	1,3
Goriška	1,0	4,7	1,0	2,6
Obalno-kraška	1,0	1,0	1,0	3,0

8.12.7 Začasna prepoved vožnje

Povprečni odstotek vseh povzročiteljev vseh vrst prometnih nesreč, za katere je bila izrečena začasna prepoved vožnje, znaša 20,8 %. Najmanjši povprečni odstotek imajo povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo – 18,7 %, največji pa povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo – 24,2 %. Značilne razlike med povzročitelji po posameznih vrstah prometnih nesreč niso pomembne. So pa značilne razlike med regijami. Vse regije so v intervalu [16,7 % - 25,7 %].

Tabela 133: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejena začasna prepoved vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	20,4	31,7	20,4	21,2
Podravska	18,6	20,1	17,7	18,7
Koroška	28,3	31,5	19,3	23,5
Savinjska	29,9	29,5	20,8	21,3
Zasavska	18,5	26,1	16,3	18,7
Spodnjeposavska	12,8	29,5	23,2	23,3
Jugovzhodna Slovenija	19,2	25,0	18,1	20,9
Osrednjeslovenska	12,5	20,9	17,1	16,4
Gorenjska	20,6	21,0	18,3	18,6
Notranjsko-kraška	19,4	16,0	19,4	19,1
Goriška	27,5	20,8	20,0	18,0
Obalno-kraška	24,1	17,7	13,6	14,5

Tabela 134: Število začasnih prepovedi vožnje povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so samo povzročitelji, za katere je bil izrečen vsaj en ukrepčasne prepovedi vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	2,3	2,1	2,2	2,2
Podravska	1,7	2,5	2,5	5,1
Koroška	1,9	1,8	2,5	2,9
Savinjska	2,2	2,3	2,4	2,3
Zasavska	4,0	1,2	3,8	1,7
Spodnjeposavska	1,8	6,0	5,2	0,9
Jugovzhodna Slovenija	2,8	1,6	2,8	2,3
Osrednjeslovenska	1,9	4,4	2,7	2,4
Gorenjska	2,3	2,1	1,8	2,9
Notranjsko-kraška	1,8	1,8	1,6	5,0
Goriška	1,5	3,2	1,7	2,6
Obalno-kraška	1,5	2,7	1,9	2,1

8.12.8 Izločitev vozila

Razlike so med povzročitelji po posameznih vrst prometnih nesreč in med regijami.

Tabela 135: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejena izločitev vozila (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	47,3	30,0	14,3	7,5
Podravska	10,4	10,5	5,8	5,5
Koroška	8,7	8,2	3,9	3,4
Savinjska	45,5	25,0	12,5	9,3
Zasavska	7,4	17,4	7,3	7,3
Spodnjeposavska	7,7	19,7	8,1	8,2
Jugovzhodna Slovenija	16,3	13,8	7,7	7,1
Osrednjeslovenska	8,1	10,2	7,3	7,2
Gorenjska	20,6	9,1	6,0	4,6
Notranjsko-kraška	9,7	8,8	6,7	5,2
Goriška	37,3	28,3	19,2	11,2
Obalno-kraška	11,1	5,8	3,5	2,9

Tabela 136: Število izločitev vozil povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so samo povzročitelji, za katere je bil izrečen vsaj en ukrep izločitve vozila (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,2	1,7	1,5	2,5
Podravska	1,1	3,7	1,4	5,9
Koroška	1,3	2,4	1,1	5,2
Savinjska	1,2	2,3	1,6	2,5
Zasavska	1,0	8,0	1,9	2,3
Spodnjeposavska	1,0	12,0	2,1	1,2
Jugovzhodna Slovenija	1,7	1,7	1,7	2,8
Osrednjeslovenska	1,1	5,7	1,8	3,1
Gorenjska	1,2	1,7	1,1	3,5
Notranjsko-kraška	1,0	3,7	1,2	4,2
Goriška	1,1	4,6	1,1	2,9
Obalno-kraška	1,0	2,8	1,2	2,7

8.12.9 Strokovni pregled na drogo

Policija je v obdobju 2004-2008 odredila skupaj 10924 strokovnih pregledov na drogo, od tega 78,6 % pri obravnavi prekrška in 21,4 % pri obravnavi prometne nesreče.

Podatkov o vrstah ugotovljene droge ni v evidenci. Tveganja udeležencev v prometu, ki so pod vplivom drog, so manj raziskana, kot tveganja udeležencev pod vplivom alkohola, predvsem zaradi velikega števila različnih substanc in teritorialni raznolikosti najbolj pogosto uporabljenih drog (Assum, 2008, s. 32). Raziskave so sicer pokazale, da je tveganje za prometno nesrečo 32-krat večje za voznike, ki vozijo pod vplivom morfija ali heroina, kot za voznike, ki niso pod vplivom alkohola ali pod vplivom drog in da je tveganje kar 179-krat večje za voznike, ki so pod vplivom alkohola nad 0,8 g/l in še pod vplivom mamil (Assum, 2008, s. 32).

Strokovni pregled na drogo je bil odrejen predvsem za povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom in povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo. Po koeficientih števila pregledov na povzročitelja lahko sklepamo, da je bil pregled odrejen predvsem ob povzročitvi prometne nesreče s smrtnim izidom in prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo, število drugih pojavljanj v obdobju 2004-2008 pa je bilo majhno. Največji delež povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, za katere je bil odrejen strokovni pregled na drogo je prebivalo na območju Obalno-kraške regije – 66,7 %, najmanjši pa za povzročitelje iz območja Zasavske regije – 14,8 %. Ima pa ta regija največji delež strokovnih pregledov na drogo za povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo.

Odstotki udeležencev prometnih nesreč so manjši, odstotki kršiteljev pa neznatni.

Tabela 137: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejen strokovni pregled na drogo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	17,2	7,7	2,8	2,0
Podravska	22,4	9,0	1,7	1,5
Koroška	21,7	8,9	2,2	2,4
Savinjska	30,5	10,8	2,0	1,8
Zasavska	14,8	76,1	3,4	2,3
Spodnjeposavska	23,1	8,2	2,6	2,2
Jugovzhodna Slovenija	26,9	19,1	3,3	2,5
Osrednjeslovenska	29,0	15,4	3,2	2,3
Gorenjska	63,7	21,0	5,4	2,8
Notranjsko-kraška	51,6	21,6	4,7	3,9
Goriška	64,7	29,5	9,3	3,7
Obalno-kraška	66,7	35,0	9,2	4,3

Tabela 138: Število strokovnih pregledov na drogo na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled na drogo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,3	0,9	1,6	2,7
Podravska	1,1	1,2	1,4	2,8
Koroška	1,0	1,1	1,2	2,9
Savinjska	1,0	1,4	1,3	1,5
Zasavska	1,0	3,0	5,8	0,5
Spodnjeposavska	1,0	0,9	1,9	1,9
Jugovzhodna Slovenija	1,0	1,6	1,5	1,5
Osrednjeslovenska	1,3	1,4	1,8	1,6
Gorenjska	1,3	1,3	1,2	1,5
Notranjsko-kraška	1,2	1,4	1,2	1,4
Goriška	1,3	2,4	1,2	1,5
Obalno-kraška	1,1	2,3	1,3	1,4

Tabela 139: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil rezultat strokovnega pregleda na drogo pozitiven glede na povzročitelje, za katere je bil strokovni pregled odrejen (100% = povzročitelji za katere je bil strokovni pregled na drogo odrejen) (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	18,8	22,7	56,7	65,6
Podravska	4,9	19,4	64,2	72,3
Koroška	0,0	7,7	52,6	60,0
Savinjska	0,0	17,6	49,6	62,2
Zasavska	0,0	7,1	59,4	70,7
Spodnjeposavska	0,0	13,3	41,4	69,4
Jugovzhodna Slovenija	3,6	14,7	34,3	52,3
Osrednjeslovenska	9,7	17,4	55,3	76,7
Gorenjska	3,1	6,9	26,1	51,4
Notranjsko-kraška	6,3	11,1	39,5	64,4
Goriška	9,1	10,5	25,5	52,7
Obalno-kraška	5,6	9,7	20,7	46,0

8.13 DEJAVNIK TVEGANJA: HITROST

Hitrost je srž varnosti cestnega prometa. Dejansko je hitrost vpletena v vse nesreče: ni hitrosti, ni nesreč. V Evropi je hitrost bistveni vzrok za približno 30 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom (ESRO, Speed and accident risk, 2010).

V Sloveniji je ta odstotek večji, za obdobje 2004-2009 znaša 44,3 %.

8.13.1 Osnovna statistika prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti

Hitrost je z vidika varnosti cestnega prometa zelo pomemben dejavnik tveganja. Od leta 2004, ko se je zaradi neprilagojene hitrosti zgodilo 19,5 % vseh prometnih nesreč, ta odstotek pada. Leta 2009 je znašal 15,0 %.

Zaradi neprilagojene hitrosti je v obdobju 2001-2009 umrlo 43,5 % vseh smrtno ponesrečenih oseb.

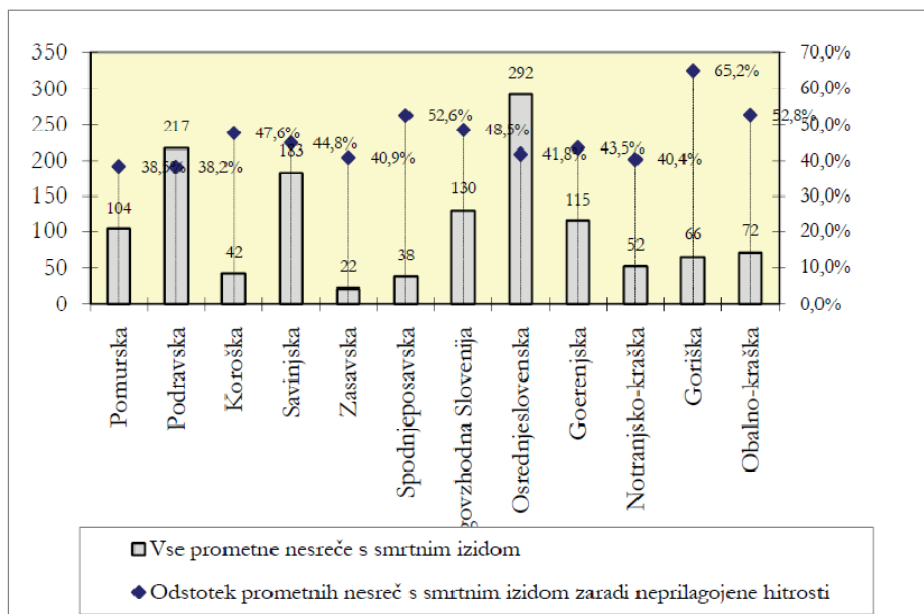
Zaradi neprilagojene hitrosti se je v obdobju 2001-2009 hudo poškodovalo 38,6 % vseh hudo poškodovanih oseb.

Tabela 140: Prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah kraja prometne nesreče v obdobju 2004-2009

Statistična regija kraja prometne nesreče	Vse prometne nesreče s smrtnim izidom	Prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi neprilagoj. hitrosti	Odstotek prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagoj. hitrosti	Vse prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagoj. hitrosti	Odstotek prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagoj. hitrosti
Pomurska	104	40	38,5	345	137	39,7
Podravska	217	83	38,2	954	277	29,0
Koroška	42	20	47,6	178	82	46,1
Savinjska	183	82	44,8	911	353	38,7
Zasavska	22	9	40,9	66	33	50,0
Spodnjeposavska	38	20	52,6	199	87	43,7
Jugovzhodna Slovenija	130	63	48,5	450	183	40,7
Osrednjeslovenska	292	122	41,8	1677	589	35,1
Gorenjska	115	50	43,5	583	204	35,0
Notranjsko-kraška	52	21	40,4	172	72	41,9
Goriška	66	43	65,2	454	178	39,2
Obalno-kraška	72	38	52,8	454	168	37,0
Skupaj	1333	591	44,3	6443	2363	36,7

Če bi za 5 % zmanjšali število prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti, bi za dobra 2 % zmanjšali število vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Graf 32: Primerjava med odstotki prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti in vsemi prometnimi nesrečami s smrtnim izidom



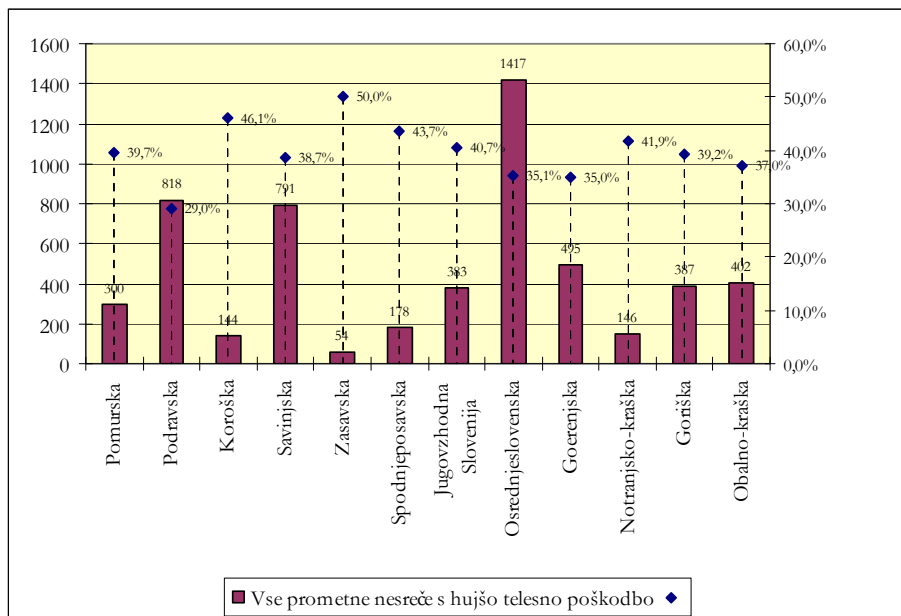
Deleži prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti se po regijah razlikujejo. Med Goriško regijo z 65,2 % (največji odstotek) in Podravske regije z 38,2 % (najmanjši odstotek) je razlika 27,0 %. Goriška izstopa med vsemi regijami. Več kot polovica teh prometnih nesreč se zgodi še v Obalno-kraški in Spodnjejeposavski. Najmanjša deleža imata Pomurska in Podravska regija.

Čim daljša je črtkana daljica (graf 32), ki označuje odstotek prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti, tem večji problem predstavljajo te nesreče v regiji. Vzemimo za primer Spodnjejeposavsko regijo. V obdobju 2004-2009 se je na njenem območju zgodilo »samo« 38 prometnih nesreč s smrtnim izidom, toda od tega kar 20 zaradi neprilagojene hitrosti.

Tudi deleži prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti se po regijah razlikujejo. Med Zasavsko regijo z 50,0 % (največji odstotek) in Podravske regije z 29,0 % (najmanjši odstotek) je razlika 21,0 %.

V regijah Pomurska, Podravska, Koroška in Notranjsko-kraška ni večjih razlik med deleži prometnih nesrečah s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti in deleži prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo. Največji razliki sta pri Goriški – 26,0 % in Obalno-kraški regiji – 15,8 %.

Graf 33: Primerjava med odstotki prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti in vsemi prometnimi nesrečami s hujšo telesno poškodbo



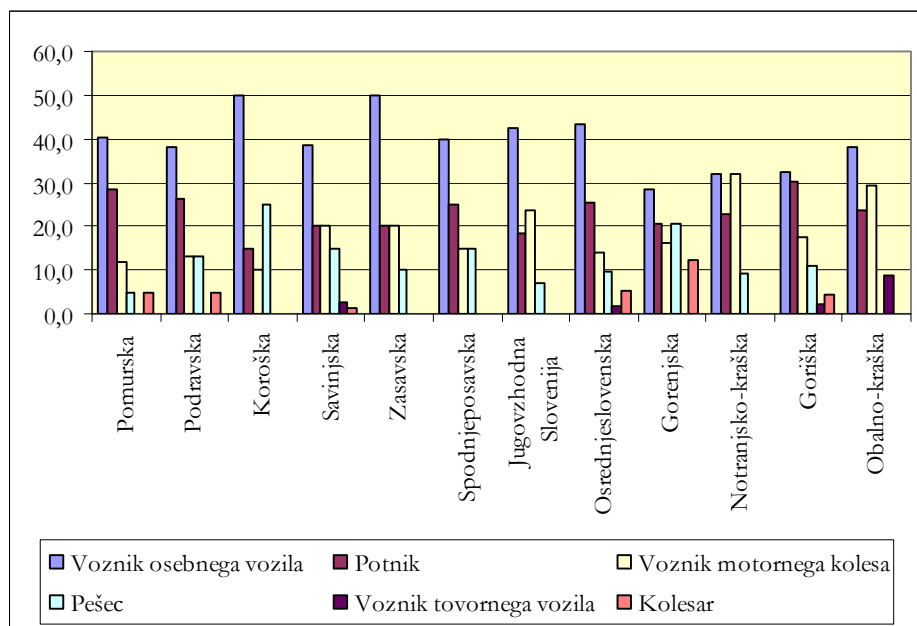
Če bi za 5 % zmanjšali število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti, bi za dobra 2 % zmanjšali število vseh prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo.

8.13.2 Posledice povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti

Tabela 141: Smrtno ponesrečeni povzročitelji in udeleženci po vrstah udeležbe v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v obdobju 2004-2008

Statistična regija kraja prometne nesreče	Skupaj	Voznik oseb. vozila	Potnik	Voznik motornega kolesa	Pešec	Voznik tovorn. vozila	Kolesar	Drugo
Pomurska	42	17	12	5	2	0	2	4
Podravska	84	32	22	11	11	0	4	4
Koroška	20	10	3	2	5	0	0	0
Savinjska	75	29	15	15	11	2	1	2
Zasavska	10	5	2	2	1	0	0	0
Spodnjeposavska	20	8	5	3	3	0	0	1
Jugovzhodna Slovenija	59	25	11	14	4	0	0	5
Osrednjeslovenska	115	50	29	16	11	2	6	1
Goerenjska	49	14	10	8	10	0	6	1
Notranjsko-kraška	22	7	5	7	2	0	0	1
Goriška	46	15	14	8	5	1	2	1
Obalno-kraška	34	13	8	10	0	3	0	0
Skupaj	576	225	136	101	65	8	21	20

Graf 34: Odstotki mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v prometu v obdobju 2004-2008



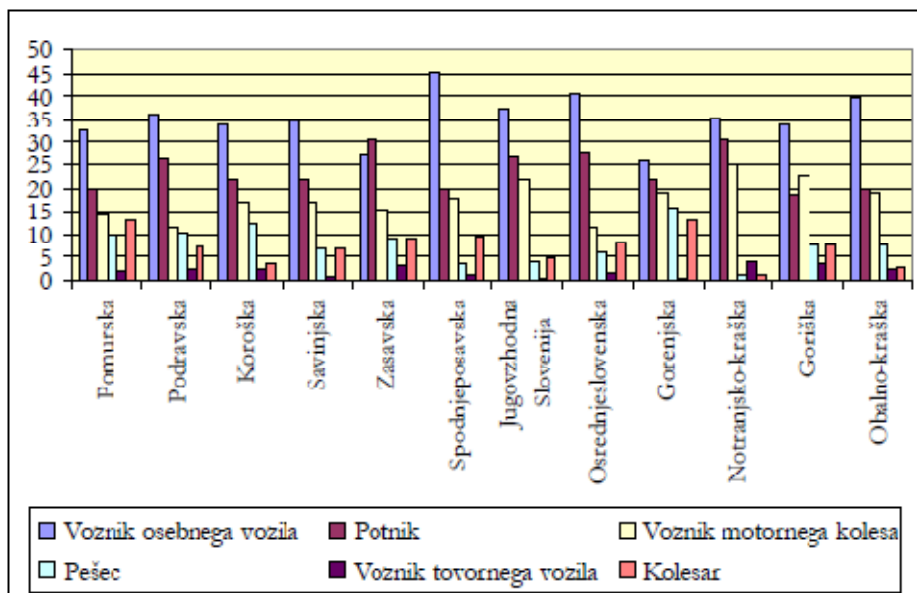
Tudi struktura mrtvih povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč po vrsti udeležbe ne pojasnjuje velikega odstotka prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti v Goriški regiji

Delež mrtvih voznikov osebnih vozil se med statističnimi regijami zelo razlikuje. V Gorenjski regiji znaša samo 28,6 %, v Koroški in Zasavski pa kar 50,0 %. Največji delež mrtvih potnikov beleži Goriška regija, najmanjši pa Koroška. Največji delež mrtvih voznikov motornih koles beleži Notranjsko-kraška regija, najmanjši pa Koroška. Je pa v tej regiji največji delež mrtvih pešcev.

Tabela 142: Huje poškodovani povzročitelji in udeleženci po vrstah udeležbe v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v obdobju 2004-2008

Statistična regija kraja prometne nesreče	Skupaj	Voznik osebne vozila	Potnik	Voznik motornega kolesa	Pešec	Voznik tovorn. vozila	Kolesar	Drugo
Pomurska	141	46	28	20	14	3	18	12
Podravska	289	105	76	33	30	7	20	18
Koroška	82	28	18	14	10	2	3	7
Savinjska	352	124	77	59	24	2	23	43
Zasavska	33	9	10	5	3	1	3	2
Spodnjeposavska	84	38	17	15	3	1	8	2
Jugovzhodna Slovenija	182	68	49	40	7	1	9	8
Osrednjeslovenska	572	232	157	65	34	10	45	29
Gorenjska	196	51	43	37	31	1	25	8
Notranjsko-kraška	79	28	24	20	1	3	1	2
Goriška	179	61	33	41	13	6	13	12
Obalno-kraška	174	69	35	33	13	4	5	15
Skupaj	2363	859	567	382	183	41	173	158

Graf 35: Odstotki hujše poškodovanih zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v prometu v obdobju 2004-2008



Delež hujše poškodovanih voznikov osebnih vozil je najmanjši v Gorenjski regiji – enako kot delež mrtvih voznikov osebnih vozil, največji pa je v Srednjeposavski regiji. Razlike med deleži pa so sicer manjše kot pri mrtvih voznikih osebnih vozil.

Notranjsko-kraška regija ima največji delež mrtvih in težje poškodovanih voznikov motornih koles.

8.13.3 Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom po kategorijah cest in statističnih regijah kraja prometne nesreče

Iz tabele 143 je razvidno, da so prometne nesreč s smrtnim izidom zelo različno porazdeljene po kategorijah cest po statističnih enotah. Podatki so z vidika preventivne dejavnosti sicer pomembni, ne vsebujejo pa informacije o dejanskem prometu na teh cestah. Na primer: V Koroški regiji se kar 57,9 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodi na glavnih cestah I. reda. Lahko je to posledica dejanskega prometa v tej regiji, ki morda poteka predvsem na teh cestah.

Tabela 143: Prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po kategorijah cest in po statističnih regijah kraja prometne nesreče

Statistična regija kraja prometne nesreče		Avtocesta	Glav. cesta I. reda	Glav. na cesta II. reda	Reg. cesta I. reda	Reg. cesta II. reda	Reg. cesta III. reda	Hitra cesta	Lok. cesta	Nas. z ulič. sist.	Tur. cesta	Nas. brez ulič. sist.	Skupaj
Pomurska	N	1	5		4	7	4		13			4	38
	%	2,6	13,2		10,5	18,4	10,5		34,2			10,5	100
Podravska	N	8	11		3	10	9	2	4	11	1	19	78
	%	10,3	14,1		3,8	12,8	11,5	2,6	5,1	14,1	1,3	24,4	100
Koroška	N		11		3	1	1		2			1	19
	%		57,9		15,8	5,3	5,3		10,5			5,3	100
Savinjska	N	6	8	3	7	19	3		12	8		7	73
	%	8,2	11	4,1	9,6	26	4,1		16,4	11		9,6	100
Zasavska	N			6	2							1	9
	%			66,7	22,2							11,1	100
Srednjeposavska	N		3		1			1	2	1		9	17
	%		17,6		5,9			5,9	11,8	5,9		52,9	100
Jugovzhodna Slovenija	N			9	11	5	7	5	3	5		10	55
	%			16,4	20	9,1	12,7	9,1	5,5	9,1		18,2	100
Osrednjeslovenska	N	28		11	5	11	8		2	29		12	106
	%	26,4		10,4	4,7	10,4	7,5		1,9	27,4		11,3	100
Goerenjska	N	2	4	1	14	2	5		3	8		5	44
	%	4,5	9,1	2,3	31,8	4,5	11,4		6,8	18,2		11,4	100
Notranjsko-kraška	N	5	2		2	5			1			5	20
	%	25	10		10	25			5			25	100
Goriška	N			17	4	3	4	2	5	2		2	39
	%			43,6	10,3	7,7	10,3	5,1	12,8	5,1		5,1	100
Obalno-kraška	N	6	4	4	1	7	3		4	4	1	1	35
	%	17,1	11,4	11,4	2,9	20	8,6		11,4	11,4	2,9	2,9	100
Skupaj	N	56	48	51	57	70	44	10	51	68	2	76	533
	%	10,5	9	9,6	10,7	13,1	8,3	1,9	9,6	12,8	0,4	14,3	100

8.13.4 Porazdelitev smrtno ponesrečenih in huje poškodovanih pri prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti po mesecih v obdobju 2004-2009

December ima največji povprečni odstotek 48,5 %. Večji skok je narejen maja, ko se povprečni odstotek v primerjavi z aprilom poveča kar za 10 %. Zelo homogeni so meseci od avgusta do novembra.

Tabela 144: Povprečni odstotki prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po mesecih v obdobju 2004 – 2008 v Sloveniji

Mesec	Odstotek
Januar	41,0
Februar	37,3
Marec	37,5
April	37,2
Maj	47,2
Junij	45,2

Julij	39,2
Avgust	46,7
September	46,3
Oktober	46,9
November	45,0
December	48,5

Tabela 145: Povprečni odstotki prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po mesecih v obdobju 2004 – 2008 v Sloveniji

Mesec	Odstotek
Januar	40,8
Februar	42,0
Marec	37,8
April	35,5
Maj	36,5
Junij	33,5
Julij	37,4
Avgust	38,9
September	36,2
Oktober	36,3

November	34,0
December	36,3

Povprečni odstotki prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po mesecih se malo razlikujejo. Izstopata junij s 33,5 % in februar z 42,0 %.

Medtem ko je bilo odstotek prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti februarja najmanjši, je odstotek težje poškodovanih največji. Odstotki se med meseci z izjemo februarja ne razlikujejo veliko.

Tabela 146: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po mesecih in statističnih regijah

Statistična regija kraja prometne nesreče		Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Avg	Sep	Okt	Nov	Dec	Skupaj
Pomurska	N	9	6	8	13	21	14	22	25	14	14	5	8	159
	%	5,7	3,8	5	8,2	13,2	8,8	13,8	15,7	8,8	8,8	3,1	5	100
Podravska	N	12	19	28	27	29	29	33	29	26	36	25	26	319
	%	3,8	6	8,8	8,5	9,1	9,1	10,3	9,1	8,2	11,3	7,8	8,2	100
Koroška	N	4	6	3	5	11	8	7	14	12	5	4	9	88
	%	4,5	6,8	3,4	5,7	12,5	9,1	8	15,9	13,6	5,7	4,5	10,2	100
Savinjska	N	20	24	20	31	39	43	38	38	41	26	24	33	377
	%	5,3	6,4	5,3	8,2	10,3	11,4	10,1	10,1	10,9	6,9	6,4	8,8	100
Zasavska	N	2	2	3	3	3	9	4	4	4	1	1	1	37
	%	5,4	5,4	8,1	8,1	8,1	24,3	10,8	10,8	10,8	2,7	2,7	2,7	100
Spodnjeopavska	N	4	7	5	6	6	13	12	14	8	7	5	6	93
	%	4,3	7,5	5,4	6,5	6,5	14	12,9	15,1	8,6	7,5	5,4	6,5	100
Jugovzhodna Slovenija	N	7	16	16	20	30	21	24	19	18	18	9	14	212
	%	3,3	7,5	7,5	9,4	14,2	9,9	11,3	9	8,5	8,5	4,2	6,6	100
Osrednje-slovenska	N	42	35	40	47	42	74	52	71	55	58	33	53	602
	%	7	5,8	6,6	7,8	7	12,3	8,6	11,8	9,1	9,6	5,5	8,8	100
Gorenjska	N	10	13	11	18	17	14	22	28	21	30	15	18	217
	%	4,6	6	5,1	8,3	7,8	6,5	10,1	12,9	9,7	13,8	6,9	8,3	100
Notranjsko-kraška	N	6	2	4	5	7	5	11	14	12	6	10	3	85
	%	7,1	2,4	4,7	5,9	8,2	5,9	12,9	16,5	14,1	7,1	11,8	3,5	100
Goriška	N	13	13	9	16	27	20	12	19	25	13	11	12	190
	%	6,8	6,8	4,7	8,4	14,2	10,5	6,3	10	13,2	6,8	5,8	6,3	100
Obalno-kraška	N	14	15	13	7	17	12	24	24	15	22	9	12	184
	%	7,6	8,2	7,1	3,8	9,2	6,5	13,0	13,0	8,2	12	4,9	6,5	100
Skupaj	N	143	158	160	198	249	262	261	299	251	236	151	195	2563
	%	5,6	6,2	6,2	7,7	9,7	10,2	10,2	11,7	9,8	9,2	5,9	7,6	100

V tabeli 146 so prikazani odstotki prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo skupaj po statističnih regijah. Kar pet regij beleži največje deleže

avgusta. Posebno izstopa Zasavska regija. Na njenem območju se je junija v povprečju zgodilo kar 24,3 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo.

Ukrepi v zvezi s preprečevanjem kršitev zaradi neprilagojene hitrosti so aktualni celo leto, posebno pomembni pa so od maja do septembra.

8.13.5 Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po dnevih v tednu

V prvih štirih dneh tedna se je zgodilo samo 45,8 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti, v treh vikend dnevih pa 54,2 %, največ ob sobotah – 20,6 %. Sobota ima največji odstotek v regijah: Zasavska – 33,3 %, Gorenjska – 27,3 %, Podravska- 26,9 %, Savinjska – 26,0 % in Obalno-kraška – 22,9 %.

Nedelja ima največji odstotek v regijah: Spodnjeposavska – 29,4 %, Pomurska – 23,7 %, Goriška – 23,1 %, Jugovzhodna Slovenija – 21,8 % in Osrednjeslovenska – 21,7 %.

Tabela 147: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po dnevih v tednu v obdobju 2004 - 2008

Dan v tednu	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Ponedeljek	56	10,5	10,5
Torek	54	10,1	20,6
Sreda	72	13,5	34,1
Četrtek	62	11,6	45,8
Petek	83	15,6	61,4
Sobota	110	20,6	82,0
Nedelja	96	18,0	100,0
Skupaj	533	100,0	

Tabela 148: Porazdelitev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po dnevih v tednu v obdobju 2004 - 2008

Dan v tednu	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Ponedeljek	215	10,6	10,6
Torek	231	11,4	22,0
Sreda	210	10,3	32,3
Četrtek	246	12,1	44,4
Petek	316	15,6	60,0
Sobota	395	19,5	79,5
Nedelja	417	20,5	100,0
Skupaj	2030	100,0	

Porazdelitev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po dnevih v tednu je podobna porazdelitvi prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 149: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah in po dnevih v tednu v letih 2004-2008

Statistična regija kraja prometne nesreče		Pon	Tor	Sre	Čet	Pet	Sob	Ned	Skupaj
Pomurska	N	14	17	18	28	20	33	29	159
	%	8,8	10,7	11,3	17,6	12,6	20,8	18,2	100
Podravska	N	24	31	32	42	56	75	59	319
	%	7,5	9,7	10	13,2	17,6	23,5	18,5	100
Koroška	N	10	9	15	8	12	18	16	88
	%	11,4	10,2	17	9,1	13,6	20,5	18,2	100
Savinjska	N	46	42	42	41	54	77	75	377
	%	12,2	11,1	11,1	10,9	14,3	20,4	19,9	100
Zasavska	N	7	4	5	2	6	9	4	37
	%	18,9	10,8	13,5	5,4	16,2	24,3	10,8	100
Spodnjeposavska	N	18	10	8	9	17	13	18	93
	%	19,4	10,8	8,6	9,7	18,3	14	19,4	100
Jugovzhodna Slovenija	N	17	24	25	21	29	37	59	212
	%	8	11,3	11,8	9,9	13,7	17,5	27,8	100
Osrednjeslovenska	N	66	79	64	81	92	104	116	602
	%	11	13,1	10,6	13,5	15,3	17,3	19,3	100
Gorenjska	N	22	19	22	22	40	49	43	217
	%	10,1	8,8	10,1	10,1	18,4	22,6	19,8	100
Notranjsko-kraška	N	9	10	9	7	12	20	18	85
	%	10,6	11,8	10,6	8,2	14,1	23,5	21,2	100
Goriška	N	18	21	23	27	23	38	40	190
	%	9,5	11,1	12,1	14,2	12,1	20	21,1	100
Obalno-kraška	N	20	19	19	20	38	32	36	184
	%	10,9	10,3	10,3	10,9	20,7	17,4	19,6	100
Skupaj	N	271	285	282	308	399	505	513	2563
	%	10,6	11,1	11	12	15,6	19,7	20	100

Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo se po vseh regijah zgodi ob sobotah in nedeljah.

Ukrepi za preprečevanje kršitev zaradi neprilagojene hitrosti morajo biti najbolj intenzivni ob petkih, sobotah in nedeljah.

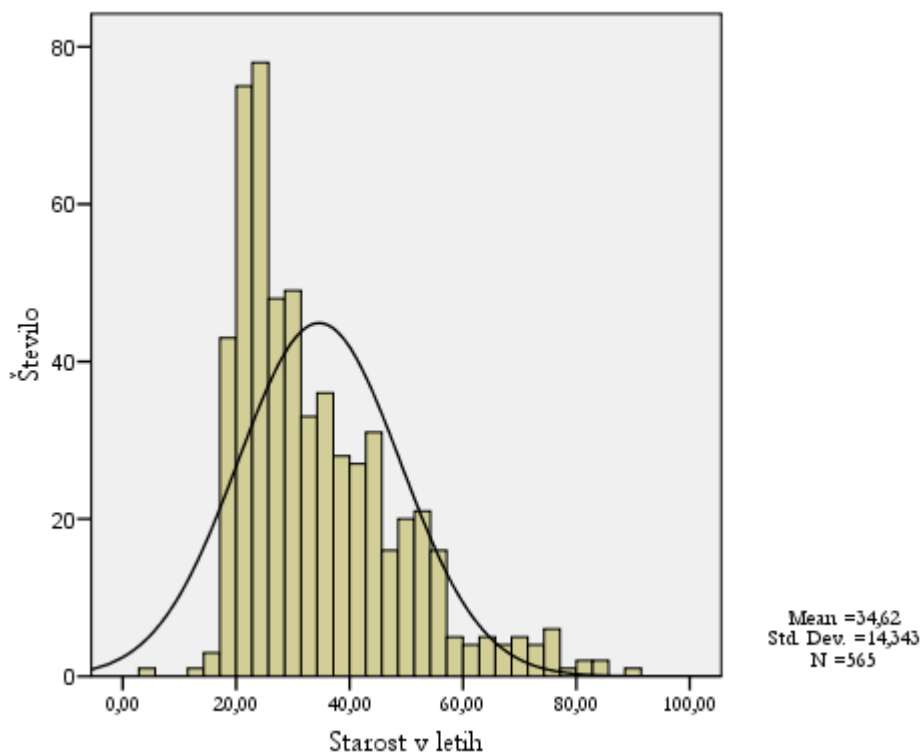
8.13.6 Starostna struktura povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom (vse vrste udeležbe)

Iz naslednje tabele je razvidno, da so v povprečju najmlajši povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom tisti, ki te nesreče povzročijo zaradi neprilagojene hitrosti in zaradi nepravilnega prehitevanja. Razlika med to starostjo in naslednjo pri vzroku nepravilna stran/smer vožnje znaša kar 8 let. Polovica vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je mlajših od 30,3 let, polovica pa starejših.

Tabela 150: Povprečna starost povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po glavnih vzrokih prometne nesreče

Glavni vzrok prometne nesreče	Število	Srednja vrednost	St. odklon	Mediana
Nepriprilagojena hitrost	565	34,6	14,3	30,3
Neprevilnosti pešca	43	49,9	20,1	53,0
Ostalo	56	42,6	16,6	40,5
Neupoštevanje pravil o prednosti	171	45,4	19,4	41,3
Neprevilno prehitevanje	59	34,8	13,7	31,9
Premiki z vozilom	33	45,8	18,0	44,2
Neprevilna stran/smer vožnje	292	42,4	16,8	41,2
Neprevilnosti na vozilu	3	50,5	2,9	51,8
Neustrezna varnostna razdalja	2	62,9	28,5	62,9
Skupaj	1224	39,3	16,9	35,6

Graf 36: Histogram povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti z dodano krivuljo normalne porazdelitve



Iz tabele in grafa je razvidno, da je najbolj zastopana starost med 18 in 31 leti.

Tabela 151: Povprečne starosti vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom in povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah

Statistična regija prebivališča	Število vseh povzroč. prom. nesreč s smrtnim izidom	Število povzroč. prom. nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilag. hitrosti	Odstotek povzroč. prom. nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilag. hitrosti	Povprečna starost vseh povzroč. prom. nesreč s smrtnim izidom	Povprečna starost povzroč. prom. nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilag. hitrosti	Razlika med povprečno starostjo vseh povzroč. prom. nesreč s smrtnim izidom in povzroč. prom. nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilag. hitrosti
Pomurska	95	35	36,8	39,2	33,5	5,7
Podravska	184	79	42,9	39,5	37,2	2,3
Koroška	46	22	47,8	37,5	35,8	1,7
Savinjska	158	76	48,1	39,7	33,2	6,5
Zasavska	26	16	61,5	35,2	34,9	0,3
Spodnjeposavska	40	20	50,0	39,5	36,9	2,6
Jugovzhodna Slovenija	106	53	50,0	37,5	34,1	3,4
Osrednjeslovenska	254	108	42,5	40,9	35,3	5,6
Gorenjska	108	52	48,1	38,7	35,2	3,5
Notranjsko-kraška	31	12	38,7	35,1	28,3	6,8
Goriška	51	36	70,6	38,7	31,3	7,4
Obalno-kraška	53	27	50,9	37,2	30,6	6,6
Skupaj	1152	536	46,5	39,1	34,4	4,7

V povprečju so povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti mlajši od vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom za približno 5 let. Največjo razliko beleži Goriška regija -7,4 let. V Zasavski regiji pa so povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti skoraj enako stari kot vsi povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 152: Povprečne starosti vseh povzročiteljev, udeležencev prometnih nesreč in kršiteljev (niso povzročili in niso bili udeleženi v prometnih nesrečah) po statističnih regijah

Statistična regija prebivališča	Število	Srednja vrednost	St. odklon	Mediana
Pomurska	103959	36,7	12,8	34,2
Podravska	336422	37,3	13,5	35,2
Koroška	60290	36,2	13,2	33,4
Savinjska	239301	36,7	13,3	34,4
Zasavska	41413	36,7	13,2	34,4
Spodnjeposavska	72383	36,9	13,2	34,9
Jugovzhodna Slovenija	119790	35,6	12,9	33,3
Osrednjeslovenska	537410	37,9	13,8	35,9
Gorenjska	167676	37,4	13,6	35,0
Notranjsko-kraška	37888	37,9	13,4	36,0
Goriška	75806	37,8	13,6	35,7
Obalno-kraška	85612	37,5	13,7	35,3

Za primerjavo je prikazana še tabela vseh oseb v populaciji povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč in kršiteljev v Sloveniji v obdobju 2004-2008. Vsaka oseba je šteta tolikokrat, kolikokrat nastopa v populaciji. Primerjava zgornje in spodnje tabele kaže, da so povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom najmlajši na območju Notranjsko-kraške regije, čeprav je povprečna starost vseh oseb v opazovani populaciji največja med regijami.

Tabela 153: Porazdelitev povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po starostnih razredih

Starostni razred	Število	Širina razreda	Gostota razreda
Od 0,1 do 4,9 let	1	5	0,2
Od 14,0 do 15,9 let	3	2	1,5
Od 16,0 do 17,9 let	5	2	2,5
Od 18,0 do 19,9 let	39	2	19,5
Od 20,0 do 21,9 let	46	2	23,0
Od 22,0 do 23,9 let	69	2	34,5
Od 24,0 do 25,9 let	42	2	21,0
Od 26,0 do 29,9 let	74	4	18,5
Od 30,0 do 29,9 let	116	10	11,6
Od 40,0 do 49,9 let	84	10	8,4
Od 50,0 do 59,9 let	52	10	5,2
Od 60,0 do 69,9 let	15	10	1,5
Od 70,0 do 79,9 let	14	10	1,4
Od 80,0 let do 84,9 let	3	5	0,6
85 in več let	2	5	0,4
Skupaj	565		

Najbolj zastopana oziroma tvegana starost je 22-23 let. Na vsako leto pride 34,5 povzročiteljev. Sledi starost 20-21 let, nato 24-25 let in 18-19 let. 34,7 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je starih med 18 in 25 let. Evropsko povprečje te starosti (med 18 in 25 let) se giblje okoli 21 %.¹⁶⁴ 68% vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je starih od 10 do 30 let.

Vozniki osebnih avtomobilov, ki so povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti, so v povprečju za 5 let mlajši od povprečja vseh voznikov osebnih avtomobilov, ki so povzročili prometno nesrečo s smrtnim izidom. Starost voznikov motornih koles se ne razlikuje.

Iz naslednje tabele je razvidno, da od povprečne slovenske starosti voznikov osebnih avtomobilov – povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, najbolj odstopa Notranjsko-kraška regija. Vozniki osebnih avtomobilov, ki prebivajo na območju te regije, so v povprečju skoraj za 6 let mlajši. Polovica voznikov je mlajša od 24,8 let, polovica pa starejših. Na drugem mestu je Goriška regija z razliko 5 let. Najstarejši vozniki osebnih avtomobilov, ki so povzročili

¹⁶⁴ <http://www.articlesbase.com/cars-articles/the-worlds-worst-drivers-car-accident-statistics-from-around-the-world-609862.html>, 4.5.2010

prometno nesrečo s smrtnim izidom, pa prebivajo na območju Koroške in Zasavske regije. V povprečju so starejši za 4,5 oziroma 4 leta.

Tabela 154: Statistika starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom

Vrsta udeležbe v prometu	Število	%	Srednja vrednost	Mediana	St. odklon
Voznik osebnega avtomobila	378	66,9%	33,6	29,2	13,9
Voznik motornega kolesa	109	19,3%	31,8	29,3	10,1
Voznik tovornega vozila	30	5,3%	37,3	38,3	10,6
Pešec	14	2,5%	58,6	61,6	20,3
Kolesar	11	1,9%	55,2	54,3	18,0
Voznik kolesa z motorjem	6	1,1%	43,9	45,0	24,5
Voznik traktorja	6	1,1%	47,1	50,0	17,5
Voznik kombiniranega vozila	5	0,9%	27,0	26,9	6,8
Voznik avtobusa	1	0,2%	41,1	41,1	.
Voznik delovnega stroja	1	0,2%	35,6	35,6	.
Odgovorna oseba	1	0,2%	27,6	27,6	.
Voznik štirikolesa	1	0,2%	23,8	23,8	.
Voznik specialnega vozila	1	0,2%	22,5	22,5	.
Voznik trikolesa	1	0,2%	32,2	32,2	.
Skupaj	565	100,0%	34,6	30,3	14,3

Tabela 155: Statistika starosti voznikov osebnih avtomobilov - povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah.

Statistična regija prebivališča	Število	Srednja vrednost	Mediana	St. odklon
Pomurska	24	32,3	28,2	12,5
Podravska	63	35,1	34,2	13,2
Koroška	18	38,1	36,7	17,0
Savinjska	44	34,4	30,8	14,9
Zasavska	12	37,8	38,5	11,6
Spodnjeposavska	14	35,8	27,7	18,5
Jugovzhodna Slovenija	36	33,0	29,0	12,6
Osrednjeslovenska	67	33,2	28,6	15,4
Gorenjska	32	31,1	25,1	13,1
Notranjsko-kraška	7	27,5	24,8	9,8
Goriška	26	28,4	25,2	10,2
Obalno-kraška	18	32,6	30,2	14,0
Skupaj	361	33,4	28,8	14,0

Tabela 156: Statistika starosti voznikov motornih koles - povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah.

Statistična regija prebivališča	Število	%	Srednja vrednost	Mediana	St. odklon
Pomurska	6	5,9%	29,1	11,4	26,3
Podravska	8	7,8%	31,7	8,9	30,0
Koroška	3	2,9%	23,5	1,7	23,0
Savinjska	23	22,5%	28,6	8,4	26,1
Zasavska	4	3,9%	26,2	3,4	26,6
Spodnjeposavska	3	2,9%	45,3	24,7	40,3
Jugovzhodna Slovenija	8	7,8%	32,9	11,5	30,1
Osrednjeslovenska	21	20,6%	34,0	8,3	31,8
Gorenjska	10	9,8%	35,0	10,7	31,9
Notranjsko-kraška	5	4,9%	29,3	7,1	32,5
Goriška	4	3,9%	37,4	16,6	35,8
Obalno-kraška	7	6,9%	26,0	4,3	27,4
Skupaj	102	100,0%	31,4	10,1	29,0

Največ povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom – voznikov motornih koles – je imelo v letih 2004-2008 prebivališče na območju Savinjske regije, na drugem mestu je Osrednjeslovenska regija. Povprečna starost povzročiteljev – voznikov motornih koles iz Savinjske regije je znašala približno 29 let. Relativno majhen standardni odklon kaže na razmeroma homogeno starostno skupino povzročiteljev. Povzročitelji iz Osrednjeslovenske regije so bili v povprečju starejši za 5 let, skupina pa je še bolj homogena.

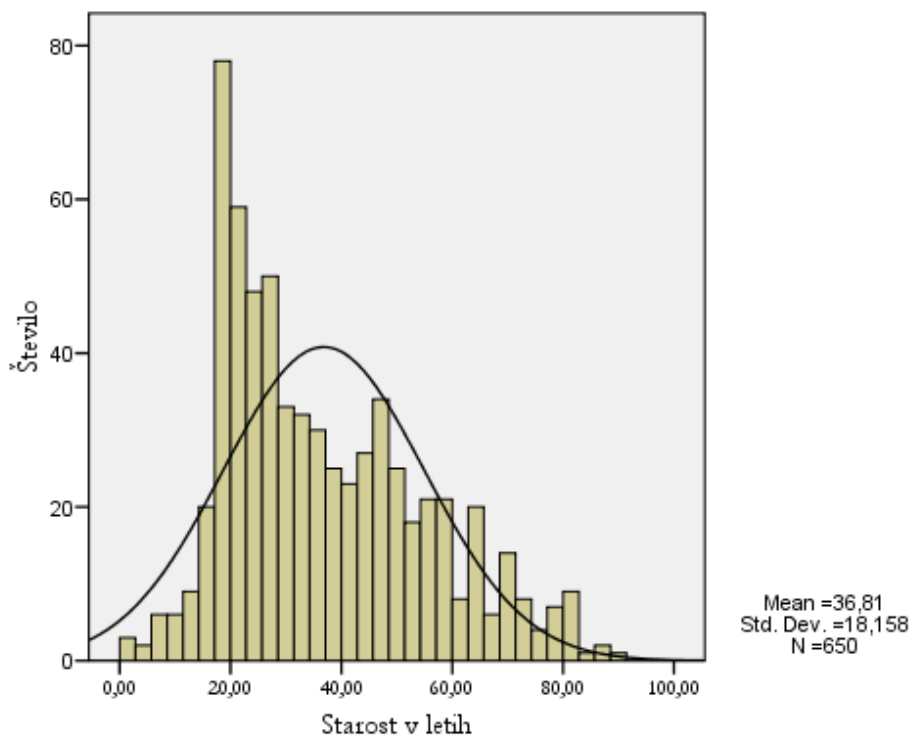
8.13.7 Starostna struktura udeležencev (niso povzročitelji) prometnih nesreč s smrtnim izidom (vse vrste udeležbe)

Iz naslednje tabele je razvidno, da so v povprečju najmlajši udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom tisti, ki so udeleženi v prometni nesreči zaradi neustrezne varnostne razdalje in zaradi neprilagojene hitrosti. Razlike med starostjo udeležencev v prometnih nesrečah s smrtnim izidom po vzrokih je manjša kot pri povzročiteljih. Povprečna starost vseh udeležencev v prometnih nesrečah s smrtnim izidom znaša 38,7 let.

Tabela 157: Povprečna starost udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom po glavnih vzrokih prometne nesreče

Glavni vzrok	Število	Srednja vrednost	Mediana	St. odklon
Neprilagojena hitrost	650	36,8	32,7	18,2
Nepravilna stran/smer vožnje	436	38,9	37,0	18,2
Neupoštevanje pravil o prednosti	222	41,0	37,0	20,5
Nepravilno prehitevanje	126	39,3	39,6	16,7
Ostalo	52	43,8	41,8	20,7
Nepravilnosti pešca	42	39,8	42,0	14,8
Premiki z vozilom	32	45,6	43,2	22,5
Neustrezna varnostna razdalja	4	34,1	35,1	8,0
Nepravilnosti na vozilu	2	57,9	57,9	19,9
Skupaj	1566	38,7	35,5	18,6

Graf 37: Histogram povprečne starosti udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti z dodano krivuljo normalne porazdelitve



Iz tabele in grafa je razvidno, da je najbolj zastopana starost med 16 in 30 leti.

Tabela 158: Povprečne starosti udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v letih 2004-2008

Statistična regija prebivališča udeleženca	Število	Povprečna starost udeležencev prom. nesreč s smrtnim izidom	Mediana	Standardni odklon	Povprečna starost prebivalstva
Pomurska	36	32,5	28,37	16,47	41,6
Podravska	99	37,1	34,0	18,65	41,8
Koroška	28	39,9	42,1	22,15	40,5
Savinjska	84	34,5	27,3	15,92	40,4
Zasavska	21	30,6	24,6	16,52	42,1
Spodnjeposavska	16	38,0	34,0	17,4	41,2
Jugovzhodna Slovenija	46	31,3	23,1	17,21	39,8
Osrednjeslovenska	104	37,0	31,5	20,1	40,8
Gorenjska	52	42,2	34,9	20,61	40,5
Notranjsko-kraška	10	40,1	37,4	17,48	41,3
Goriška	40	38,4	31,4	20,74	42,0
Obalno-kraška	28	38,0	29,6	18,58	42,5
Neznano	2	33,4	33,4	14,85	-
Skupaj	566	36,5	30,7	18,76	

Udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom so najmlajši na območju Zasavske, najstarejši pa na območju Gorenjske regije. Razlika med tema regijama znaša kar 12 let. Zanimiva je Notranjsko-kraška regija. Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti so v povprečju najmlajši med vsemi regijami, udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom pa med najstarejšimi.

Tabela 159: Porazdelitev udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po starostnih razredih

Starostni razred	Število	Širina razreda	Gostota razreda
Od 0,1 do 4,9 let	5	5	1,0
Od 5,0 do 9,9 let	8	5	1,6
Od 10,0 do 13,9 let	11	4	2,8
Od 14,0 do 15,9 let	6	2	3,0
Od 16,0 do 17,9 let	37	2	18,5
Od 18,0 do 19,9 let	57	2	28,5
Od 20,0 do 21,9 let	39	2	19,5
Od 22,0 do 23,9 let	40	2	20,0
Od 24,0 do 25,9 let	36	2	18,0
Od 26,0 do 29,9 let	64	4	16,0
Od 30,0 do 39,9 let	98	10	9,8
Od 40,0 do 49,9 let	95	10	9,5
Od 50,0 do 59,9 let	74	10	7,4
Od 60,0 do 69,9 let	39	10	3,9
Od 70,0 do 79,9 let	28	10	2,8
Od 80,0 let do 84,9 let	9	5	1,8
85 in več let	4	5	0,8
Skupaj	650		

Najbolj zastopana oziroma tvegana starost je 18-19 let. Na vsako leto pride 28,5 udeležencev. Sledi starost 20-21 let, nato 22-23 let in 16-18 let. 26,5 % udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom je starih med 18 in 25 let. 48% vseh udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom je starih od 16 do 30 let.

Tabela 160: Statistika starosti udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v času prometne nesreče s smrtnim izidom

Vrsta udeležbe v prometu	Število	%	Srednja vrednost	Mediana	St. odklon
Potnik	344	52,90%	29,62	24,21	15,75
Voznik osebnega avtomobila	137	21,10%	41,04	38,76	14,91
Voznik tovornega vozila	62	9,50%	42,69	43,71	10,52
Pešec	58	8,90%	54,53	63,06	24,61
Kolesar	10	1,50%	51,33	54,49	19,12
Ostalo	10	1,50%	50,13	46,21	13,64
Voznik motornega kolesa	9	1,40%	43,85	42,17	17,73
Voznik avtobusa	7	1,10%	41,67	43,42	10,58
Voznik kombiniranega vozila	6	0,90%	44,43	47,83	13,77
Voznik traktorja	5	0,80%	46,14	40,83	15,53
Voznik delovnega stroja	1	0,20%	29,69	29,69	.
Voznik kolesa z motorjem	1	0,20%	74,44	74,44	.
Skupaj	650	100,00%	36,81	32,66	18,16

Potniki so najmlajši udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom (tabela 160). Vozniki osebnih avtomobilov so kot udeleženci v povprečju za 8 let starejši od povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti.

Tabela 161: Smrtno ponesrečeni udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe

Vrsta udeležbe v prometu	Vsi udeleženci v prometni nesreči s smrtnim izidom	Smrtno ponesrečeni udeleženci v prometni nesreči s smrtnim izidom	Odstotek
Potnik	344	136	39,5
Voznik osebnega avtomobila	137	22	16,1
Voznik tovornega vozila	62	0	0,0
Pešec	58	51	87,9
Kolesar	10	10	100,0
Ostalo	10	0	0,0
Voznik motornega kolesa	9	3	33,3
Voznik avtobusa	7	0	0,0
Voznik kombiniranega vozila	6	2	33,3
Voznik traktorja	5	2	40,0
Voznik delovnega stroja	1	0	0,0
Voznik kolesa z motorjem	1	1	100,0
Skupaj	650	227	34,9

8.13.8 Čas med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti (voznški staž)

V prvem mesecu po pridobitvi voznškega dovoljenja je 9 povzročiteljev povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom (2,7 %), v drugem mesecu 17 ali 5,3 %. V prvih šestih mesecih je skupaj 73 ali skoraj 23 % povzročiteljev povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom, v prvem letu pa skupaj že skoraj 40 % od vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008. Največ povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom v drugem letu posedovanja voznškega dovoljenja - 27,8 %. Upoštevani so samo povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so voznško dovoljenje pridobili v obdobju 2004-2008.

Tabela 162: Porazdelitev vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po času med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili voznško dovoljenje v obdobju 2004-2008)

Čas med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
V prvih 5 dneh	0	0,0	0
Od 6 do 10 dni	3	0,9	0,9
Od 11 do 15 dni	3	0,9	1,9
Od 16 do 30 dni	3	0,9	2,8
V drugem mesecu	17	5,3	8,1
V tretjem mesecu	12	3,8	11,9
Od 4. do 6. meseca	35	10,9	22,8
Od 7. do 12. meseca	53	16,6	39,4
V drugem letu	89	27,8	67,2
V tretjem letu	64	20,0	87,2
Po treh letih	41	12,8	100,0
Skupaj	320	100,0	

Tabela 163: Statistika časovnega intervala med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Čas med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom (v letih)				
	Število	Srednja vrednost	Mediana	Prvi kvartil (25 %)	Tretji kvartil (75 %)
Pomurska	21	1,612	1,436	,588	2,456
Podravska	48	1,661	1,434	,379	2,671
Koroška	17	1,506	1,381	,405	2,071
Savinjska	41	1,694	1,485	,610	2,467
Zasavska	9	1,407	,578	,270	2,485
Spodnjeposavska	7	1,706	1,638	1,022	2,271
Jugovzhodna Slovenija	29	1,622	1,362	,756	2,403
Osrednjeslovenska	74	1,455	1,315	,634	2,019
Gorenjska	23	1,386	1,142	,721	2,252
Notranjsko-kraška	10	1,358	,973	,189	2,807
Goriška	11	1,805	1,704	,808	1,937
Obalno-kraška	17	1,702	1,389	,805	2,549
Skupaj	307 ¹⁶⁵	1,571	1,389	,567	2,362

Povprečne vrednosti časovnih intervalov se sicer razlikujejo, so pa vse nad 1 leto. Več povedo prvi in tretji kvartil ter mediana. Medtem, ko je v Notranjsko-kraški regiji 25 % povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008, povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom v dobrih dveh mesecih po pridobitvi vozniškega dovoljenja, je ta interval v Srednjeposavski regiji kar 5 in pol krat večji¹⁶⁶. Intervala krajša od pol leta beležita še Zasavska in Podravska regija.

V zasavski regiji je polovica povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008, povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom v manj kot sedmih mesecih po pridobitvi vozniškega dovoljenja. Interval krajši od enega leta ima še Notranjsko-kraška regija.

¹⁶⁵ 13 povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom (razlika med 320 in 307) ni imelo prebivališča na območju Slovenije ali podatek ni bil vpisan.

¹⁶⁶ 0,189 leta = 68 dni; 1,022 leta = 373 dni

Tabela 164: Porazdelitev povzročiteljev po času med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)

Čas med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
V prvih 5 dneh	0	0,0	0
Od 6 do 10 dni	2	1,2	1,2
Od 11 do 15 dni	2	1,2	2,4
Od 16 do 30 dni	0	0,0	2,4
V drugem mesecu	11	6,5	8,9
V tretjem mesecu	11	6,5	15,4
Od 4. do 6. meseca	20	11,8	27,2
Od 7. do 12. meseca	25	14,8	42,0
V drugem letu	40	23,7	65,7
V tretjem letu	34	20,1	85,8
Po treh letih	24	14,2	100,0
Skupaj	169	100,0	

169 ali 52,8 % od 320 povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so vozniško dovoljenje pridobili v obdobju 2004-2008, je nesrečo povzročilo zaradi neprilagojene hitrosti. V prvem mesecu je prometno nesrečo povzročilo 2,4 % povzročiteljev, v dveh mesecih skupno 8,9 %, v šestih mesecih 27,2 % povzročiteljev, v prvem letu pa že 42 %. Največ povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti v drugem letu posedovanja vozniškega dovoljenja - 23,7 %. Upoštevani so samo povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so vozniško dovoljenje pridobili v obdobju 2004-2008. Porazdelitev povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti je zelo podobna porazdelitvi vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 165: Statistika časovnega intervala med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili voznško dovoljenje v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Čas med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti (v letih)				
	Število	Srednja vrednost	Mediana	Prvi kvartil (25 %)	Tretji kvartil (75 %)
Pomurska	10	1,673	1,478	,478	2,753
Podravska	26	1,516	,897	,295	2,649
Koroška	8	1,248	,405	,167	2,875
Savinjska	21	1,533	1,121	,582	2,311
Zasavska	6	1,521	1,223	,314	2,606
Spodnjeposavska	5	1,704	1,638	1,263	2,178
Jugovzhodna Slovenija	14	1,568	1,174	,810	2,389
Osrednjeslovenska	31	1,534	1,337	,337	2,921
Gorenjska	14	1,524	1,289	,614	2,537
Notranjsko-kraška	7	1,335	1,266	,200	2,737
Goriška	8	2,041	1,882	1,032	2,531
Obalno-kraška	13	1,323	1,200	,493	2,240
Skupaj	163	1,532	1,236	,460	2,375

Največje so razlike prvega kvartila. Najkrajši voznški staž ima 25 % povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti, ki so v obdobju 2004-2008 pridobili voznško dovoljenje, iz Koroške regije, na drugem mestu pa je Notranjsko kraška regija.¹⁶⁷

¹⁶⁷ 0,167 leta = 61 dni; 0,200 leta = 73 dni.

8.13.9 Starostna struktura povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti (vse vrste udeležbe)

Iz naslednje tabele je razvidno, da so v povprečju najmlajši povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo tisti, ki te nesreče povzročijo zaradi neprilagojene hitrosti in zaradi nepravilnega prehitevanja. Enako kot povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom. Polovica vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo je mlajših od 33,2 let, polovica pa starejših. Pri povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom znaša mediana 30,3 let.

Tabela 166: Povprečna starost povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po glavnih vzrokih prometne nesreče

Glavni vzrok prometne nesreče	Število	Srednja vrednost	St. odklon	Mediana
Neprilagojena hitrost	1981	33,1	14,4	28,5
Neupoštevanje pravil o prednosti	1136	40,9	17,8	38,7
Nepravilna stran/smer vožnje	1068	38,2	16,6	35,5
Ostalo	331	40,8	18,5	39,9
Nepravilno prehitevanje	258	33	13,7	28,7
Premiki z vozilom	255	44,1	17,9	42,4
Nepravilnosti pešca	215	43,4	24,5	44,2
Neustrezna varnostna razdalja	92	36,3	15,3	36,2
Nepravilnosti na tovoru	10	44,2	14,8	42,8
Nepravilnosti na vozilu	10	35,7	14	34
Nepravilnosti na cesti	5	41,8	13,2	40,9

Graf 38: Histogram povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti z dodano krivuljo normalne porazdelitve

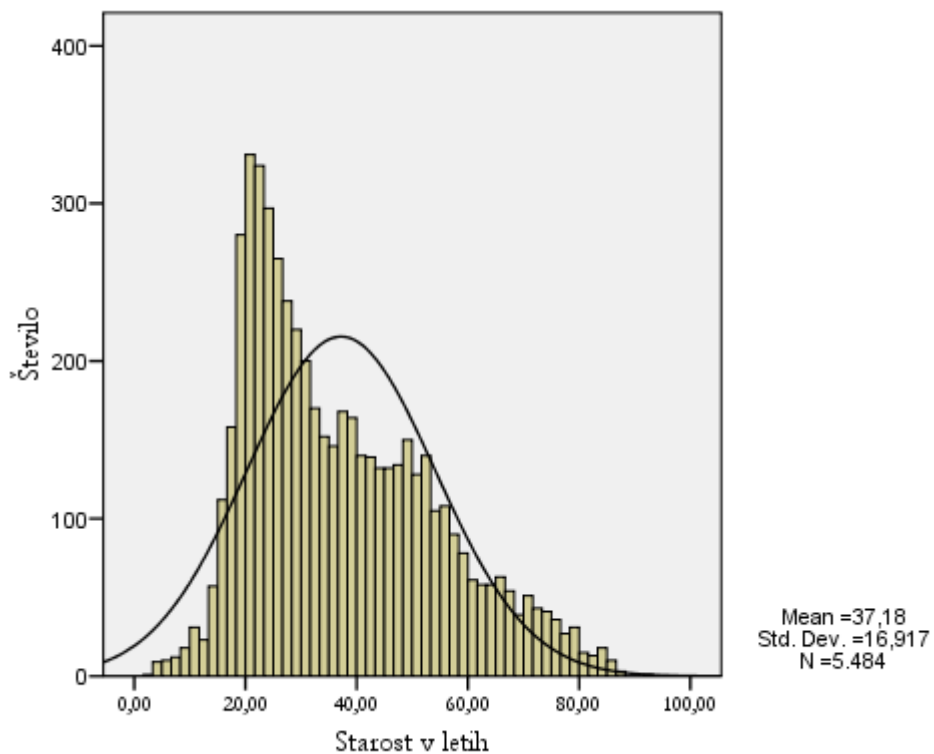


Tabela 167: Povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v letih 2004-2008

Statistična regija prebivališča	Število	Srednja vrednost	St. odklon	Mediana
Pomurska	117	35,76	15,46	32,65
Podravska	249	33,08	14,18	28,43
Koroška	77	31,81	13,47	26,39
Savinjska	304	33,00	13,91	28,71
Zasavska	46	33,00	14,12	27,68
Spodnjeposavska	80	30,12	13,31	27,37
Jugovzhodna Slovenija	149	29,31	11,95	24,47
Osrednjeslovenska	460	34,55	15,64	29,95
Gorenjska	192	33,15	14,20	29,14
Notranjsko-kraška	53	32,67	13,75	27,25
Goriška	143	30,66	13,29	26,27
Obalno-kraška	111	31,00	13,68	25,67
Skupaj	1981	32,82	14,33	28,25

Povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah se ne razlikujejo veliko.

Tabela 168: Porazdelitev povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po starostnih razredih

Starostni razred	Število	Širina razreda	Gostota razreda
Od 0,1 do 4,9 let	1	5	0,2
Od 5,0 do 9,9 let	7	5	1,4
Od 10,0 do 13,9 let	17	4	4,3
Od 14,0 do 15,9 let	33	2	16,5
Od 16,0 do 17,9 let	73	2	36,5
Od 18,0 do 19,9 let	171	2	85,5
Od 20,0 do 21,9 let	201	2	100,5
Od 22,0 do 23,9 let	181	2	90,5
Od 24,0 do 25,9 let	153	2	76,5
Od 26,0 do 29,9 let	255	4	63,8
Od 30,0 do 29,9 let	362	10	36,2
Od 40,0 do 49,9 let	253	10	25,3
Od 50,0 do 59,9 let	159	10	15,9
Od 60,0 do 69,9 let	72	10	7,2
Od 70,0 do 79,9 let	39	10	3,9
Od 80,0 let do 84,9 let	3	5	0,6
85 in več let	1	5	0,2
Skupaj	1981		

Najbolj zastopana oziroma oziroma tvegana starost je 20-21 let. Na vsako leto pride 100 povzročiteljev. Sledi starost 22-23 let, nato 18-19 let in 24-25 let. 73 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s ujšo telesno poškodbo je mlajših od 30 let in skoraj 58 % jih je mlajših od 26 let.

Tabela 169: Statistika starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom

Vrsta udeležbe v prometu	Število	%	Srednja vrednost	St. odklon	Mediana
Voznik osebnega avtomobila	1218	61,50%	32,17	13,34	27,38
Voznik motornega kolesa	367	18,50%	31,29	10,69	28,63
Kolesar	134	6,80%	43,06	20,34	44,46
Voznik kolesa z motorjem	111	5,60%	27,8	17,03	17,85
Voznik tovornega vozila	64	3,20%	35,27	13,1	31,44
Pešec	21	1,10%	40,61	25,98	49,67
Voznik traktorja	19	1,00%	42,51	17,56	43,62
Voznik štirikolesa	14	0,70%	32,8	12,56	28,18
Voznik kombiniranega vozila	10	0,50%	36,36	14,31	36,57
Voznik mopeda	6	0,30%	26,04	10,64	27,08
Ostalo	4	0,20%	34,96	25,87	34,62
Voznik lahkega štirikolesnika	3	0,20%	24,68	6,19	26,13
Potnik	3	0,20%	26,73	12,44	26,61
Voznik specialnega vozil	3	0,20%	41,76	14,96	38,82
Voznik avtobusa	2	0,10%	40,95	9,59	40,95
Voznik delovnega stroja	2	0,10%	46,73	26,13	46,73
Skupaj	1981	100,00%	32,82	14,33	28,25

Vozniki osebnih avtomobilov, ki so povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti, so v povprečju za 4 leta mlajši od povprečja vseh voznikov osebnih avtomobilov, ki so povzročili prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo. Njihov delež pri povzročitvi prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo je za 5 % manjši od deleža voznikov osebnih vozil pri povzročitvi prometne nesreče s smrtnim izidom. Starost voznikov motornih koles se ne razlikuje. Večja je razlika pri voznikih traktorjev. V povprečju so 7 let mlajši od vseh voznikov traktorjev, ki so povzročili prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo.

Povprečna starost voznikov osebnih vozil – povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo je z izjemo treh regij podobna. Najmlajši povzročiteljev prihajajo iz Srednjeposavske regije, najstarejši pa iz Pomurske. Med njimi je za več kot 7 let razlike. Razlike med povprečnimi starostmi vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo in povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti so manjše kot med povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 170: Primerjava povprečnih starosti vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo in povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah

Statistična regija prebivališča	Število vseh povzroč. prom. nesreč s hujšo telesno pošk.	Število povzroč. prom. nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilag. hitrosti	Odstotek povzroč. prom. nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilag. hitrosti	Povprečna starost vseh povzroč. prom. nesreč s hujšo telesno poškodbo	Povprečna starost povzroč. prom. nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilag. hitrosti	Razlika med povprečno starostjo vseh povzročiteljev prom. nesreč s hujšo telesno poškodbo in povzročiteljev prom. nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilag. hitrosti
Pomurska	297	70	23,6	38,7	35,97	2,9
Podravska	764	164	21,5	36,7	31,4	5,3
Koroška	147	45	30,6	34,2	33,2	1,0
Savinjska	783	169	21,6	36,6	32,3	4,3
Zasavska	88	30	34,1	36,4	32,2	4,2
Spodnje-posavska	181	52	28,7	34,1	28,2	5,9
Jugovzhodna Slovenija	362	93	25,7	34,4	29,1	5,3
Osrednje-slovenska	1250	302	24,2	38,5	33,2	5,3
Gorenjska	501	104	20,8	38,0	33,4	4,6
Notranjsko-kraška	128	43	33,6	35,9	32,7	3,2
Goriška	329	80	24,3	36,3	30,1	6,2
Obalno-kraška	294	66	22,4	34,9	32,2	2,6
Skupaj	5124	1218		36,9	32,2	4,7

8.13.10 Čas med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti

Tabela 171: Porazdelitev vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po času med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili voznško dovoljenje v obdobju 2004-2008)

Čas med pridobitvijo voznškega dovoljenja in prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
V prvih 5 dneh	13	1,0	1,0
Od 6 do 10 dni	8	0,6	1,6
Od 11 do 15 dni	12	0,9	2,5
Od 16 do 30 dni	21	1,5	4,0
V drugem mesecu	65	4,8	8,7
V tretjem mesecu	41	3,0	11,7
Od 4. do 6. meseca	160	11,7	23,4
Od 7. do 12. meseca	276	20,2	43,6
V drugem letu	394	28,8	72,4
V tretjem letu	216	15,8	88,2
Po treh letih	162	11,8	100,0
Skupaj	1368	100,0	

Tabela 172: Statistika časovnega intervala med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Čas med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo				
	Število	Srednja vrednost	Mediana	Prvi kvartil (25 %)	Tretji kvartil (75 %)
Pomurska	66	1,675	1,158	,573	2,684
Podravska	179	1,466	1,156	,548	2,162
Koroška	48	1,559	1,179	,660	2,416
Savinjska	181	1,437	1,208	,596	1,997
Zasavska	29	1,551	1,153	,752	2,468
Spodnjeposavska	46	1,168	,944	,307	1,947
Jugovzhodna Slovenija	81	1,223	1,123	,530	1,692
Osrednje-slovenska	339	1,500	1,137	,567	2,230
Gorenjska	113	1,344	1,005	,332	2,095
Notranjsko-kraška	38	1,516	1,452	,619	2,111
Goriška	78	1,461	1,279	,544	2,245
Obalno-kraška	85	1,292	1,027	,388	1,923
Skupaj	1283	1,440	1,140	,537	2,121

Tabela 173: Porazdelitev povzročiteljev po času med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)

Čas med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
V prvih 5 dneh	7	1,2	1,2
Od 6 do 10 dni	2	0,3	1,5
Od 11 do 15 dni	6	1,0	2,5
Od 16 do 30 dni	9	1,5	4,1
V drugem mesecu	28	4,7	8,8
V tretjem mesecu	22	3,7	12,5
Od 4. do 6. meseca	74	12,4	24,9
Od 7. do 12. meseca	120	20,2	45,1
V drugem letu	164	27,6	72,6
V tretjem letu	102	17,1	89,8
Po treh letih	61	10,3	100,0
Skupaj	595	100,0	

Tabela 174: Statistika časovnega intervala med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili voznško dovoljenje v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Čas med pridobitvijo voznškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti				
	Število	Srednja vrednost	Mediana	Prvi kvartil	Tretji kvartil
Pomurska	18	1,709	1,316	,760	2,703
Podravska	69	1,540	1,230	,718	2,219
Koroška	29	1,664	1,195	,623	2,822
Savinjska	77	1,448	1,241	,523	1,997
Zasavska	17	1,367	,989	,623	1,704
Spodnjeposavska	21	1,225	1,178	,466	1,978
Jugovzhodna Slovenija	39	,945	,868	,290	1,255
Osrednjeslovenska	133	1,434	1,096	,559	2,173
Gorenjska	61	1,235	,942	,326	1,822
Notranjsko-kraška	17	1,523	1,326	,608	2,679
Goriška	43	1,351	1,129	,482	1,849
Obalno-kraška	36	1,141	,838	,406	1,777
Skupaj	560	1,382	1,122	,497	2,038

1 % povzročiteljev je prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo povzročilo v prvih petih dneh po pridobitvi voznškega dovoljenja, v prvih petnajstih dneh pa skupno 2,5 % povzročiteljev, v prvem mesecu skupno 4 %, v šestih mesecih 23,4 %, v prvem letu pa 43,6 %. Največ povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo - 28,8 % je posedovalo voznško dovoljenje drugo leto. Upoštevani so samo povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, ki so voznško dovoljenje pridobili v obdobju 2004-2008.

595 ali 43,5 % od 1368 povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, ki so voznško dovoljenje pridobili v obdobju 2004-2008, je nesrečo povzročilo zaradi neprilagojene hitrosti. V prvih petih dneh je prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti povzročilo 1,2 %, v prvih petnajstih dneh pa skupno 2,5 % povzročiteljev, v prvem mesecu skupno 4,1 %, v šestih mesecih četrtnina povzročiteljev, v prvem letu pa 45 %. Največ povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti - 27,6 % je posedovalo voznško dovoljenje drugo leto. Upoštevani so samo povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, ki so voznško dovoljenje pridobili v obdobju 2004-2008.

8.13.11 Uporaba binarnega regresijskega logističnega modela za izračun verjetnosti povzročitve prometne nesreče na podlagi števila kršitev predpisov zaradi hitrosti

V regresijski model so vključeni vsi povzročitelji, udeleženci in kršitelji, za katere je policija zabeležila vsaj eno kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo obdobju 2004-2008.

Tabela 175: Število vključenih oseb v regresijo po statističnih regijah prebivališča

Statistična regija prebivališča	Število oseb
Pomurska	25010
Podravska	70194
Koroška	15290
Savinjska	52819
Zasavska	9099
Spodnjeposavska	14025
Jugovzhodna Slovenija	22540
Osrednjeslovenska	109531
Gorenjska	43320
Notranjsko-kraška	8603
Goriška	19168
Obalno-kraška	19348
Skupaj	408947

V naslednji tabeli so izračunane verjetnosti povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom glede na število kršitev v zvezi s hitrostjo (kršitev je poskus, povzročitev prometne nesreče s smrtnim izidom je dogodek).

Tabela 176: Verjetnosti povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo na leto

Statistična regija prebivališča	Verjetnost povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom					
	Število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo					
	2	3	5	10	15	20
Pomurska	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,05
Podravska	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02
Koroška	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,05
Savinjska	0,00	0,00	0,00	0,01	0,03	0,09
Zasavska	0,00	0,00	0,02	0,02	0,10	
Spodnjeposavska	0,00	0,00	0,00	0,01	0,03	0,08
Jugovzhodna Slovenija	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02
Osrednjeslovenska	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,03
Gorenjska	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,05
Notranjsko-kraška	0,00	0,00	0,00	0,01	0,03	
Goriška	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,03
Obalno-kraška	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	

Statistična verjetnost povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo, ki je večja od nič se pri večini regij pojavi šele pri 10. kršitvi. Izjema je le Zasavska regija, kjer je verjetnost kršitelja s petimi kršitvami enaka 2 %. Ta regija beleži sploh največjo verjetnost 10 % za kršitelje s povprečno 15 kršitvami.

Tabela 177: Verjetnosti povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo

Statistična regija prebivališča	Verjetnost povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo					
	Število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo					
	2	3	5	10	15	20
Pomurska	0,01	0,01	0,02	0,05	0,13	0,33
Podravska	0,01	0,01	0,01	0,03	0,09	0,23
Koroška	0,01	0,01	0,02	0,05	0,15	0,38
Savinjska	0,01	0,01	0,02	0,07	0,21	0,50
Zasavska	0,01	0,01	0,02	0,06	0,18	
Spodnjeposavska	0,01	0,01	0,02	0,06	0,19	0,45
Jugovzhodna Slovenija	0,01	0,01	0,02	0,08	0,26	0,58
Osrednjeslovenska	0,01	0,01	0,02	0,05	0,16	0,40
Gorenjska	0,01	0,01	0,02	0,05	0,15	0,37
Notranjsko-kraška	0,01	0,02	0,03	0,23	0,71	
Goriška	0,01	0,02	0,03	0,14	0,45	0,81
Obalno-kraška	0,01	0,02	0,03	0,14	0,48	

Zelo majhna verjetnost povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo obstaja že po dveh kršitvah v zvezi s hitrostjo, zelo pa se poveča z 10 kršitvami. Iz tabele je razvidno, da imajo kršitelji iz Notranjsko-kraške, Goriške in Obalno-kraške regije največje verjetnosti, da pri 10 oziroma 15 kršitvah povzročijo prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo. Predvsem izstopa Notranjsko-kraška regija.

Tabela 178: Verjetnosti povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo na leto

Statistična regija prebivališča	Verjetnost povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo					
	Število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo					
	2	3	5	10	15	20
Pomurska	0,06	0,07	0,12	0,34	0,66	0,88
Podravska	0,09	0,12	0,19	0,47	0,77	0,93
Koroška	0,08	0,10	0,15	0,41	0,72	0,97
Savinjska	0,08	0,10	0,16	0,43	0,75	0,92
Zasavska	0,07	0,09	0,16	0,46	0,80	
Spodnjeposavska	0,05	0,06	0,10	0,27	0,56	0,81
Jugovzhodna Slovenija	0,09	0,11	0,17	0,43	0,83	0,91
Osrednjeslovenska	0,06	0,08	0,13	0,37	0,70	0,90
Gorenjska	0,04	0,05	0,08	0,24	0,51	0,80
Notranjsko-kraška	0,06	0,08	0,13	0,39	0,73	
Goriška	0,05	0,07	0,11	0,31	0,63	0,87
Obalno-kraška	0,05	0,07	0,12	0,38	0,74	

Verjetnost povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo je relativno velika že po 2 kršitvah. Znaša od 4 % (Gorenjska regija) do 9 % (Podravska regija). Zanimivo je, da je Gorenjska regija po 3 prekrških na zadnjem mestu s 5 % verjetnosti, Podravska regija pa ostaja prva z 12 %. Ta je regija je na prvem mestu tudi po 5 in 10 prekrških.

Tabela 179: Verjetnosti povzročitve prometnih nesreč brez poškodb glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo na leto

Statistična regija prebivališča	Verjetnost povzročitve prometne nesreče brez poškodb					
	Število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo					
	2	3	5	10	15	20
Pomurska	0,09	0,11	0,18	0,46	0,77	0,93
Podravska	0,12	0,15	0,23	0,53	0,80	0,94
Koroška	0,08	0,10	0,16	0,43	0,75	0,92
Savinjska	0,10	0,13	0,20	0,51	0,81	0,94
Zasavska	0,10	0,13	0,22	0,56	0,86	
Spodnjeposavska	0,06	0,08	0,13	0,33	0,63	0,85
Jugovzhodna Slovenija	0,08	0,11	0,18	0,49	0,81	0,95
Osrednjeslovenska	0,09	0,12	0,20	0,51	0,81	0,95
Gorenjska	0,07	0,10	0,16	0,45	0,78	0,94
Notranjsko-kraška	0,07	0,09	0,16	0,48	0,82	
Goriška	0,07	0,10	0,17	0,51	0,85	0,97
Obalno-kraška	0,09	0,12	0,19	0,51	0,81	

8.13.12 Uporaba potenčnega modela za oceno spremembe števila prometnih nesreč glede na spremembo povprečne hitrosti

Vpliv hitrosti vozil na morebitno prometno nesrečo je kompleksen pojav sestavljen iz več, pogosto zelo težko izmerljivih faktorjev. Vedno pa drži, da je hitrost med najpomembnejšimi faktorji tveganja v prometu (Aarts, 2006, s. 218).

Povečanje ali zmanjšanje hitrosti ima večji vpliv na prometne nesreče s hudimi oziroma težjimi posledicami. Šved Göran Nilsson je na osnovi fizikalnih zakonov kinetične energije med drugimi izpeljal **potenčni model** (angl. power model), katerega bistveni del so naslednje formule (Nilsson, 2004):

$$N_{po} = N_{pred} \cdot \left(\frac{v_{po}}{v_{pred}} \right)^2$$

kjer je:

- N_{po} število prometnih nesreč s telesno poškodbo po spremembi hitrosti,
- N_{pred} število prometnih nesreč s telesno poškodbo pred spremembo hitrosti,
- v_{po} povprečna hitrost po spremembi,
- v_{pred} povprečna hitrost pred spremembo.

$$N_{po} = N_{pred} \cdot \left(\frac{v_{po}}{v_{pred}} \right)^4$$

kjer je:

- N_{po} število prometnih nesreč s smrtnim izidom po spremembi hitrosti,
- N_{pred} število prometnih nesreč s smrtnim izidom pred spremembo hitrosti,
- v_{po} povprečna hitrost po spremembi,
- v_{pred} povprečna hitrost pred spremembo.

Uporabili smo formuli za izračun povprečne spremembe hitrosti med leti 2007 in 2008 ter 2008 in 2009.¹⁶⁸

Prometne nesreče s telesno poškodbo:

$$N_{2008} = 8972$$

$$N_{2007} = 11472$$

Po prvi formuli dobimo razmerje hitrosti:

$$\frac{v_{2008}}{v_{2007}} = \sqrt{\frac{N_{2008}}{N_{2007}}} = \sqrt{0,7851} = 0,89$$

Iz razmerja prometnih nesreč s telesno poškodbo leta 2008 in 2007 bi sklepali, da se je hitrost leta 2008 v primerjavi z letom 2007 zmanjšala za približno 11 %.

¹⁶⁸ Praviloma bi morali računati spremembo števila prometnih nesreč na podlagi znane spremembe hitrosti. Ker tega podatka nimamo, smo ga računali na podlagi znane spremembe števila prometnih nesreč (obratna pot).

Poiščemo še spremembo v letu 2009 glede na leto 2008:

$$N_{2009} = 7375$$

$$N_{2007} = 8972$$

$$\frac{v_{2009}}{v_{2008}} = \sqrt{\frac{N_{2009}}{N_{2008}}} = \sqrt{0,8220} = 0,91$$

Iz razmerja prometnih nesreč s telesno poškodbo leta 2009 in 2008 bi sklepali, da se je hitrost leta 2009 v primerjavi z letom 2008 zmanjšala za približno 9 %.

Dobljena rezultata preverimo še s primerjavo prometnih nesreč s smrtnim izidom.

$$N_{2008} = 201$$

$$N_{2007} = 264$$

$$\frac{v_{2008}}{v_{2007}} = \sqrt[4]{\frac{N_{2008}}{N_{2007}}} = \sqrt[4]{0,7955} = 0,94$$

S primerjavo prometnih nesreč s smrtnim izidom pa smo dobili manjšo spremembo hitrosti v letu 2008 glede na leto 2007, samo 6 %.

In še primerjava med 2009 in 2008:

$$N_{2009} = 152$$

$$N_{2008} = 201$$

$$\frac{v_{2009}}{v_{2008}} = \sqrt[4]{\frac{N_{2009}}{N_{2008}}} = \sqrt[4]{0,7562} = 0,93$$

Razlika med spremembo hitrosti v letu 2009 glede na leto 2008 po obeh formulah je manjša.

Vzemimo, da se bo v letu 2010 hitrost zmanjšala za 5 %. Koliko prometnih nesreč s smrtnim izidom lahko pričakujemo, če upoštevamo Nilssonovo pravilo?

$$\frac{v_{2010}}{v_{2009}} = 0,95$$

$$N_{2010} = 152 \cdot (0,95)^4 = 124$$

Če upoštevamo Nilssonovo pravilo in predpostavimo 5 % zmanjšanje povprečne hitrosti v letu 2010 v primerjavi z letom 2009, potem bi se število prometnih nesreč s smrtnim izidom približalo številki 124.

Če upoštevamo samo 2 % zmanjšanja povprečne hitrosti v letu 2010, bi se po Nilssonovem pravilu število prometnih nesreč s smrtnim izidom zmanjšalo od 152 v letu 2009 na 140.

To so splošna statistična predvidevanja. Za bolj verjetne napovedi na podlagi tega pravila bi morali upoštevati povprečne hitrosti za posamezne kategorije cest.

Še en primer:

Če bi povprečno hitrost v naseljih iz 56 km/h zmanjšali na 46 km/h, bi dosegli zadovoljive rezultate (Žist, 2010).

Poudariti velja, da so Nilssonovo pravilo empirično preizkusili v raznih državah (Nilsson, 2004, s. 61).

Norvežan Elvik R. Vaa je povezanost med spremembo povprečne hitrosti in spremembo števila prometnih nesreč ugotavljal z regresijo (Nilsson, 2004, s. 61; Woolley, 2005, s. 3562). Izpeljal je naslednjo regresijsko enačbo:

$$\Delta N\% = 1.9088 \cdot \left(\frac{v_{po}}{v_{pred}} - 1 \right) \cdot 100 - 1,3888$$

Če uporabimo to enačbo za naslednje podatke v Sloveniji:

$N_{2008} = 8972$

$N_{2007} = 11472$

dobimo:

$$\frac{v_{2008}}{v_{2007}} = \frac{\Delta N\% - 1,3888}{100 \cdot 1,9088} + 1 = 0,88$$

Po potenčnem modelu smo izračunali, da je razmerje med hitrostma 2008/2007 enako 0,89, po regresijskem pa 0,88.

8.13.13 Sklep

Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2007-2011:

Hitrost je najpomembnejši dejavnik nastanka prometnih nesreč in bistveno vpliva na njihovo težo. Delež mrtvih zaradi hitrosti je v Sloveniji večji kakor v drugih državah. Mednarodne raziskave dokazujejo, da bi znižanje povprečnih hitrosti za 1 km/h prispevalo k zmanjšanju števila nesreč za povprečno 3%.

Trditve so še vedno aktualne. Trditve v prvem stavku podkrepimo s podatkom, da je se je v Sloveniji v obdobju 2004-2008 zgodilo 27,4 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom in telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti. Neupoštevanje pravil o prednosti je na drugem mestu z 21,8 %. Kar 45,2 % vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom se je zgodilo zaradi neprilagojene hitrosti. V Evropi znaša ta delež v povprečju okoli 30 %.¹⁶⁹ Še vedno torej drži druga trditve. Zaradi manjkajočih podatkov, nismo mogli potrditi trditve v tretjem stavku, smo pa z uporabo potenčnega modela za oceno spremembe števila prometnih nesreč glede na spremembo povprečne hitrosti, prišli do hipotetičnih povezav med hitrostjo in prometnimi nesrečami v Sloveniji v zadnjih letih.

Aarst in Van Schagen sta v raziskavi leta 2006 ugotovila naslednja zmanjšanja števila prometnih nesreč, ki so posledica trčenja, če se hitrost v povprečju zmanjša za 1 km/h, pri različnih hitrostih (Aarts, Van Schegen, 2006, s.)

¹⁶⁹ Vir: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/index.htm

Tabela 179 a: Vpliv zmanjšanja hitrosti na posledico prometne nesreče

Posledica prometne nesreče	Hitrost vozila					
	50 km/h	70 km/h	80 km/h	90 km/h	100 km/h	120 km/h
Telesna poškodba	4,0%	2,9%	2,5%	2,2%	2,0%	1,7%
Huda telesna poškodba	6,1%	4,9%	3,8%	3,4%	3,0%	2,5%
Smrt	8,2%	5,9%	5,1%	4,5%	4,1%	3,3%

Ukrepi za zmanjšanje tveganja v prometu zaradi neprilagojene hitrosti so v zadnjih dveh letih uspešni in je treba z njimi nadaljevati. Od leta 2004, ko se je zaradi neprilagojene hitrosti zgodilo 19,5 % vseh prometnih nesreč, ta odstotek pada. Leta 2008 je znašal 13,6 %.

Po tujih izkušnjah vozi od 40 do 50 % voznikov hitreje od dovoljene hitrosti, od 10 do 20 % voznikov pa hitrost prekorači za več kot 10 km/h.¹⁷⁰ Glede na to, da je v Sloveniji prisotno mnenje, da so slovenski vozniki manj spoštujejo omejitve hitrosti, kot drugi evropski, lahko zaključimo, da je delež slovenskih voznikov, ki več ali manj redno prekoračijo predpisano hitrost večji od 50 %.

Statistična analiza je pokazala, da se deleži prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti pomembno razlikujejo med statističnimi regijami. Vsebine preventivnih akcij za osveščanje udeležencev prometa o nevarnosti zaradi prehitre vožnje morajo biti prilagojene regionalnim oziroma lokalnim značilnostim. Na primer: deleži smrtno ponesrečenih voznikov osebnih avtomobilov med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami po statističnih regijah kraja nesreče so v intervalu [28,6 % - 50,0 %]. Ali:

deleži smrtno pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami po statističnih regijah kraja nesreče so v intervalu [4,8 % - 25,0 %]. Ali: velik delež smrtno ponesrečenih kolesarjev je značilen za Gorenjsko regijo.

Naključne kontrole hitrosti in sistematične kontrole hitrosti vzdolž izbranih cestnih odsekov morajo upoštevati raznolike porazdelitve prometnih nesreč po kategorijah cest in naseljih v okviru statističnih regij. Enako velja za časovne porazdelitve po mesecih in dnevih v tednu. Primer: največji delež prometnih nesreč s smrtnim izidom v Zasavski regiji v obdobju 2004-2008 pade v mesec junij. S poglobljeno analizo je treba ugotoviti ali je to slučajnost ali vsaj delno predvidljiv podatek.

V vseh regijah so ukrepi v zvezi s preprečevanjem kršitev zaradi neprilagojene hitrosti aktualni celo leto, posebno pomembni pa so od maja do septembra, celo leto pa najbolj intenzivni ob sobotah in nedeljah. Toda: Obalno-kraška regija beleži največji delež ob petkih.

V preventivnih akcijah osveščanja udeležencev prometa o nevarnostih zaradi prehitre vožnje je potrebno upoštevati starostno strukturo povzročiteljev takih nesreč. Vozniki osebnih avtomobilov - povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti so v povprečju 5 let mlajši od drugih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom. Skoraj 35 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti je starih od 18 do 25 let, najbolj tvegana starost pa je 22-23 let.

Povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po regijah so večinoma 33 let in več, toda: povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi

¹⁷⁰ Vir: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/index.htm

neprilagojene hitrosti, ki prebivajo na območju Notranjsko-kraške regije, so v povprečju stari 27,5 let.

V preventivnih akcijah osveščanja udeležencev prometa o nevarnostih zaradi prehitre vožnje je potrebno upoštevati lastnosti udeležencev teh nesreč (niso povzročitelji). V povprečju umirajo mlajši kot povzročitelji. Skoraj 40 % vseh udeleženih potnikov v prometnih nesreč s smrtnim izidom je umrlo.

V preventivnih akcijah in v akcijah namenjenim posebnim skupinam udeležencev v prometu je treba upoštevati statistične verjetnosti povzročitve prometnih nesreč glede na število s strani policije zaznanih kršitev v zvezi s hitrostjo.

Pri ukrepih spodbujanja varne vožnje je potrebno upoštevati čas med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom ali prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti. V prvem letu vozniškega staža je skoraj 40 % od vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 povzročilo prometno nesrečo s smrtnim izidom.

Ob ukrepu preučitve možnosti za postavitev stalnih nadzornih sistemov na nevarnih odsekih ali točkah v naselju je potreben tudi ukrep preučitve obveznih digitalnih tahografov v vozilih (avtomobili in motorna kolesa) večkratnih kršiteljev predpisov v zvezi s hitrostjo.

8.14 DEJAVNIK TVEGANJA: ALKOHOL V OBDOBJU 2004-2008

V naslednjih dveh tabelah, ki se nanašajo na povzročitelje, so zajete osebe, ki so vsaj enkrat povzročile eno od prometnih nesreč.

- Če je oseba povzročila prometno nesrečo s smrtnim izidom, je šteta med povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri čemer pa so šteti vsi njeni alkotesti v obdobju 2004-2008.
- Če je oseba povzročila vsaj eno prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo, ne pa tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom, je šteta med povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, pri čemer pa so šteti vsi njeni alkotesti v obdobju 2004-2008.
- Če je oseba povzročila vsaj eno prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo, ne pa tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom in ne prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo, je šteta med povzročitelje prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, pri čemer pa so šteti vsi njeni alkotesti v obdobju 2004-2008.
- Če je oseba povzročila vsaj eno prometno nesrečo brez poškodb, ne pa tudi prometno nesrečo s smrtnim izidom in ne prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo in ne prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo, je šteta med povzročitelje prometnih nesreč brez poškodb, pri čemer pa so šteti vsi njeni alkotesti v obdobju 2004-2008.

V naslednjih tabelah, ki se nanašajo na udeležence, so zajete osebe, ki so bile vsaj enkrat udeležene v eni od prometnih nesreč.

- Če je bila oseba udeležena v prometni nesreči s smrtnim izidom, je šteta med udeležence prometnih nesreč s smrtnim izidom, pri čemer pa so šteti vsi njeni alkotesti v obdobju 2004-2008.
- Če je bila oseba vsaj enkrat udeležena v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo, ne pa tudi v prometni nesreči s smrtnim izidom, je šteta med udeležence prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, pri čemer pa so šteti vsi njeni alkotesti v obdobju 2004-2008.
- Če je bila oseba vsaj enkrat udeležena v prometni nesreči z lahko telesno poškodbo, ne pa tudi v prometni nesreči s smrtnim izidom in ne v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo, je šteta

med udeležence prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, pri čemer pa so šteti vsi njeni alkotesti v obdobju 2004-2008.

- Če je bila oseba vsaj enkrat udeležena v prometni nesreči brez poškodb, ne pa tudi v prometni nesreči s smrtnim izidom in ne v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo in ne v prometni nesreči z lahko telesno poškodbo, je šteta med udeležence prometnih nesreč brez poškodb, pri čemer pa so šteti vsi njeni alkotesti v obdobju 2004-2008.

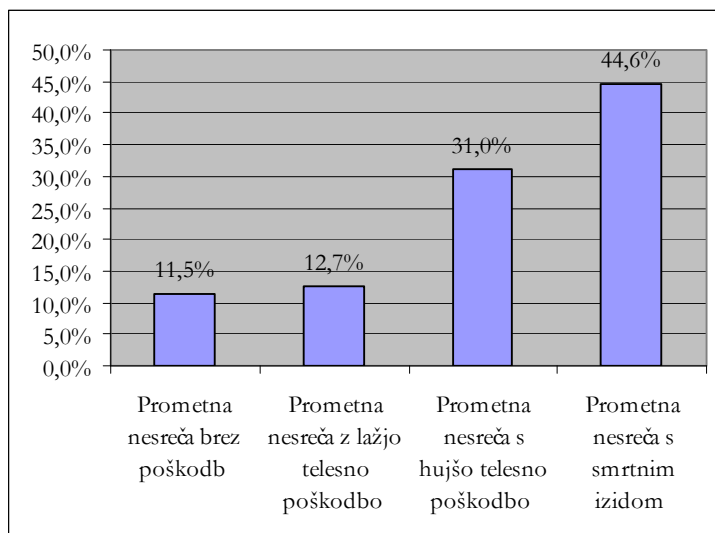
8.14.1 Osnovna statistika prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi alkohola

Raziskava Eurobarometra kaže, da 94 % državljanov držav Evropske unije meni, da je vožnja pod vplivom alkohola glavni varnostni problem v cestnem prometu oziroma največja grožnja varnosti (Eurobarometer, 2010).

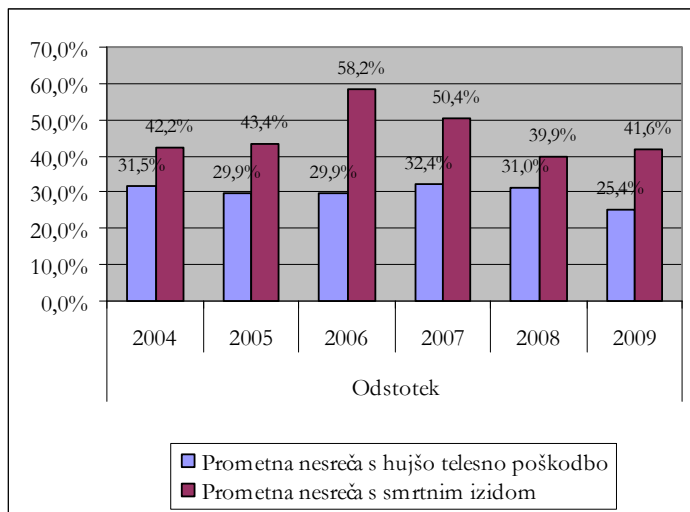
Raziskave kažejo, da je v razvitih državah približno 20 % smrtno ponesrečenih voznikov pod vplivom alkohola, v srednje in manj razvitih državah pa od 33 % do 69 % (Gaygisiz, 2010, s. 1894; World Health Organization, 2007, s. 5). Slovenija se torej po alkoholiziranosti voznikov uvršča med srednje razvite države. Takšno podobo kažeta naslednja dva grafa.

»Neposreden« vpliv alkohola na izid prometne nesreče potrjuje graf 39. Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč se zelo poveča pri prometnih nesrečah s hujšo telesno poškodbo in prometnih nesreč s smrtnim izidom. Grafa prikazujeta podatke samo za tiste povzročitelje, katerih količina alkohola je v litru izdihanega zraka ali v kg krvi preseгла zakonsko dovoljeno mejo. Nekatere tabele v nadaljevanju pa vsebujejo tudi podatke o »dovoljeni« alkoholiziranosti. Strokovna mnenje katera je tista količina alkohola, ki naj ne bi vplivala na ravnanje udeleženca v prometu, se razlikujejo in to potrjujejo različne zakonske ureditve v Evropi in drugje v svetu (World Health Organization, 2007 s. 11).

Graf 39: Odstotki alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v obdobju 2004-2009



Graf 40: Odstotki alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč po letih



8.14.2 Statistika alkotestov po letih in statističnih regijah¹⁷¹

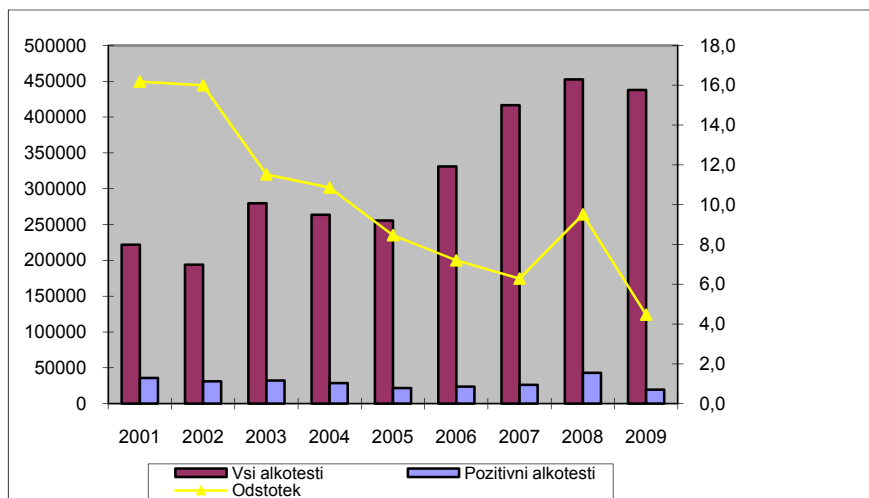
Tabela 180: Število vseh in pozitivnih alkotestov v obdobju 2001-2009

Leto	Vsi alkotesti	Pozitivni alkotesti	Odstotek
2001	221936	35917	16,18
2002	194016	31030	15,99
2003	279804	32220	11,52
2004	263654	28630	10,86
2005	255519	21630	8,47
2006	331056	23830	7,20
2007	416528	26176	6,28
2008	452508	43034	9,51
2009	437796	19563	4,47

¹⁷¹ Statistika odrejenih alkotestov po policijskih mesečnih podatkih 2004-2008 na spletni strani <http://www.policija.si/images/stories/Statistika/PrometnaVarnost/>

se zelo razlikuje od statistike dobljene na podlagi evidence povzročiteljev, udeležencev in kršiteljev v obdobju 2004-2008

Graf 41: Gibanje števila vseh in pozitivnih alkotestov (stolpci) in odstotkov pozitivnih alkotestov (krivulja) v letih 2001-2009



Če so mesečni statistični podatki, ki jih na spletu objavlja Generalna policijska uprava pravilni, se je odstotek pozitivnih alkotestov leta 2009 zelo zmanjšal. Glede na naraščanje števila alkotestov in istočasno zmanjševanje števila pozitivnih alkotestov lahko sklepamo na dejansko zmanjševanje alkoholiziranih udeležencev v prometu.

Tabela 181: Število pozitivnih alkotestov v obdobju 2004-2008 na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (alkotest je pokazal več kot nič; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	0,55	0,58	0,47	0,47
Podravska	0,53	0,63	0,41	0,46
Koroška	0,54	0,79	0,45	0,56
Savinjska	0,66	0,59	0,45	0,47
Zasavska	0,26	0,80	0,41	0,50
Spodnjeposavska	0,41	1,16	0,55	0,67
Jugovzhodna Slovenija	0,48	0,67	0,47	0,56
Osrednjeslovenska	0,31	0,51	0,43	0,42
Gorenjska	0,44	0,45	0,40	0,42
Notranjsko-kraška	0,45	0,27	0,36	0,41
Goriška	0,47	0,40	0,31	0,32
Obalno-kraška	0,30	0,51	0,31	0,34

Koeficienti s katerimi primerjamo število vseh alkotestov, ki so pokazali vrednost večjo od nič na povzročitelja prometne nesreče po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev, ne kažejo pomembnih razlik ne med posameznimi kategorijami prometnih nesreč in tudi ne med statističnimi regijami. Izjema je le majhno število pozitivnih alkotestov na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom v Zasavski regiji in relativno veliko število pozitivnih alkotestov na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo. Izstopa tudi Spodnjeposavska regija z največjim koeficientom povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo in v isti kategoriji Notranjsko-kraška regija z najmanjšim koeficientom, ki je kar 4,3 krat manjši od koeficienta Spodnjeposavske regije.

Tabela 182: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 (pokazal več kot nič; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008))

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	26,9	31,4	23,5	24,6
Podravska	27,9	28,1	20,8	22,3
Koroška	26,1	32,9	22,9	26,7
Savinjska	32,5	29,2	21,9	23,1
Zasavska	18,5	25,0	21,4	24,2
Spodnjeposavska	20,5	36,1	26,9	25,0
Jugovzhodna Slovenija	23,1	28,7	23,2	25,8
Osrednjeslovenska	16,5	23,1	21,2	21,2
Gorenjska	21,6	23,2	21,8	23,0
Notranjsko-kraška	25,8	17,6	22,6	21,3
Goriška	27,5	22,4	20,2	19,8
Obalno-kraška	22,2	24,5	18,9	20,0

Prvi pogled na zgornjo tabelo pove, da se odstotki povzročiteljev vseh kategorij prometnih nesreč po statističnih regijah med seboj ne razlikujejo veliko. Največji povprečni odstotek za vse prometne nesreče beleži Koroška regija (27,2 %), najmanjši pa Osrednjeslovenska regija (20,5 %). Zanimivo je, da se razlike manjšajo z zmanjševanjem teže – kategorije prometne nesreče. Če znaša razlika med odstotki povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom 16 % (razlika med Savinjsko in Osrednjeslovensko regijo), znaša med odstotki povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo skoraj 19 %, znaša razlika med odstotki povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo samo še 8 % in razlika med odstotki povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb 7 %.

Odstotki udeležencev prometnih nesreč so v povprečju manjši po statističnih regijah in po kategorijah prometnih nesreč, med njimi pa so razlike med statističnimi regijami.

Tabela 183: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 (alkotest je pokazal več kot nič; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	34,9	23,7	15,2	14,1
Podravska	12,4	19,7	13,6	11,5
Koroška	10,0	19,2	18,0	18,0
Savinjska	10,9	14,6	15,5	12,8
Zasavska	22,2	6,3	11,7	11,1
Spodnjeposavska	26,9	28,2	18,9	15,5
Jugovzhodna Slovenija	23,8	20,0	19,2	17,0
Osrednjeslovenska	8,1	15,9	13,0	12,4
Gorenjska	30,6	16,4	13,6	11,2
Notranjsko-kraška	10,0	13,2	14,5	13,3
Goriška	21,1	18,6	14,1	12,6
Obalno-kraška	7,1	12,0	14,2	12,9

Tabela 184: Razlika med odstotki povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Povzročitelji – udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom	Povzročitelji – udeleženci prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Povzročitelji – udeleženci prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Povzročitelji – udeleženci prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	-8,0	7,7	8,3	10,5
Podravska	15,5	8,4	7,2	10,8
Koroška	16,1	13,7	4,9	8,7
Savinjska	21,6	14,6	6,4	10,3
Zasavska	-3,7	18,7	9,7	13,1
Spodnjeposavska	-6,4	7,9	8,0	9,5
Jugovzhodna Slovenija	-0,7	8,7	4,0	8,8
Osrednjeslovenska	8,4	7,2	8,2	8,8
Gorenjska	-9,0	6,8	8,2	11,8
Notranjsko-kraška	15,8	4,4	8,1	8,0
Goriška	6,4	3,8	6,1	7,2
Obalno-kraška	15,1	12,5	4,7	7,1

Med udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom izstopajo predvsem Osrednjeslovenska regija z drugim najmanjšim odstotkom, Obalno-kraška regija z najmanjšim odstotkom in Pomurska regija z največjim odstotkom.

Odstotki udeležencev iz Gorenjske in Pomurske regije so za 9 % oziroma 8 % večji od povzročiteljev iz teh regij.

Razlike med odstotki povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in prometnih nesreč brez poškodb, kažejo na večje odstotke povzročiteljev, katerih alkotest je bil vsaj enkrat pozitiven.

Odstotki kršitelje so podobni odstotkom udeležencev prometnih nesreč brez poškodb.

Tabela 185: Odstotki kršiteljev prometnih nesreč, pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 (alkotest je pokazal več kot nič; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

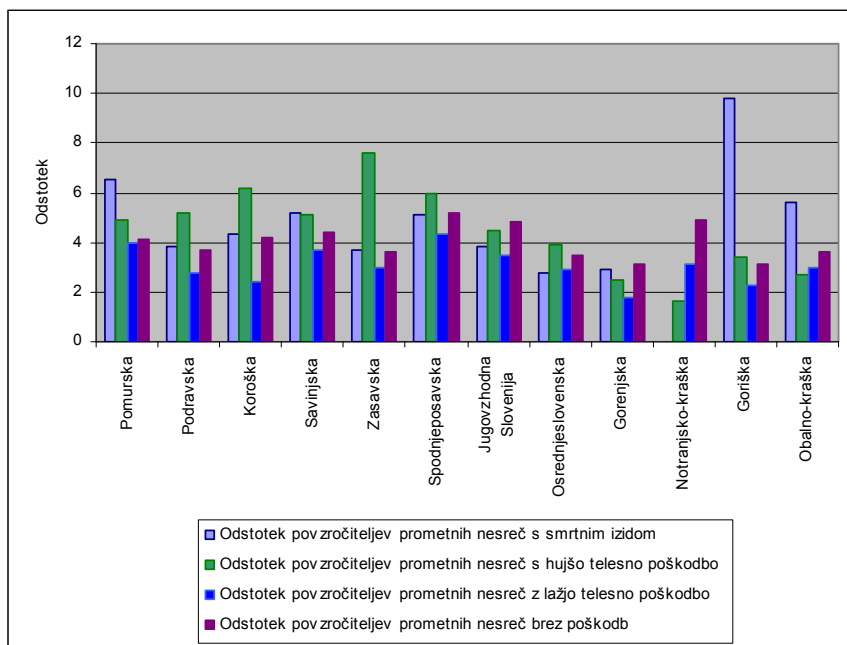
Statistična regija prebivališča	Odstotek kršiteljev, za katere so bili alkotesti pozitivni
Pomurska	13,1
Podravska	9,5
Koroška	14,0
Savinjska	11,8
Zasavska	9,4
Spodnjeposavska	16,9
Jugovzhodna Slovenija	14,3
Osrednjeslovenska	8,9
Gorenjska	9,3
Notranjsko-kraška	10,5
Goriška	11,1
Obalno-kraška	9,3

8.14.3 Zavrjnjeni alkotesti

Tabela 186: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so vsaj enkrat zavrjnili alkotest (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	6,5	4,9	4,0	4,1
Podravska	3,8	5,2	2,8	3,7
Koroška	4,3	6,2	2,4	4,2
Savinjska	5,2	5,1	3,7	4,4
Zasavska	3,7	7,6	3,0	3,6
Spodnjeposavska	5,1	6,0	4,3	5,2
Jugovzhodna Slovenija	3,8	4,5	3,5	4,8
Osrednjeslovenska	2,8	3,9	2,9	3,5
Gorenjska	2,9	2,5	1,8	3,1
Notranjsko-kraška	0,0	1,6	3,1	4,9
Goriška	9,8	3,4	2,3	3,1
Obalno-kraška	5,6	2,7	3,0	3,6

Graf 42: Prikaz odstotkov zavrnitve alkotesta po statističnih regijah prebivališča povzročitelja prometne nesreče



Razlike med regijami so velike pri povzročiteljih prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, pri povzročiteljih prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in prometnih nesreč brez poškodb pa manjše. Iz grafa je razvidno, da so povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Goriške regije največkrat zavrnilo alkotest, na drugem mestu pa je Pomurska regija.

Tabela 187: Število zavrženih alkotestov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat zavrnilo alkotest v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na povzročitelja prom. nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	3,5	0,7	1,6	3,7
Podravska	1,0	5,6	1,3	5,8
Koroška	1,0	4,5	1,4	3,2
Savinjska	1,6	3,1	2,0	2,9
Zasavska	1,0	7,0	2,3	1,8
Spodnjeposavska	1,5	3,7	2,4	1,8
Jugovzhodna Slovenija	1,8	2,3	2,1	3,3
Osrednjeslovenska	1,0	6,9	1,5	3,9
Gorenjska	1,3	3,0	1,8	2,4
Notranjsko-kraška	0,0	0,0	1,5	8,3
Goriška	1,4	1,6	1,5	2,2
Obalno-kraška	2,0	1,3	1,3	4,5

Največ povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so večkrat zavrnilo alkotest, prebiva na območju Pomurske regije (3,5 zavrnitev alkotesta na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom).

Tabela 188: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so vsaj enkrat zavrnilo alkotest v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	9,3	4,2	1,1	0,9
Podravska	3,1	2,0	0,8	0,7
Koroška	5,0	0,0	1,5	0,7
Savinjska	0,0	0,9	1,3	1,0
Zasavska	11,1	2,1	0,6	0,6
Spodnjeposavska	0,0	3,8	1,1	1,2
Jugovzhodna Slovenija	2,4	2,3	1,1	0,8
Osrednje- slovenska	0,0	1,3	1,0	0,8
Gorenjska	0,0	0,0	0,8	0,5
Notranjsko-kraška	0,0	1,9	1,5	1,0
Goriška	0,0	0,0	1,1	0,9
Obalno-kraška	0,0	1,6	1,1	1,1

Tabela 189: Število zavrjenih alkotestov na udeleženca prometne nesreče – upoštevani samo udeleženci, ki so vsaj enkrat zavrnilo alkotest (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na udeleženca prometne nesreče s smrtnim izidom	Na udeleženca prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na udeleženca prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na udeleženca prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,0	1,3	1,0	2,0
Podravska	1,3	1,8	1,1	5,5
Koroška	1,0	0,0	0,0	0,0
Savinjska	0,0	0,0	1,7	8,4
Zasavska	1,0	1,0	1,0	3,0
Spodnjeposavska	0,0	0,0	1,7	1,0
Jugovzhodna Slovenija	1,0	4,0	1,5	2,7
Osrednjeslovenska	0,0	0,0	1,4	5,4
Gorenjska	0,0	0,0	0,0	0,0
Notranjsko-kraška	0,0	0,0	1,0	5,0
Goriška	0,0	0,0	0,0	0,0
Obalno-kraška	0,0	0,0	1,0	3,5

Razlike med odstotki povzročiteljev vseh vrst prometnih nesreč in odstotki udeležencev vseh vrst prometnih nesreč so statistično značilne. Odstotki povzročiteljev so večji. Zavračanje alkotesta je lastnost oseb, ki se pojavljajo med povzročitelji prometnih nesreč. So izjeme, kot je Savinjska regija, kje regija je odstotek udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so vsaj enkrat zavrnilo alkotest v obdobju 2004-2008, trikrat večji od povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Tabela 190: Število zavrženih alkotestov kršiteljev, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek kršiteljev, ki so zavrnili najmanj en alkotest	Število zavrženih alkotestov na kršitelja, ki je zavrnil najmanj en alkotest
Pomurska	1,5	1,3
Podravska	0,7	1,2
Koroška	0,9	1,4
Savinjska	1,0	1,3
Zasavska	0,8	1,4
Spodnjeposavska	1,8	1,4
Jugovzhodna Slovenija	1,0	1,3
Osrednjeslovenska	0,6	1,2
Gorenjska	0,5	1,2
Notranjsko-kraška	0,9	1,2
Goriška	0,8	1,2
Obalno-kraška	0,9	1,2

8.14.4 Osnovna statistika strokovnih pregledov na alkohol

Tabela 191: Vsi strokovni pregled na alkohol in delež pozitivnih strokovnih pregledov na alkohol v letih 2001-2009¹⁷²

Leto	Število strokovnih pregledov na alkohol	Število pozitivnih strokovnih pregledov	Odstotek pozitivnih strokovnih pregledov
2001	6265	1948	31,1
2002	4698	1084	23,1
2003	5805	1813	31,2
2004	4442	1140	25,7
2005	2909	1015	34,9
2006	2113	756	35,8
2007	2398	772	32,2
2008	2211	627	28,4
2009	1442	541	37,5
Skupaj	32283	9696	30,0

Iz tabele in grafa je razvidno, da se je število vseh strokovnih pregledov na alkohol po letu 2004 zmanjševalo, odstotek pozitivnih strokovnih pregledov na alkohol pa je ostajal na približno isti ravni, leta 2009 se je celo zvišal na najvišjo vrednost v zadnjih devetih letih, na 37,5 %. Kaj je povzročilo takšno razmerje leta 2009 bi bilo potrebno posebej proučiti. Med drugim na to vpliva tudi »posluh« policije, da ustavlja dejansko voznike, ki so alkoholizirani.

¹⁷² Vir: statistične datoteke dostopne na <http://www.policija.si/index.php/statistika/prometna-varnost>

Graf 43: Prikaz števila vseh strokovnih pregledov na alkohol (stolpci) in odstotkov pozitivnih strokovnih pregledov na alkohol (krivulja) v obdobju 2001-2009

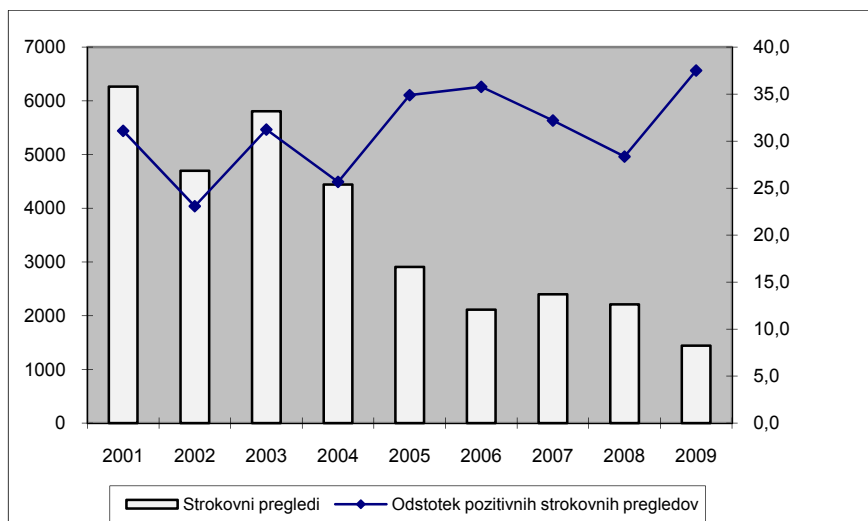


Tabela 192: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejen najmanj en strokovni pregled na alkohol po statističnih regijah prebivališča povzročitelja (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	76,3	38,0	6,5	3,6
Podravska	85,8	35,5	4,9	3,7
Koroška	65,2	27,4	4,9	3,3
Savinjska	89,0	41,3	9,4	5,2
Zasavska	77,8	47,8	7,6	3,9
Spodnjeposavska	79,5	27,9	7,5	4,4
Jugovzhodna Slovenija	82,7	37,6	6,9	3,8
Osrednjeslovenska	73,4	35,8	9,7	3,7
Gorenjska	73,5	40,9	9,9	3,6
Notranjsko-kraška	74,2	53,6	11,6	4,9
Goriška	86,3	54,0	17,3	4,7
Obalno-kraška	74,1	46,9	13,3	4,8

955 ali 78,0 % od 1224 vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 je bilo napotenih oziroma odpeljanih na strokovni pregled.

Od povprečja 78 % so majhna odstopanja po statističnih regijah. Najbolj odstopata Koroška regija s 65,2 % in Goriška regija s 86,3 %.

Od povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo jih je bilo napotenih na strokovni pregled na alkohol 40,6 %. Od tega povprečja zopet odstopata Koroška regija z vsega 27,4 % in Goriška regija s 54 %.

Od povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo jih je bilo napotenih na strokovni pregled na alkohol 9,1 %. Najmanjši odstotek ima zopet Koroška regija – 4,9 %, največjega pa Goriška regija – 17,3 %.

Tabela 193: Število strokovnih pregledov na alkohol na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na povzročitelja prom. nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prom. nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prom. nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prom. nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,0	1,5	1,1	1,2
Podravska	1,0	1,6	1,1	1,9
Koroška	1,0	1,3	1,1	2,0
Savinjska	1,1	2,2	1,1	1,6
Zasavska	1,0	2,1	1,0	1,5
Spodnjeposavska	1,1	1,5	1,2	1,4
Jugovzhodna Slovenija	1,1	1,5	1,1	1,5
Osrednjeslovenska	1,0	2,4	1,1	2,0
Gorenjska	1,0	2,5	1,0	1,4
Notranjsko-kraška	1,0	2,8	1,1	1,3
Goriška	1,0	3,8	1,1	1,4
Obalno-kraška	1,1	3,1	1,1	1,3

Tabela 194: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, za katere je bil odrejen strokovni pregled na alkohol (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek udeležencev prom. nesreč s smrtnim izidom	Odstotek udeležencev prom. nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prom. nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prom. nesreč brez poškodb
Pomurska	23,3	16,9	1,2	0,9
Podravska	19,6	13,1	1,2	0,9
Koroška	30,0	2,6	1,1	1,0
Savinjska	23,4	15,2	2,7	1,3
Zasavska	11,1	18,8	2,0	0,7
Spodnjeposavska	19,2	12,8	2,8	2,0
Jugovzhodna Slovenija	26,2	12,6	1,4	1,2
Osrednjeslovenska	18,6	11,6	2,2	1,0
Gorenjska	40,8	17,4	2,5	0,8
Notranjsko-kraška	10,0	22,6	5,3	1,7
Goriška	36,8	26,3	5,8	1,4
Obalno-kraška	42,9	18,4	4,3	1,4

Odstotki udeležencev prometnih nesreč so manjši od odstotkov povzročiteljev, odstotki kršiteljev pa zanemarljivi.

Tabela 195: Število strokovnih pregledov na alkohol na udeleženca prometne nesreče – upoštevani samo udeleženci, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled

Statistična regija prebivališča	Na udeleženca prometne nesreče s smrtnim izidom	Na udeleženca prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na udeleženca prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na udeleženca prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,2	1,7	1,0	0,6
Podravska	1,0	2,4	1,0	1,4
Koroška	1,0	0,3	1,0	5,0
Savinjska	1,1	3,2	1,1	1,6
Zasavska	1,0	9,0	1,0	1,1
Spodnjeposavska	1,0	2,0	1,0	1,3
Jugovzhodna Slovenija	1,0	2,0	1,1	0,8
Osrednjeslovenska	1,0	4,6	1,0	1,7
Gorenjska	1,1	1,8	1,0	0,9
Notranjsko-kraška	1,0	12,0	1,1	1,4
Goriška	1,1	3,9	1,0	1,0
Obalno-kraška	1,0	3,8	1,0	1,2

Tabela 196: Odstotek kršiteljev, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči in so bili napoteni na strokovni pregled

Statistična regija prebivališča	Odstotek kršiteljev, ki so bili napoteni na strokovni pregled
Pomurska	0,8
Podravska	0,5
Koroška	0,7
Savinjska	0,8
Zasavska	0,4
Spodnjeposavska	1,3
Jugovzhodna Slovenija	0,6
Osrednjeslovenska	0,4
Gorenjska	0,4
Notranjsko-kraška	0,7
Goriška	0,7
Obalno-kraška	0,7

8.14.5 Pozitivni strokovni pregledi na alkohol (količina alkohola je večja od nič)

Tabela 197: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil vsaj en strokovni pregled na alkohol pozitiven glede na vse povzročitelje v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	53,8	23,0	3,5	1,5
Podravska	44,8	21,7	2,3	1,4
Koroška	28,3	15,8	2,3	1,0
Savinjska	42,2	24,7	5,1	2,2
Zasavska	37,0	21,7	4,3	1,7
Spodnjeposavska	35,9	13,1	3,8	1,5
Jugovzhodna Slovenija	43,3	17,1	3,6	1,7
Osrednjeslovenska	32,7	19,7	5,2	1,5
Gorenjska	31,4	19,9	5,2	1,8
Notranjsko-kraška	32,3	26,4	5,6	2,1
Goriška	41,2	20,5	7,9	2,0
Obalno-kraška	25,9	19,0	5,8	1,5

Odstotki povzročiteljev vseh prometnih nesreč, ki so imeli neko količino alkohola v krvi, so v povprečju dvakrat manjši od odstotkov vseh napotenih na strokovne preglede.

Tabela 198: Število strokovnih pozitivnih pregledov na alkohol na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled pozitiven v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,0	1,3	1,0	1,1
Podravska	1,0	1,9	1,1	1,5
Koroška	1,1	1,6	1,0	1,7
Savinjska	1,1	2,8	1,1	1,6
Zasavska	1,0	2,0	1,1	1,8
Spodnjeposavska	1,1	1,6	1,1	1,6
Jugovzhodna Slovenija	1,0	1,3	1,1	1,7
Osrednjeslovenska	1,0	2,9	1,1	2,0
Gorenjska	1,0	3,0	1,0	1,5
Notranjsko-kraška	1,0	3,3	1,0	1,3
Goriška	1,0	3,1	1,0	1,8
Obalno-kraška	1,1	3,7	1,0	1,6

Odstotki udeležencev, ki so imeli neko količino alkohola v krvi, so bili manjši od odstotkov povzročiteljev. Izjema sta Gorenjska in Obalno-kraška regija. Odstotka udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz teh dveh regij so večji od odstotkov povzročiteljev.

Tabela 199: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, za katere je bil vsaj en strokovni pregled na alkohol pozitiven v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek udeležencev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek udeležencev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	23,3	16,9	1,2	0,9
Podravska	19,6	13,1	1,2	0,9
Koroška	30,0	2,6	1,1	1,0
Savinjska	23,4	15,2	2,7	1,3
Zasavska	11,1	18,8	2,0	0,7
Spodnjeposavska	19,2	12,8	2,8	2,0
Jugovzhodna Slovenija	26,2	12,6	1,4	1,2
Osrednjeslovenska	18,6	11,6	2,2	1,0
Gorenjska	40,8	17,4	2,5	0,8
Notranjsko-kraška	10,0	22,6	5,3	1,7
Goriška	36,8	26,3	5,8	1,4
Obalno-kraška	42,9	18,4	4,3	1,4

Tabela 200: Število pozitivnih strokovnih pregledov na alkohol na udeleženca prometne nesreče – upoštevani samo udeleženci, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled pozitiven v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na udeleženca prometne nesreče s smrtnim izidom	Na udeleženca prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na udeleženca prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na udeleženca prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,2	1,7	1,0	0,6
Podravska	1,0	2,4	1,0	1,4
Koroška	1,0	0,3	1,0	5,0
Savinjska	1,1	3,2	1,1	1,6
Zasavska	1,0	9,0	1,0	1,1
Spodnjeposavska	1,0	2,0	1,0	1,3
Jugovzhodna Slovenija	1,0	2,0	1,1	0,8
Osrednjeslovenska	1,0	4,6	1,0	1,7
Gorenjska	1,1	1,8	1,0	0,9
Notranjsko-kraška	1,0	12,0	1,1	1,4
Goriška	1,1	3,9	1,0	1,0
Obalno-kraška	1,0	3,8	1,0	1,2

8.14.6 Zavrjnjeni strokovni pregledi na alkohol

Tabela 201: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so vsaj enkrat zavrjnili strokovni pregled na alkohol v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo	Odstotek povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb
Pomurska	1,1	2,4	2,1	1,7
Podravska	1,6	1,7	2,0	2,2
Koroška	0,0	2,1	1,7	2,1
Savinjska	3,9	2,4	2,8	2,7
Zasavska	0,0	2,2	1,4	1,6
Spodnjeposavska	5,1	5,5	2,9	3,1
Jugovzhodna Slovenija	3,8	3,4	1,3	1,7
Osrednjeslovenska	0,8	2,0	2,0	1,8
Gorenjska	2,9	1,0	1,0	1,3
Notranjsko-kraška	3,2	3,2	1,4	2,1
Goriška	3,9	3,4	2,4	1,6
Obalno-kraška	3,7	2,7	2,2	2,4

Največ zavrjnjenih strokovnih pregledov na alkohol beležijo povzročitelji prometnih nesreč iz Spodnjeposavske in Savinjske regije.

Tabela 202: Število zavrženih pregledov na alkohol na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so zavrnil vsaj en strokovni pregled pozitiven (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Na povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom	Na povzročitelja prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo	Na povzročitelja prometne nesreče brez poškodbe
Pomurska	1,0	7,0	1,1	5,8
Podravska	1,0	4,3	1,0	16,9
Koroška	0,0	0,0	1,0	10,0
Savinjska	1,0	3,2	1,4	6,6
Zasavska	0,0	0,0	1,0	6,5
Spodnjeposavska	1,0	5,0	1,3	2,5
Jugovzhodna Slovenija	1,0	3,0	1,3	2,5
Osrednjeslovenska	1,0	12,5	1,1	6,9
Gorenjska	1,0	1,7	1,2	4,7
Notranjsko-kraška	1,0	4,0	1,0	2,8
Goriška	1,0	5,5	1,0	3,3
Obalno-kraška	1,0	4,0	1,9	2,2

8.14.7 Povprečne količine alkohola v krvi, ki je bila ugotovljena na strokovnem pregledu

Tabela 203: Količina alkohola ugotovljenega na strokovnem pregledu na alkohol

		Količina alkohola ugotovljenega na strokovnem pregledu (g/kg)											Sku-paj
		0,01 - 0,50	0,51 - 0,80	0,81 - 1,10	1,11 - 1,50	1,51 - 2,00	2,01 - 2,50	2,51 - 3,00	3,01 - 3,50	3,51 - 4,00	4,01 - 5,00	Več kot 5,00	0,01 - 0,50
Pomurska	N	53	32	38	65	90	42	23	4				347
	%	15,3	9,2	11,0	18,7	25,9	12,1	6,6	1,2				100
Podravska	N	153	85	128	163	181	101	35	6				852
	%	18,0	10,0	15,0	19,1	21,2	11,9	4,1	,7				100
Koroška	N	25	17	23	38	33	13	4	2	1		1	157
	%	15,9	10,8	14,6	24,2	21,0	8,3	2,5	1,3	,6		,6	100
Savinjska	N	156	112	113	220	261	126	40	9	1			1038
	%	15,0	10,8	10,9	21,2	25,1	12,1	3,9	,9	,1			100
Zasavska	N	20	11	13	32	29	13	7		2			127
	%	15,7	8,7	10,2	25,2	22,8	10,2	5,5		1,6			100
Spodnjeposavska	N	26	23	32	48	45	25	10	2				211
	%	12,3	10,9	15,2	22,7	21,3	11,8	4,7	,9				100
Jugovzhodna Slovenija	N	59	39	43	68	97	38	18	5	1	1		369
	%	16,0	10,6	11,7	18,4	26,3	10,3	4,9	1,4	,3	,3		100
Osrednjeslovenska	N	197	147	174	266	347	205	76	15	6	1	1	1435
	%	13,7	10,2	12,1	18,5	24,2	14,3	5,3	1,0	,4	,1	,1	100
Gorenjska	N	86	50	50	123	125	63	18	7				522
	%	16,5	9,6	9,6	23,6	23,9	12,1	3,4	1,3				100
Notranjsko-kraška	N	23	15	26	39	41	20	6	2		1		173
	%	13,3	8,7	15,0	22,5	23,7	11,6	3,5	1,2		,6		100
Goriška	N	74	49	51	83	105	50	15	2	2			431
	%	17,2	11,4	11,8	19,3	24,4	11,6	3,5	,5	,5			100
Obalno-kraška	N	53	39	35	66	77	35	15	2				322
	%	16,5	12,1	10,9	20,5	23,9	10,9	4,7	,6				100
Skupaj	N	925	619	726	1211	1431	732	267	56	13	3	2	5985
	%	15,5	10,3	12,1	20,2	23,9	12,2	4,5	,9	,2	,1	,0	100

Tabela 204: Količina alkohola v krvi (g/kg) ugotovljenega pri strokovnem pregledu na alkohol – upoštevani samo povzročitelji, ki so imeli alkohol v krvi (več kot 0,00 g/kg)

Statistična regija prebivališča	Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom		Povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo		Povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo		Povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb	
	Srednja vrednost	Stan- dardni odklon	Srednja vrednost	Stan- dardni odklon	Srednja vrednost	Stan- dardni odklon	Srednja vrednost	Stan- dardni odklon
Pomurska	1,27	0,85	1,28	0,87	1,53	0,84	1,55	0,74
Podravska	0,96	0,91	1,14	0,79	1,33	0,71	1,49	0,71
Koroška	1,57	1,79	1,58	0,49	1,42	0,83	1,12	0,58
Savinjska	1,16	0,98	1,25	0,79	1,48	0,82	1,40	0,70
Zasavska	1,87	1,28	1,26	0,69	1,42	0,86	1,36	0,78
Spodnjeposavska	0,98	1,07	1,30	0,71	1,32	0,72	2,09	0,93
Jugovzhodna Slovenija	1,32	0,79	1,09	0,80	1,31	0,66	1,48	0,67
Osrednjeslovenska	1,29	0,91	1,27	0,78	1,40	0,82	1,40	0,70
Gorenjska	1,21	0,91	1,06	0,71	1,40	0,73	1,57	0,72
Notranjsko-kraška	0,90	0,49	1,11	0,66	1,67	0,59	1,22	0,51
Goriška	0,78	0,75	1,31	0,67	1,41	0,71	1,57	0,79
Obalno-kraška	1,19	0,90	1,16	0,87	1,44	0,78	1,45	0,67

Tabela 205: Količina alkohola, ugotovljenega na strokovnih pregledih (g/kg)

Količina alkohola (g alkohola/kg krvi)	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
0,01 - 0,50	976	15,8	15,8
0,51 - 0,80	640	10,4	26,2
0,81 - 1,10	748	12,1	38,3
1,11 - 1,50	1238	20,1	58,4
1,51 - 2,00	1469	23,8	82,2
2,01 - 2,50	739	12,0	94,2
2,51 - 3,00	277	4,5	98,7
3,01 - 3,50	60	1,0	99,7
3,51 - 4,00	13	,2	99,9
4,01 - 5,00	4	,1	100,0
Več kot 5,00	2	,0	100,0
Total	6166	100,0	

Tabela 206: Količina alkohola, ugotovljenega na strokovnih pregledih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom

Količina alkohola (g alkohola/kg krvi)	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
0,01 - 0,50	163	27,2	27,2
0,51 - 0,80	37	6,2	33,4
0,81 - 1,10	55	9,2	42,6
1,11 - 1,50	105	17,5	60,1
1,51 - 2,00	127	21,2	81,3
2,01 - 2,50	71	11,9	93,2
2,51 - 3,00	22	3,7	96,8
3,01 - 3,50	11	1,8	98,7
3,51 - 4,00	5	,8	99,5
4,01 - 5,00	1	,2	99,7
Več kot 5,00 ¹⁷³	2	,3	100,0
Total	599	100,0	

Od 955 povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, za katere je evidentiran strokovni pregled na alkohol jih je bilo 599 ali 62,7 % pozitivnih in 356 ali 37,3 % negativnih. 599 povzročiteljev pomeni v skupnem številu 1224 48,9 %.

Od 599 povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so imeli neko količino alkohola v krvi jih je 436 ali 72,8 % imelo več kot 0,5 grama alkohola na kg krvi. V skupnem številu 1224 to pomeni 35,6 %.¹⁷⁴

Povprečje količine alkohola v krvi pri 599 povzročiteljih prometnih nesreč s smrtnim izidom je znašalo 1,25 g/kg, največja količina: 5,80 g/kg.¹⁷⁵

Kar 27 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je imela v krvi manj kot 0,5 g/kg (pa so povzročili nesrečo kljub mali količini alkohola) in kar 15,0 % jih je imelo samo od 0,01 do 0,10 g/kg.

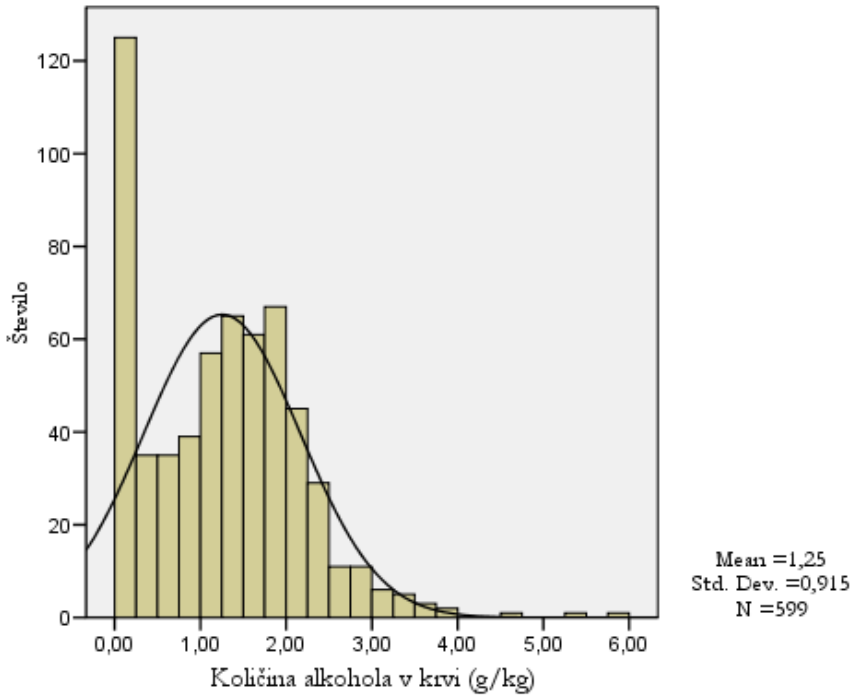
Porazdelitev količine alkohola povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je približno normalna, če izvezemo nekaj več kot 120 povzročiteljev, ki so imeli manj kot 0,25 g alkohola na kg krvi.

¹⁷³ Lahko bi šlo tudi za napako v evidenci.

¹⁷⁴ Števila strokovnih pregledov zajeta v populaciji povzročiteljev prometnih nesreč v letih 2004-2008 se lahko nekoliko razlikujejo od števil dobljenih iz statističnih datotek 2001-2009, vendar so razlike tako majhne, da ne vplivajo na statistične rezultate.

¹⁷⁵ S predpostavko, da ne gre za napako v podatkih.

Graf 44: Histogram količine alkohola v krvi povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 (upoštevani samo povzročitelji z alkoholom v krvi)

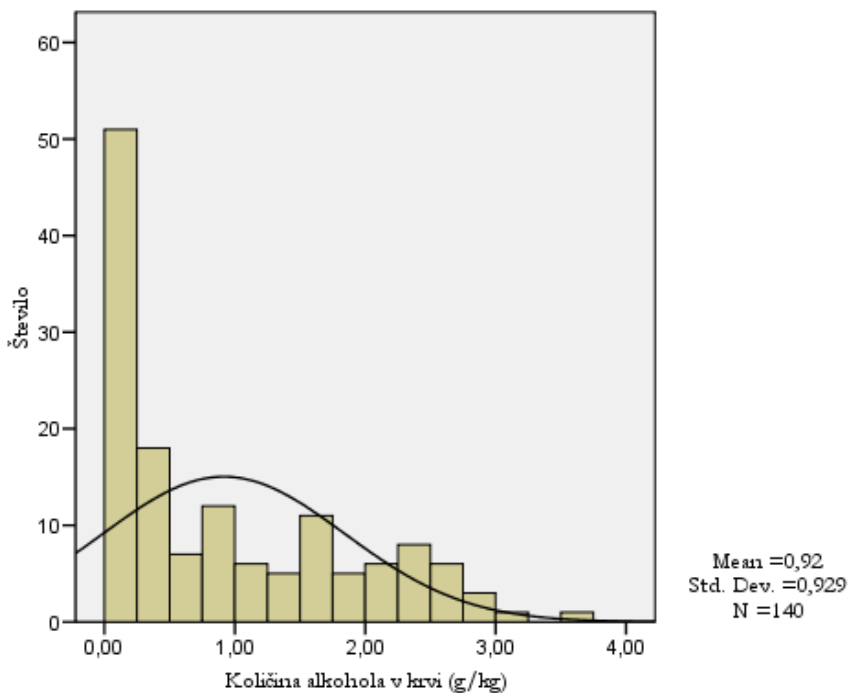


Od 1566 udeležencev (udeleženec je oseba, ki je udeležena v prometni nesreči toda ni povzročitelj) je bilo na strokovnem pregledu krvi 341 ali 21,8 %. Od tega jih je imelo 140 ali 41,1 % neko količino alkohola v krvi. V skupni številki 1566 to pomeni 8,9 %.

Tabela 207: Količina alkohola, ugotovljenega na strokovnih pregledih udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008

Količina alkohola v krvi (g/kg)	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
0,01 - 0,50	69	49,3	49,3
0,51 - 0,80	11	7,9	57,1
0,81 - 1,10	9	6,4	63,6
1,11 - 1,50	12	8,6	72,1
1,51 - 2,00	14	10,0	82,1
2,01 - 2,50	14	10,0	92,1
2,51 - 3,00	9	6,4	98,6
3,01 - 3,50	1	,7	99,3
3,51 - 4,00	1	,7	100,0
Total	140	100,0	

Graf 45: Histogram količine alkohola v krvi udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 (upoštevani samo udeleženci z alkoholom v krvi)



8.14.8 Posledice prometnih nesreč s smrtnim izidom za nealkoholizirane in alkoholizirane povzročitelje in udeležence

Tabela 208: Primerjava posledic za alkoholizirane in nealkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom

Posledica prometne nesreče s smrtnim izidom za povzročitelja	Alkoholizirani povzročitelji		Nealkoholizirani povzročitelji	
	Število	Odstotek	Število	Odstotek
Smrt	429	71,6	302	48,3
Težja telesna poškodba	40	6,7	40	6,4
Lažja telesna poškodba	54	9,0	71	11,4
Brez poškodb	76	12,7	212	33,9
Skupaj	599	100,0	625	100,0

Graf 45: Primerjava posledic za alkoholizirane in popolnoma trezne povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 (upoštevani samo udeleženci z alkoholom v krvi)

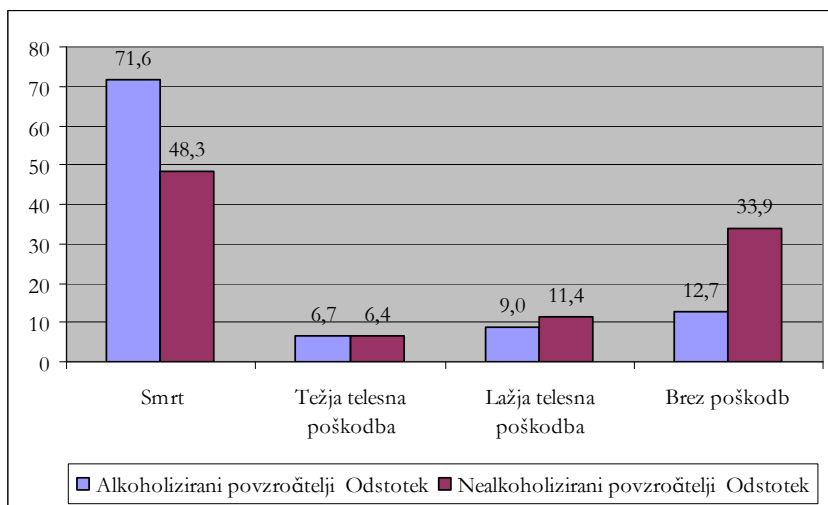


Tabela 209: Primerjava posledic za alkoholizirane in nealkoholizirane povzročitelje in udeležence prometnih nesreč s smrtnim izidom

Posledica prometne nesreče s smrtnim izidom za povzročitelje in udeležence	Alkoholizirani povzročitelji in alkoholizirani udeleženci		Nealkoholizirani povzročitelji in nealkoholizirani udeleženci	
	Število	Odstotek	Število	Odstotek
Smrt	528	71,4	750	36,6
Težja telesna poškodba	56	7,6	229	11,2
Lažja telesna poškodba	69	9,3	484	23,6
Brez poškodb	86	11,6	587	28,6
Skupaj	739	100,0	2050	100,0

Razlika je očitna.

Med povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom je statistično pomembna razlika med tistimi, ki so imeli alkohol v krvi v času povzročitve prometne nesreče in tistimi, ki so bili trezni. Tisti, ki so imeli alkohol v krvi, so bili alkoholizirani pri storitvi **20,6 % prekrškov** in **23,7 %** prometnih nezgod, ki so jih povzročili. Povzročitelji, ki pa niso bili alkoholizirani pri povzročitvi prometne nesreče s smrtnim izidom, pa so bili alkoholizirani pri **5,2 %** prekrškov in **6,5 %** prometnih nesreč brez poškodb, lažjo ali hujšo telesno poškodbo.

Povprečna količina alkohola v krvi (strokovni pregled) pri povzročiteljih, ki so imeli alkohol v krvi v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom, znaša 1,29 g/kg, maksimum 5,8 g/kg.

Povprečna količina alkohola v krvi (alkotest) pri povzročiteljih, ki niso imeli alkohol v krvi v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom, znaša 0,04 mg na liter izdihanega zraka, maksimum 2,25 mg/l.

Tabela 210: Posledice za alkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevani vsi povzročitelji, za katere je strokovni pregled na alkohol pokazal več kot nič g/kg)

Statistična regija prebivališča	Število mrtvih povzročiteljev	Število težje poškodovanih povzročiteljev	Število lažje poškodovanih povzročiteljev	Število povzročiteljev brez poškodb	Skupaj
Pomurska	46	2	6	8	62
Podravska	85	5	11	18	119
Koroška	15	1	1	4	21
Savinjska	57	8	8	13	86
Zasavska	10	1	0	1	12
Spodnjeposavska	15	2	2	1	20
Jugovzhodna Slovenija	46	3	5	3	57
Osrednjeslovenska	77	7	10	12	106
Gorenjska	25	4	4	6	39
Notranjsko-kraška	4	3	2	2	11
Goriška	19	2	1	4	26
Obalno-kraška	10	0	3	3	16
Skupaj	409	38	53	75	575 ¹⁷⁶

Tabela 211: Struktura posledic za alkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevani vsi povzročitelji, za katere je strokovni pregled na alkohol pokazal več kot nič g/kg; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Odstotek mrtvih povzročiteljev	Odstotek težje poškodovanih povzročiteljev	Odstotek lažje poškodovanih povzročiteljev	Odstotek povzročiteljev brez poškodb
Pomurska	74,2	3,2	9,7	12,9
Podravska	71,4	4,2	9,2	15,1
Koroška	71,4	4,8	4,8	19,0
Savinjska	66,3	9,3	9,3	15,1
Zasavska	83,3	8,3	0,0	8,3
Spodnjeposavska	75,0	10,0	10,0	5,0
Jugovzhodna Slovenija	80,7	5,3	8,8	5,3
Osrednjeslovenska	72,6	6,6	9,4	11,3
Gorenjska	64,1	10,3	10,3	15,4
Notranjsko-kraška	36,4	27,3	18,2	18,2
Goriška	73,1	7,7	3,8	15,4
Obalno-kraška	62,5	0,0	18,8	18,8

¹⁷⁶ Upoštevani so samo povzročitelji, ki so imeli prebivališče na območju Slovenije

Najbolj »varna« statistična regija za alkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom je Notranjsko-kraška regija, vendar s pripombo, da je bil vseh povzročiteljev samo 11. Pri vseh drugih statističnih regijah se odstotek mrtvih povzročiteljev giblje od 62,5 % do 83,3 %.

Tabela 212: Posledice za nealkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevani vsi povzročitelji, za katere je strokovni pregled na alkohol pokazal nič g/kg v obdobju 2004-2008)

Statistična regija prebivališča	Število mrtvih povzročiteljev	Število težje poškodovanih povzročiteljev	Število lažje poškodovanih povzročiteljev	Število povzročiteljev brez poškodb	Skupaj
Pomurska	11	0	8	14	33
Podravska	27	5	7	26	65
Koroška	10	1	1	13	25
Savinjska	37	4	8	23	72
Zasavska	7	0	4	3	14
Spodnjeposavska	8	0	2	10	20
Jugovzhodna Slovenija	26	5	4	14	49
Osrednjeslovenska	73	10	17	48	148
Gorenjska	38	4	4	23	69
Notranjsko-kraška	13	1	1	5	20
Goriška	14	2	2	7	25
Obalno-kraška	20	4	5	8	37
Skupaj	284	36	63	194	577 ¹⁷⁷

¹⁷⁷ Upoštevani so samo povzročitelji, ki so imeli prebivališče na območju Slovenije

Tabela 213: Struktura posledic za nealkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom

Statistična regija prebivališča	Odstotek mrtvih povzročiteljev	Odstotek težje poškodovanih povzročiteljev	Odstotek lažje poškodovanih povzročiteljev	Odstotek povzročiteljev brez poškodb
Pomurska	33,3	0,0	24,2	42,4
Podravska	41,5	7,7	10,8	40,0
Koroška	40,0	4,0	4,0	52,0
Savinjska	51,4	5,6	11,1	31,9
Zasavska	50,0	0,0	28,6	21,4
Spodnjeposavska	40,0	0,0	10,0	50,0
Jugovzhodna Slovenija	53,1	10,2	8,2	28,6
Osrednjeslovenska	49,3	6,8	11,5	32,4
Gorenjska	55,1	5,8	5,8	33,3
Notranjsko-kraška	65,0	5,0	5,0	25,0
Goriška	56,0	8,0	8,0	28,0
Obalno-kraška	54,1	10,8	13,5	21,6

Tabela 214: Primerjava posledic za alkoholizirane in nealkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevani vsi povzročitelji, za katere je strokovni pregled na alkohol pokazal več kot nič g/kg)

Statistična regija prebivališča	Odstotek mrtvih povzročiteljev, ki so imeli alkohol v krvi	Odstotek mrtvih povzročiteljev, ki niso imeli alkohola v krvi	Odstotek težje poškodovanih povzročiteljev, ki so imeli alkohol v krvi	Odstotek težje poškodovanih povzročiteljev, ki niso imeli alkohola v krvi
Pomurska	74,2	33,3	3,2	42,4
Podravska	71,4	41,5	4,2	40,0
Koroška	71,4	40,0	4,8	52,0
Savinjska	66,3	51,4	9,3	31,9
Zasavska	83,3	50,0	8,3	21,4
Spodnjeposavska	75,0	40,0	10,0	50,0
Jugovzhodna Slovenija	80,7	53,1	5,3	28,6
Osrednjeslovenska	72,6	49,3	6,6	32,4
Gorenjska	64,1	55,1	10,3	33,3
Notranjsko-kraška	36,4	65,0	27,3	25,0
Goriška	73,1	56,0	7,7	28,0
Obalno-kraška	62,5	54,1	0,0	21,6

Razlike med alkoholiziranimi in nealkoholiziranimi povzročitelji so pri vseh regijah, s tem, da je pri Notranjsko-kraški regiji negativna. Smrtno se je ponesrečilo za 29 % več nealkoholiziranih povzročiteljev iz te regije. Pri vseh drugih regijah je odstotek smrtno ponesrečenih alkoholiziranih povzročiteljev večji od odstotka smrtno ponesrečenih nealkoholiziranih povzročiteljev. Največja razlika je pri povzročiteljih iz Pomurske regije, najmanjša pa pri povzročiteljih iz Obalno-kraške regije.

8.14.9 Starostna struktura povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč za katere je strokovni pregled pokazal alkohol v krvi

Tabela 215: Povzročitelji, udeleženci in kršitelji po starosti in količini alkohola

Starost (leta)		Količina alkohola ugotovljenega na strokovnem pregledu (g/kg)											
		0,01 - 0,50	0,51 - 0,80	0,81 - 1,10	1,11 - 1,50	1,51 - 2,00	2,01 - 2,50	2,51 - 3,00	3,01 - 3,50	3,51 - 4,00	4,01 - 5,00	Več kot 5,00	Skupaj
10,0 - 13,9	N			1									1
	%			100,0									100,0
14,0 - 15,9	N	7	5	2	2	3							19
	%	36,8	26,3	10,5	10,5	15,8							100,0
16,0 - 17,9	N	30	10	16	18	13							87
	%	34,5	11,5	18,4	20,7	14,9							100,0
18,0 - 19,9	N	65	27	49	57	44	8	1					251
	%	25,9	10,8	19,5	22,7	17,5	3,2	,4					100,0
20,0 - 21,9	N	84	63	66	87	69	16	6					391
	%	21,5	16,1	16,9	22,3	17,6	4,1	1,5					100,0
22,0 - 23,9	N	81	66	83	134	105	20	11					500
	%	16,2	13,2	16,6	26,8	21,0	4,0	2,2					100,0
24,0 - 25,9	N	52	54	52	109	104	19	7	2				399
	%	13,0	13,5	13,0	27,3	26,1	4,8	1,8	,5				100,0
26,0 - 29,9	N	93	70	104	153	196	79	26	4				725
	%	12,8	9,7	14,3	21,1	27,0	10,9	3,6	,6				100,0
30,0 - 29,9	N	180	125	141	249	338	186	54	16	2	2		1293
	%	13,9	9,7	10,9	19,3	26,1	14,4	4,2	1,2	,2	,2		100,0
40,0 - 49,9	N	151	104	115	238	302	199	89	26	8	2	1	1235
	%	12,2	8,4	9,3	19,3	24,5	16,1	7,2	2,1	,6	,2	,1	100,0
50,0 - 59,9	N	112	77	73	117	194	160	62	11	2		1	809

Tabela 215: Povzročitelji, udeleženci in kršitelji po starosti in količini alkohola - nadaljevanje

		Količina alkohola ugotovljenega na strokovnem pregledu (g/kg)											
Starost (leta)		0,01 - 0,50	0,51 - 0,80	0,81 - 1,10	1,11- 1,50	1,51- 2,00	2,01- 2,50	2,51- 3,00	3,01- 3,50	3,51- 4,00	4,01- 5,00	Več kot 5,00	Skupaj
	%	13,8	9,5	9,0	14,5	24,0	19,8	7,7	1,4	,2		,1	100,0
60,0 - 69,9	N	57	25	27	46	78	43	20	1	1			298
	%	19,1	8,4	9,1	15,4	26,2	14,4	6,7	,3	,3			100,0
70,0 - 79,9	N	48	11	18	24	23	9	1					134
	%	35,8	8,2	13,4	17,9	17,2	6,7	,7					100,0
80,0 - 84,9	N	15	2	1	3								21
	%	71,4	9,5	4,8	14,3								100,0
85 in več	N	1	1		1								3
	%	33,3	33,3		33,3								100,0
Skupaj	N	976	640	748	1238	1469	739	277	60	13	4	2	6166
	%	15,8	10,4	12,1	20,1	23,8	12,0	4,5	1,0	,2	,1	,0	100,0

Tabela 216: Povprečne vrednosti količine alkohola v krvi povzročiteljev, udeležencev prometnih nesreč in kršiteljev (strokovni pregledi na alkohol)

Statistična regija prebivališča	Srednja vrednost	Standardni odklon	Mediana
Pomurska	1,39	,76	1,44
Podravska	1,26	,74	1,29
Koroška	1,28	,79	1,30
Savinjska	1,33	,73	1,38
Zasavska	1,34	,79	1,34
Srednjeposavska	1,32	,71	1,26
Jugovzhodna Slovenija	1,33	,77	1,34
Osrednjeslovenska	1,39	,77	1,40
Gorenjska	1,31	,74	1,36
Notranjsko-kraška	1,33	,72	1,37
Goriška	1,27	,74	1,29
Obalno-kraška	1,29	,74	1,31

Tabela 217: Srednje vrednosti količine alkohola v krvi povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po starosti (upoštevani so samo povzročitelji z alkoholom v krvi)

Starost	Število	Srednja vrednost	Standardni odklon	Mediana
Od 14,0 do 15,9 let	2	,88	1,21	,88
Od 16,0 do 17,9 let	5	,37	,63	,03
Od 18,0 do 19,9 let	25	,76	,63	,86
Od 20,0 do 21,9 let	34	,94	,69	,78
Od 22,0 do 23,9 let	57	,96	,66	1,01
Od 24,0 do 25,9 let	32	1,23	,76	1,19
Od 26,0 do 29,9 let	69	1,30	,75	1,54
Od 30,0 do 29,9 let	122	1,42	,87	1,40
Od 40,0 do 49,9 let	120	1,45	1,11	1,45
Od 50,0 do 59,9 let	74	1,40	1,03	1,52
Od 60,0 do 69,9 let	32	1,28	,90	1,45
Od 70,0 do 79,9 let	23	,85	,74	,94
Od 80,0 let do 84,9 let	4	,05	,05	,04
Skupaj	599	1,25	,91	1,27

Veliki standardni odkloni kažejo na heterogene skupine alkoholiziranih povzročiteljev.

Tabela 218: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po starosti in količini alkohola

		Količina alkohola ugotovljenega na strokovnem pregledu (g/kg)											
		0,01 - 0,50	0,51 - 0,80	0,81 - 1,10	1,11 - 1,50	1,51 - 2,00	2,01 - 2,50	2,51 - 3,00	3,01 - 3,50	3,51 - 4,00	4,01 - 5,00	Več kot 5,00	Skupaj
14,0 - 15,9 let	N	1				1							2
	%	50,0				50,0							100,0
16,0 - 17,9 let	N	4			1								5
	%	80,0			20,0								100,0
18,0 - 19,9 let	N	11	1	5	4	4							25
	%	44,0	4,0	20,0	16,0	16,0							100,0
20,0 - 21,9 let	N	10	7	4	4	7	1	1					34
	%	29,4	20,6	11,8	11,8	20,6	2,9	2,9					100,0
22,0 - 23,9 let	N	18	4	8	14	12	1						57
	%	31,6	7,0	14,0	24,6	21,1	1,8						100,0
24,0 - 25,9 let	N	5	4	5	10	3	3	1	1				32
	%	15,6	12,5	15,6	31,3	9,4	9,4	3,1	3,1				100,0
26,0 - 29,9 let	N	17	2	5	8	24	12	1					69
	%	24,6	2,9	7,2	11,6	34,8	17,4	1,4					100,0
30,0 - 29,9 let	N	23	7	11	26	25	19	6	3	2			122
	%	18,9	5,7	9,0	21,3	20,5	15,6	4,9	2,5	1,6			100,0
40,0 - 49,9 let	N	31	4	12	19	19	17	9	5	2	1	1	120
	%	25,8	3,3	10,0	15,8	15,8	14,2	7,5	4,2	1,7	,8	,8	100,0
50,0 - 59,9 let	N	20	4	2	10	19	12	4	2			1	74
	%	27,0	5,4	2,7	13,5	25,7	16,2	5,4	2,7			1,4	100,0
60,0 - 69,9 let	N	9	3	1	4	10	4			1			32
	%	28,1	9,4	3,1	12,5	31,3	12,5			3,1			100,0
70,0 - 79,9 let	N	10	1	2	5	3	2						23
	%	43,5	4,3	8,7	21,7	13,0	8,7						100,0
80,0 - 84,9 let	N	4											4
	%	100,0											100,0
Skupaj	N	163	37	55	105	127	71	22	11	5	1	2	599
	%	27,2	6,2	9,2	17,5	21,2	11,9	3,7	1,8	,8	,2	,3	100,0

8.14.10 Analiza starostnih skupin povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po dnevih v tednu in urah povzročitve nesreče ter alkoholiziranosti

Starostna skupina: 16-20 let

Ta skupina je povzročila med polnočjo in 2. uro 5,5- krat več nesreč, kot njihovi trezni vrstniki.

Značilni časi:

- ponedeljek od polnoči do 6. ure;
- torek od 20. do 24. ure,
- četrtek od polnoči do 6. ure,
- petek od polnoči do 2. ure,
- sobota od polnoči do 4. in od 20. ure do polnoči.

Starostna skupina: 20-26 let

Ta skupina je povzročila med polnočjo in 6. uro 7,4- krat več nesreč, kot njihovi trezni vrstniki.

Značilni časi:

- sobota od polnoči do 6. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji,
- nedelja od polnoči do 6. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji.

Starostna skupina: 26-30 let

Ta skupina je povzročila med polnočjo in 4. uro 7- krat več nesreč, kot njihovi trezni vrstniki, med 22 in 24. uro pa 3-krat več prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Značilni časi:

- ponedeljek od 20. do 24. ure,
- petek od 22. do 24. ure,
- sobota od polnoči do 6. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji;
- sobota od 20. do 24. ure;
- nedelja od polnoči do 6. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili večinoma samo alkoholizirani povzročitelji.

Starostna skupina: 31-35 let

Ta skupina je povzročila med polnočjo in 2. uro 4-krat več nesreč, kot njihovi trezni vrstniki in tudi 4-krat več med 22 in 24. uro.

Značilni časi:

- četrtek od polnoči do 6. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji;
- sobota od polnoči do 6. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji.

Starostna skupina: 36-45 let

Ta skupina je povzročila med 16. in 24. uro 2,6-krat več nesreč, kot njihovi trezni vrstniki.

Značilni časi:

- nedelja od 20. do 22. ure,

- ponedeljek od 18. do 20. ure,
- petek od 20. do 24. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so večinoma povzročili samo alkoholizirani povzročitelji;
- sobota od 16. do 18. ure in od polnoči do 2. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji,
- nedelja od 12. do 14. ure in od 18. do 22. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so večinoma povzročili samo alkoholizirani povzročitelji.

Starostna skupina: 46-55 let

Ta skupina je povzročila med 18. in 24. uro 2,8-krat več nesreč, kot njihovi trezni vrstniki.

Značilni časi:

- nedelja od 18. do 24. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so večinoma povzročili samo alkoholizirani povzročitelji;
- ponedeljek od 18. do 20. ure
- četrtek od 16. do 22. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji;
- petek od 18. do 24. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so večinoma povzročili samo alkoholizirani povzročitelji;
- sobota od 22. do 24.;
- nedelja od 18. do 24. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji.

Starostna skupina nad 55 let

V tej skupini ni pomembnih odstopanj od povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili trezni v času povzročitve nesreče.

Značilni časi:

- nedelja od 20. do 24. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji;
- četrtek od 20. do 24. ure; prometne nesreče s smrtnim izidom so povzročili samo alkoholizirani povzročitelji;
- sobota od 20. do 22.

8.14.11 Hipotetično zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom

Tabela 219: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom po urah in alkoholiziranosti povzročitelja

Ura prometne nesreče	Alkohol v krvi		Skupaj
	Ne	Da	
0-3	21	68	89
3-6	26	65	91
6-9	79	26	105
9-12	93	33	126
12-15	103	48	151
15-18	131	94	225
18-21	127	146	273
21-24	45	119	164
Skupaj	625	599	1224

Če hipotetično predstavimo, da bi s popolno prepovedjo točenja alkohola v nočnih urah in vinjenim osebam, dosegli, da ne bi povzročil prometne nesreče s smrtnim izidom noben alkoholiziran voznik in bi namesto stolpca z alkoholiziranimi povzročitelji sestavili vzorec, v katerem bi upoštevali:

- enako število prometnih nesreč s smrtnim izidom, kot so jih povzročili povzročitelji brez alkohola, če je njihovo število prometnih nesreč manjše od števila, ki so jih povzročili alkoholizirani povzročitelji, in
- enako število prometnih nesreč s smrtnim izidom, kot so jih povzročili povzročitelji z alkoholom, če je njihovo število prometnih nesreč manjše od števila, ki so jih povzročili povzročitelji brez alkohola bi dobili naslednjo tabelo

Tabela 220: Hipotetično zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom

Ura prometne nesreče	Alkohol v krvi		Skupaj
	Ne	Ne	
0-3	21	21	42
3-6	26	26	52
6-9	79	26	105
9-12	93	33	126
12-15	103	48	151
15-18	131	94	225
18-21	127	127	254
21-24	45	45	90
Skupaj	625	420	1045

Z gornjo predpostavko bi bilo število prometnih nesreč s smrtnim izidom v letih 2004-2008 manjše za 179 ali povprečno 35 na leto. Lahko pa predpostavimo, da bi bile številke v 2. stolpcu **Ne** še manjše.

8.14.12 Porazdelitev alkoholiziranih povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom po upravnih enotah prebivališča

Tabela 221: Porazdelitev povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po upravnih enotah prebivališča

Upravna enota prebivališča	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Ljubljana Bežigrad	48	11,2	11,2
Ptuj	23	5,4	16,6
Maribor	22	5,1	21,7
Murska Sobota	21	4,9	26,6
Novo mesto	21	4,9	31,5
Žalec	16	3,7	35,3
Kranj	13	3,0	38,3
Slovenska Bistrica	13	3,0	41,4
Trebnje	13	3,0	44,4
Domžale	11	2,6	47,0
Gornja Radgona	11	2,6	49,5
Šentjur pri Celju	11	2,6	52,1
Celje	9	2,1	54,2
Lendava	9	2,1	56,3
Ljutomer	9	2,1	58,4
Nova Gorica	9	2,1	60,5
Šmarje pri Jelšah	7	1,6	62,1
Pesnica	7	1,6	63,8
Krško	6	1,4	65,2
Litija	6	1,4	66,6
Mozirje	6	1,4	68,0
Slovenske Konjice	6	1,4	69,4
Velenje	6	1,4	70,8
Kamnik	5	1,2	72,0
Kočevje	5	1,2	73,1

Upravna enota prebivališča	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Laško	5	1,2	74,3
Ormož	5	1,2	75,5
Radlje ob Dravi	5	1,2	76,6
Radovljica	5	1,2	77,8
Sežana	5	1,2	79,0
Slovenj Gradec	5	1,2	80,1
Vrhnika	5	1,2	81,3
Zagorje ob Savi	5	1,2	82,5
Ruše	5	1,2	83,6
27 upravnih enot z manj kot 5 povzročitelji v obdobju 2004-2008	70	16,1	84,6
Skupaj	428	100,0	

Polovica vseh alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je prebivalo na območju 11 upravnih enot, med katerimi pa so vse upravne enote z večjimi mestnimi občinami.

8.14.13 Uporaba binarnega regresijskega logističnega modela za izračun verjetnosti povzročitve prometne nesreče na podlagi števila kršitev v zvezi z alkoholom

V regresijski model so vključeni vsi povzročitelji, udeleženci in kršitelji, za katere je policija zabeležila vsaj eno kršitev predpisov v zvezi z alkoholom obdobju 2004-2008. Vzorec je velik.

Tabela 222: Število vključenih oseb v regresijo po statističnih regijah prebivališča

Statistična regija prebivališča	Število oseb
Pomurska	6334
Podravska	14835
Koroška	3911
Savinjska	12461
Zasavska	1817
Spodnjeposavska	4502
Jugovzhodna Slovenija	6973
Osrednjeslovenska	21646
Gorenjska	7990
Notranjsko-kraška	2054
Goriška	4530
Obalno-kraška	4049
Skupaj	91102

Tabela 223: Verjetnosti povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom glede na število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom

Statistična regija prebivališča	Verjetnost povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom				
	Število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom				
	2	3	5	10	15
Pomurska	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
Podravska	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
Koroška	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02
Savinjska	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
Zasavska	0,01	0,01	0,03	0,05	0,10
Spodnjeposavska	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Jugovzhodna Slovenija	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
Osrednjeslovenska	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Gorenjska	0,00	0,00	0,01	0,01	0,03
Notranjsko-kraška	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02
Goriška	0,01	0,01	0,01	0,04	0,14
Obalno-kraška	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01

V gornji tabeli so izračunane verjetnosti povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom glede na število kršitev v zvezi z alkoholom (kršitev je poskus, povzročitev prometne nesreče s smrtnim izidom je dogodek). Statistična verjetnost povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom glede na število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom, ki je večja od nič se pri večini regij pojavi šele pri 5. oziroma 10. kršitvi. Izjema je le Zasavska regija, kjer je verjetnost kršitelja s petimi kršitvami enaka 3 %. Pri tem je treba pojasniti, da je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom iz območja Zasavske regije storil v obdobju 2004-2008 največ 3 kršitve v zvezi z alkoholom.

Tabela 224: Verjetnosti povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo glede na število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom

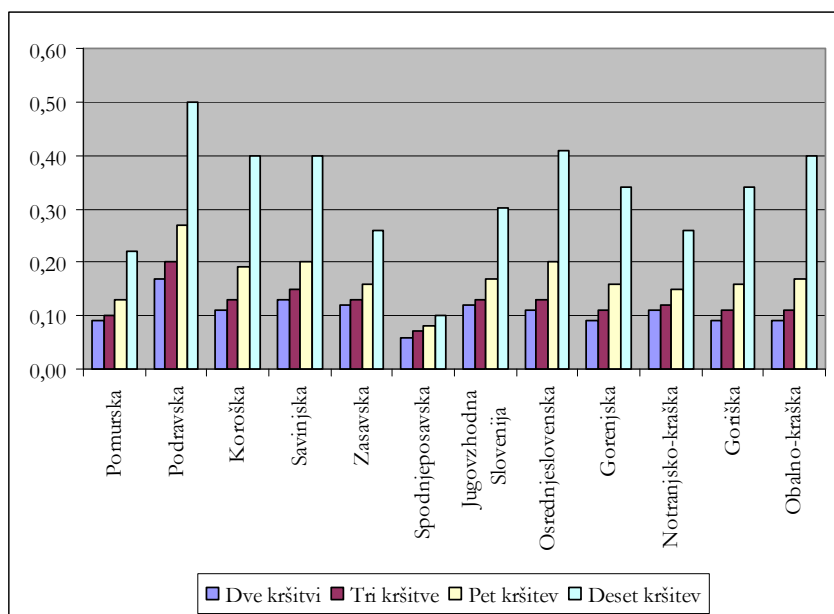
Statistična regija prebivališča	Verjetnost povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo				
	Število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom				
	2	3	5	10	15
Pomurska	0,02	0,02	0,02	0,03	0,04
Podravska	0,02	0,02	0,03	0,06	0,12
Koroška	0,01	0,02	0,02	0,08	0,21
Savinjska	0,02	0,03	0,03	0,05	0,09
Zasavska	0,02	0,02	0,03	0,06	0,11
Spodnjeposavska	0,02	0,02	0,02	0,03	0,05
Jugovzhodna Slovenija	0,02	0,02	0,03	0,05	0,09
Osrednjeslovenska	0,02	0,02	0,03	0,06	0,11
Gorenjska	0,02	0,02	0,03	0,07	0,14
Notranjsko-kraška	0,02	0,02	0,03	0,04	0,06
Goriška	0,03	0,03	0,05	0,13	0,30
Obalno-kraška	0,03	0,03	0,06	0,20	0,50

Zelo majhna verjetnost povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo obstaja že po eni kršitvi v zvezi z alkoholom, zelo pa se poveča z 10 kršitvami. Iz tabele in je razvidno, da imajo kršitelji iz Obalno-kraške regije, Goriške in Koroške regije največje verjetnosti, da pri 10 oziroma 15 kršitvah povzročijo prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo. Predvsem izstopa Obalno-kraška regija.

Tabela 225: Verjetnosti povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo glede na število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom

Statistična regija prebivališča	Verjetnost povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo					
	Število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo na leto					
	2	3	5	10	15	20
Pomurska	0,09	0,10	0,13	0,22	0,35	0,52
Podravska	0,17	0,20	0,27	0,50	0,72	0,88
Koroška	0,11	0,13	0,19	0,40	0,60	0,80
Savinjska	0,13	0,15	0,20	0,40	0,63	0,82
Zasavska	0,12	0,13	0,16	0,26	0,40	0,55
Spodnjeposavska	0,06	0,07	0,08	0,10	0,12	0,16
Jugovzhodna Slovenija	0,12	0,13	0,17	0,30	0,47	0,65
Osrednjeslovenska	0,11	0,13	0,20	0,41	0,66	0,85
Gorenjska	0,09	0,11	0,16	0,34	0,59	0,80
Notranjsko-kraška	0,11	0,12	0,15	0,26	0,40	0,56
Goriška	0,09	0,11	0,16	0,34	0,59	0,80
Obalno-kraška	0,09	0,11	0,17	0,40	0,68	0,87

Graf 46: Verjetnosti povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo za kršitelje z več kršitvami v zvezi z alkoholom



8.14.14 Sklep

Nacionalni program varnosti cestnega prometa 2007-2011:

»V Sloveniji sta vsak tretji povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom in vsak četrti povzročitelj prometne nesreče s hudimi telesnimi poškodbami pod vplivom alkohola. Delež alkoholiziranih voznikov je tako med najvišjimi v Evropi.«

Trditev prvega stavka drži, tudi po rezultatih te statistične analize. V obdobju 2004-2008 je imel vsak 2,8 povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom več kot 0,5 g alkohola/ kg krvi. To pomeni skupno 35,6 %. Če pa upoštevamo vse povzročitelje, ki so imeli več kot 0,0 g alkohola/kg krvi, pa je znašal njihov delež med vsemi povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 48,9 %, torej skoraj polovica oziroma vsak drugi povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom je imel v krvi neko količino alkohola. Povprečna količina alkohola pri teh 48,9 % povzročiteljev je znašala 1,25 g alkohola/ kg krvi. Od teh 48,9 % povzročiteljev jih je imelo 20 % manj kot 0,25 g alkohola/kg krvi.

Tudi trditev drugega stavka je potrjena s to analizo. Okoli 25 % prometnih nesreč s smrtnim izidom v Evropi je povzročenih zaradi alkohola, v Sloveniji pa okoli 36 %, če upoštevamo samo povzročitelje z več kot 0,5 g alkohola/kg krvi. Pri 25 % prometnih nesreč s smrtnim izidom v Evropi, pa so vozniki z več kot 0,5 g alkohola/kg krvi prevozili vsega 1 % od vseh prevoženih kilometrov v Evropi.¹⁷⁸

Problem alkohola v krvi udeležencev v prometu je tako zelo velik in vsi ukrepi oziroma vse dejavnosti iz nacionalnega programa ostajajo aktualni tudi v prihodnje. Poleg teh se sprejemajo še novi ukrepi, kot je npr. prostovoljno zdravljenje od odvisnosti alkohola.

¹⁷⁸ Vir: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm

Statistika pozitivnih alkotestov za leto 2009 je v primerjavi s prejšnjimi leti zelo ugodna. V primerjavi z letom 2008 je bilo alkotestov približno enako, število pozitivnih pa se je več kot prepolovilo.

Med regijami ni pomembnih razlik, če primerjamo deleže povzročiteljev vseh prometnih nesreč, pri katerih je bil v obdobju 2004-2008 alkotest vsaj enkrat pozitiven. Pomembne razlike pa so med deleži povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo. Na primer: odstotek povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom iz Savinjske regije, pri katerih je bil alkotest v obdobju 2004-2008 vsaj enkrat pozitiven, je dvakrat večji od odstotka povzročiteljev iz Osrednjeslovenske regije. Razlike je treba upoštevati pri načrtovanju preventivnih akcij vseh oblik.

Deleži udeležencev prometnih nesreč, pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 je v povprečju manjši do deleža povzročiteljev. To še posebno velja za udeležence prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in prometnih nesreč brez poškodb, medtem ko je bil kar v petih regijah delež udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom večji od deleža povzročiteljev. Ti podatki potrjujejo tezo, da je alkoholizem v prometu samo odsev tovrstnega družbenega problema.

Pomembni statistični kazalci so povprečni odstotki vseh povzročiteljev, vseh udeležencev in vseh kršiteljev v obdobju 2004-2008, pri katerih je bil v tem obdobju vsaj en alkotest pozitiven. Povprečje vseh povzročiteljev vseh vrst prometnih nesreč znaša 24 %, povprečje vseh udeležencev vseh vrst prometnih nesreč 16 % in povprečje vseh kršiteljev 11,5 %. Poudarjeno: oseba je povzročitelj, če je povzročila vsaj eno prometno nesrečo, pozitiven alkotest pa je bil lahko evidentiran, ko je ta oseba povzročila prometno nesrečo, bila udeležena v prometni nesreči ali ko je kršila cestno-prometne predpise. Udeleženec je oseba, ki je bil v obdobju 2004-2008 udeležena vsaj v eni prometni nesreči, ni pa povzročila nobene prometne nesreče, pozitiven alkotest pa je bil lahko evidentiran, ko je bila ta oseba udeležena v prometni nesreči ali ko je kršila cestno-prometne predpise. Kršitelj je oseba, ki je kršila cestno-prometne predpise v obdobju 2004-2008, ni pa povzročila in ni bila udeležena v nobeni prometni nesreči.

Razlike med povzročitelji, udeleženci in kršitelji so pomembne. Največji odstotek povzročiteljev prometnih nesreč, pri katerih je bilo alkotest v obdobju 2004-2008 vsaj enkrat pozitiven je deloma posledica alkotesta prav ob povzročitvi prometne nesreče. Toda povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo so praviloma napoteni na strokovni pregled. Tako je treba upoštevati podatek, da so povzročitelji prometnih nesreč osebe, ki so pogosteje pod vplivom alkohola kot udeleženci prometnih nesreč in ti kot kršitelji.

Posebno obdelavo zahtevajo podatki o zavrženih alkotestih, ki se pomembno razlikujejo med statističnimi regijami. Enako velja za zavržene alkoteste.

Pot do prometa brez alkohola bo še dolga.

V kontekst zadnjega stavka spada tudi podatek, da je imelo kar 27 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v krvi manj kot 0,5 g alkohola/kg krvi (pa so povzročili nesrečo kljub mali količini alkohola) in kar 15,0 % jih je imelo samo od 0,01 do 0,10 g/kg.

50 % vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 je prebivalo na območjih 11 upravnih enot. Vse oblike preventivnih akcij morajo biti prostorsko opredeljene.

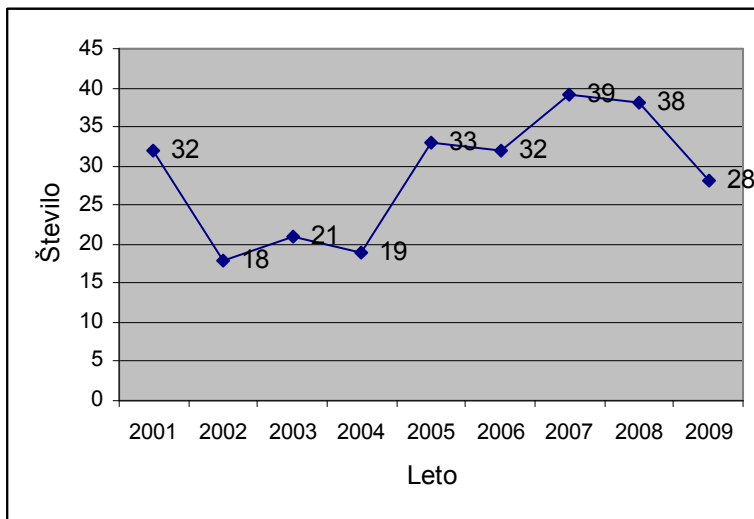
8.15 RANLJIVA SKUPINA UDELEŽENCEV: MOTORISTI

8.15.1 Osnovna statistika smrtno ponesrečenih motoristov v obdobju 2001-2009

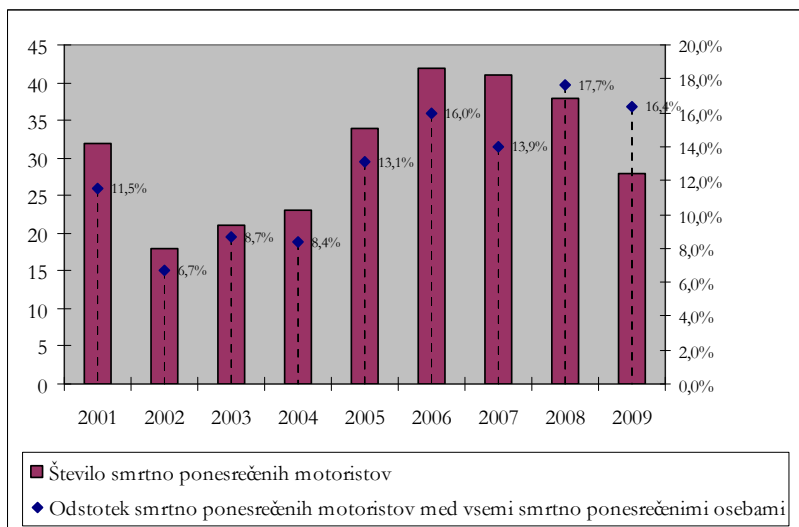
Tabela 226: Časovna vrsta smrtno ponesrečenih motoristov v obdobju 2001-2009

Leto	Število smrtno ponesrečenih motoristov	Indeks z osnovo v letu 2001	Verižni indeks	Odstotek smrtno ponesrečenih motoristov med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
2001	32	100,0	-	11,5
2002	18	56,3	56,3	7,5
2003	21	65,6	116,7	8,7
2004	19	59,4	90,5	7,6
2005	33	103,1	173,7	12,7
2006	32	100,0	97,0	12,2
2007	39	121,9	121,9	13,3
2008	38	118,8	97,4	17,7
2009	28	87,5	73,7	16,4
Skupaj	260			

Graf 47: Časovna vrsta mrtvih motoristov v obdobju 2001-2009¹⁷⁹



Graf 48: Število smrtno ponesrečenih motoristov z odstotkom med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v prometnih nesrečah obdobju 2001-2009



¹⁷⁹ Zaradi kasnejšega vnosa podatkov o osebah, ki niso umrle na kraju nesreče, so lahko ta števila za nekaj primerov manjša od dejanskih števil, vendar to ne spremeni dinamike gibanja v daljšem časovnem obdobju. V nadaljevanju so upoštevani podatki za obdobje 2004-2008 iz zbirk podatkov z individualnimi zapisi.

8.15.2 Statistika motoristov udeleženih v prometnih nesrečah po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008 (povzročitelji in udeleženci)

Tabela 227: Porazdelitev motoristov po posledicah

Statistična regija kraja nesreče	Posledica prometne nesreče								
	Smrt		Težja telesna poškodba		Lažja telesna poškodba		Brez poškodb		Skupaj
	Število	%	Število	%	Število	%	Število	%	
Pomurska	14	6,3	49		113	50,7	47	21,1	223
Podravska	24	3,7	102	15,9	344	53,7	171	26,7	641
Koroška	5	3,4	32	21,6	78	52,7	33	22,3	148
Savinjska	28	4,3	130	20,2	331	51,3	156	24,2	645
Zasavska	2	1,9	11	10,4	58	54,7	35	33,0	106
Srednjeposavska	4	3,2	30	24,0	61	48,8	30	24,0	125
Jugovzhodna Slovenija	18	4,8	73	19,4	200	53,1	86	22,8	377
Osrednjeslovenska	32	3,7	158	18,5	457	53,5	208	24,3	855
Gorenjska	11	2,9	88	23,5	168	44,9	107	28,6	374
Notranjsko-kraška	9	4,1	45	20,3	124	55,9	44	19,8	222
Goriška	13	3,7	97	27,7	141	40,3	99	28,3	350
Obalno-kraška	18	3,6	93	18,7	219	44,1	167	33,6	497
Skupaj	178	3,9	908	19,9	2294	50,3	1183	25,9	4563

Deleži smrtno ponesrečenih motoristov med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami se po regijah razlikujejo. Med Obalno-kraško regijo z največjim odstotkom (26,9 %), Zasavsko regijo ter Gorenjsko regijo z najmanjšim odstotkom (10,5 %) je razlike 16,4 %.

Znotraj regije pa je največ smrtno ponesrečenih motoristov v Pomurski regiji (6,3 %), najmanj pa v Zasavski (1,9 %).

Tabela 228: Smrtno ponesrečeni motoristi po statističnih regijah kraja nesreče

Statistična regija kraja nesreče	Število smrtno ponesrečenih motoristov	Število vseh smrtno ponesrečenih oseb	Odstotek
Pomurska	14	106	13,2
Podravska	24	214	11,2
Koroška	5	39	12,8
Savinjska	28	168	16,7
Zasavska	2	19	10,5
Srednjeposavska	4	36	11,1
Jugovzhodna Slovenija	18	133	13,5
Osrednjeslovenska	32	277	11,6
Gorenjska	11	105	10,5
Notranjsko-kraška	9	51	17,6
Goriška	13	63	20,6
Obalno-kraška	18	67	26,9
Skupaj	178	1278	

Graf 49: Odstotek smrtno ponesrečenih motoristov med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008

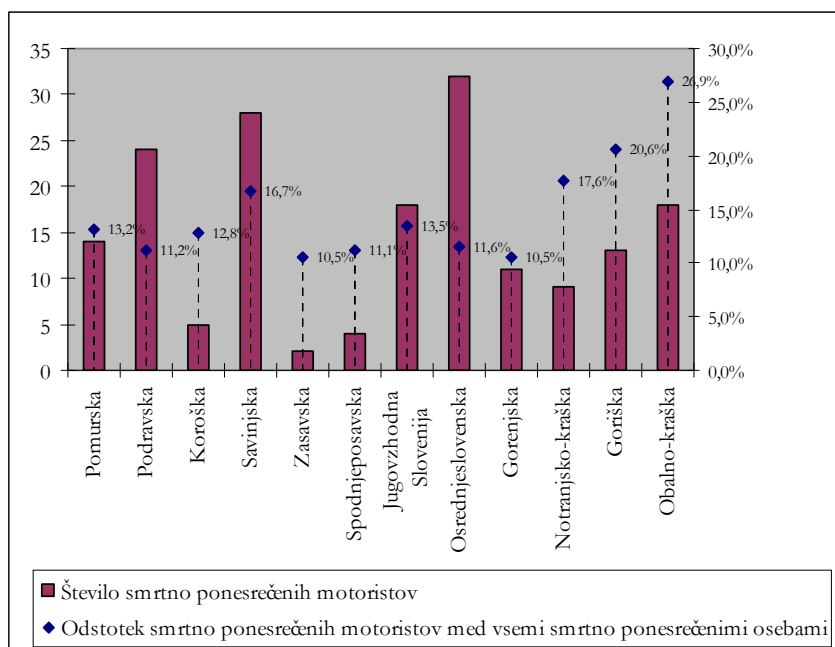


Tabela 229: Število smrtno ponesrečenih motoristov po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008

Statistična regija kraja nesreče	2004	2005	2006	2007	2008
Pomurska	0	3	5	3	3
Podravska	2	3	5	6	8
Koroška	0	1	2	0	2
Savinjska	3	7	4	6	8
Zasavska	1	0	0	0	1
Srednjeposavska	0	2	0	2	0
Jugovzhodna Slovenija	5	5	1	2	5
Osrednjeslovenska	4	4	10	10	4
Gorenjska	1	1	4	2	3
Notranjsko-kraška	1	3	1	3	1
Goriška	5	1	4	2	1
Obalno-kraška	1	4	6	5	2

Iz zgornje tabele je razvidno predvsem to, da so porazdelitve smrtno ponesrečenih motoristov po statističnih regijah kraja nesreče in letih slučajne.

Tabela 230: Smrtno ponesrečeni motoristi po statističnih regijah kraja nesreče kot povzročitelji oziroma udeleženci

Statistična regija kraja nesreče	Povzročitelj				Skupaj	
	Da		Ne		N	%
	N	%	N	%	N	%
Pomurska	6	42,9%	8	57,1%	14	100,0%
Podravska	17	70,8%	7	29,2%	24	100,0%
Koroška	3	60,0%	2	40,0%	5	100,0%
Savinjska	19	67,9%	9	32,1%	28	100,0%
Zasavska	2	100,0%			2	100,0%
Srednjeposavska	3	75,0%	1	25,0%	4	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	16	88,9%	2	11,1%	18	100,0%
Osrednjeslovenska	23	71,9%	9	28,1%	32	100,0%
Gorenjska	8	72,7%	3	27,3%	11	100,0%
Notranjsko-kraška	8	88,9%	1	11,1%	9	100,0%
Goriška	9	69,2%	4	30,8%	13	100,0%
Obalno-kraška	14	77,8%	4	22,2%	18	100,0%
Skupaj	128	71,9%	50	28,1%	178	100,0%

Neprilagojena hitrost je vzrok 75 % prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so jih povzročili motoristi, na drugem mestu s 7,6 % pa je nepravilna smer/stran vožnje.

Tabela 231: Glavni vzroki prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so jih povzročili motoristi

Glavni vzrok	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Neprilagljena hitrost	109	75,7	75,7
Neppravilna stran/smer vožnje	11	7,6	83,3
Neppravilno prehitevanje	10	6,9	90,3
Neupoštevanje pravil o prednosti	8	5,6	95,8
Ostalo	2	1,4	97,2
Premiki z vozilom	2	1,4	98,6
Neppravilnosti pešca	1	,7	99,3
Neustrezna varnostna razdalja	1	,7	100,0
Skupaj	144	100,0	

58 % motoristov – udeležencev (niso bili povzročitelji) pa je umrlo zaradi neupoštevanja pravil o prednosti, na drugem mestu s 14 % pa je nepravilna smer/stran vožnje.

Tabela 232: Glavni vzroki prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih so se smrtno ponesrečili udeleženi motoristi (ne povzročitelji)

Glavni vzrok	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Neupoštevanje pravil o prednosti	29	58,0	58,0
Neppravilna stran/smer vožnje	7	14,0	72,0
Premiki z vozilom	6	12,0	84,0
Neppravilno prehitevanje	4	8,0	92,0
Neprilagljena hitrost	3	6,0	98,0
Ostalo	1	2,0	100,0
Skupaj	50	100,0	

8.15.3 Porazdelitev smrtno ponesrečenih motoristov po kategorijah cest in naseljih

Največ motoristov se je smrtno ponesrečilo na regionalnih cestah II. reda – 21,9 %, sledijo naselja z uličnim sistemom – 18 %, regionalne ceste I. reda in glavne ceste.

Tabela 233: Smrtno ponesrečeni motoristi po kategorijah cest in naseljih

Kategorija ceste, naselje	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Regionalna cesta II. reda	39	21,9	21,9
Naselje z uličnim sistemom	32	18,0	39,9
Regionalna cesta I. reda	31	17,4	57,3
Glavna cesta II. reda	21	11,8	69,1
Glavna cesta I. reda	19	10,7	79,8
Naselje brez uličnega sistema	13	7,3	87,1
Regionalna cesta III. reda	9	5,1	92,1
Lokalna cesta	7	3,9	96,1
Avtocesta	5	2,8	98,9
Hitra cesta	1	,6	99,4
Turistična cesta	1	,6	100,0
Total	178	100,0	

8.15.4 Porazdelitev smrtno ponesrečenih motoristov po mesecih, dnevih v tednu in urah

Tabela 234: Smrtno ponesrečeni motoristi po mesecih

Mesec	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Januar	0	0,0	0,0
Februar	0	0,0	0,0
Marec	4	2,2	2,2
April	20	11,2	13,5
Maj	24	13,5	27,0
Junij	26	14,6	41,6
Julij	30	16,9	58,4
Avgust	36	20,2	78,7
September	23	12,9	91,6
Oktober	11	6,2	97,8
November	3	1,7	99,4
December	1	,6	100,0
Total	178	100,0	

Več kot polovico motoristov je umrlo v treh poletnih mesecih. Delež težje poškodovanih motoristov v teh mesecih je nekoliko manjši (42 %).

Tabela 236: Smrtno ponesrečeni motoristi po dnevih v tednu

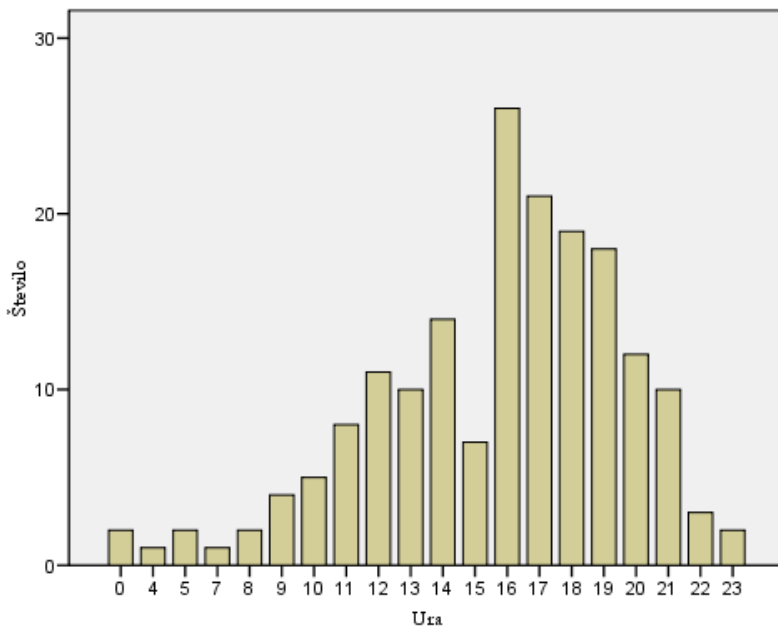
Dan v tednu	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Ponedeljek	16	9,0	9,0
Torek	18	10,1	19,1
Sreda	24	13,5	32,6
Četrtek	17	9,6	42,1
Petek	22	12,4	54,5
Sobota	44	24,7	79,2
Nedelja	37	20,8	100,0
Total	178	100,0	

Skoraj 58 % vseh smrtno ponesrečenih motoristov se je ponesrečilo v vikend dnevih, kar 45 % ob sobotah in nedeljah. Skoraj enak odstotek motoristov se je huje poškodovalo v vikend dnevih.

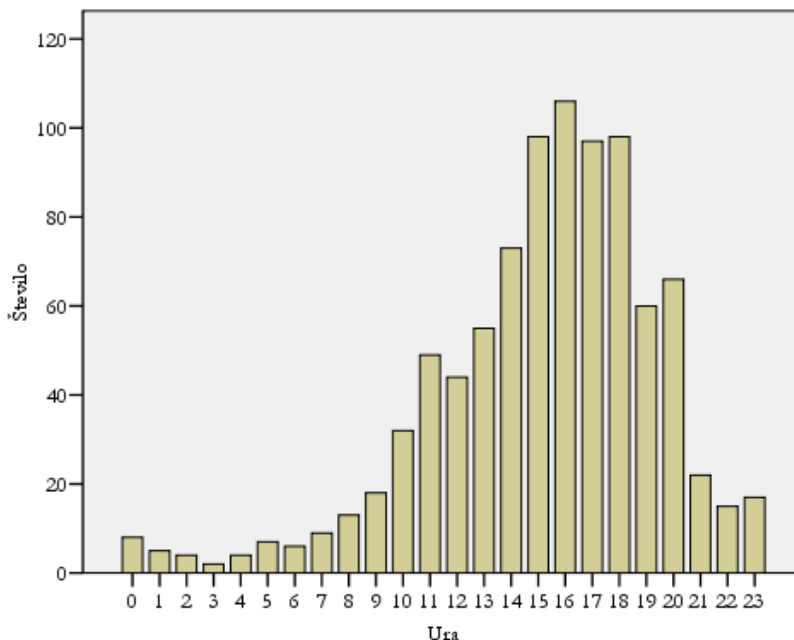
83 % motoristov se je smrtno ponesrečilo v popoldanskih urah od 12. do 21. ure, kar 60 % pa med 16. in 21. uro.

Prometne nesreče, v katerih so se motoristi težje poškodovali se gostijo v intervalu od 10. do 21. ure. 88 % težje poškodovanih motoristov se je poškodovalo v tem intervalu, kar 50 % pa med 15. in 21. uro.

Graf 50: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so umrli motoristi po urah



Graf 51: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se motoristi težje poškodovali



8.15.5 Statistične regije krajev prometnih nesreč glede na statistično regijo prebivališča smrtno ponesrečenih motoristov

Večina motoristov se je smrtno ponesrečilo na območju statistične regije prebivališča. Tako vsi smrtno ponesrečeni motoristi iz Jugovzhodne Slovenije in Obalno-kraške regije. Večina motoristov iz Zasavske regije pa se je smrtno ponesrečilo na območju sosednje Osrednjeslovenske regije.

Podobna porazdelitev velja tudi za težje poškodovane motoriste. Odstotki nesreč na območju statistične regije prebivališča se gibljejo od 50 % (Zasavska regija) do 89 % (Notranjsko-kraška regija). Za večino regij je odstotek večji od 80 %.

Na območju Pomurske regije se je smrtno ponesrečilo 15 motoristov na 12 različnih lokacijah. Po 2 motorista sta umrla na treh lokacijah.

Na območju Podravske regije se je smrtno ponesrečilo 26 motoristov na 17 različnih lokacijah. Na odseku Slivnica-Slovenska Bistrica je umrlo kar 5 motoristov, na odseku Ruta-Maribor Kor. Most 4 pa motoristi.

Tabela 237: Porazdelitev smrtno ponesrečenih motoristov po statističnih regijah kraja nesreče glede na statistično regijo prebivališča

Statistična regija prebivališča		Statistična regija kraja prometne nesreče											
		Pom	Pod	Kor	Sav	Zas	Sre	Jug	Osr	Gor	Not	Gori	Oba
Pomurska	Štev.	9	3						1				
	%	69,2	23,1						7,7				
Podravska	Štev.	3	16		1			1					
	%	14,3	76,2		4,8			4,8					
Koroška	Štev.			5	1								
	%			83,3	16,7								
Savinjska	Štev.		4		23		1	2	2			1	
	%		12,1		69,7		3,0	6,1	6,1			3,0	
Zasavska	Štev.					1			3				
	%					25,0			75,0				
Srednjeposavska	Štev.				2		3	1					
	%				33,3		50,0	16,7					
Jugovzhodna Slovenija	Štev.							10					
	%							100					
Osrednjeslo-venska	Štev.				1	1		3	21	2	2	2	1
	%				3,0	3,0		9,1	63,6	6,1	6,1	6,1	3,0
Gorenjska	Štev.								4	8	1	1	2
	%								25,0	50,0	6,3	6,3	12,5
Notranjsko-kraška	Števi.										6		1
	%										85,7		14,3
Goriška	Števi.									1		6	1
	%									12,5		75,0	12,5
Obalno-kraška	Števi.												10
	%												100

Na območju Koroške regije se je smrtno ponesrečilo 5 motoristov na 5 različnih lokacijah.

Na območju Savinjske regije se je smrtno ponesrečilo 35 motoristov na 22 različnih lokacijah.

Na cesti Maribor-Slivnica-Celje so umrli 4 motoristi, v Velenju pa trije.

Na območju Zasavske regije so se smrtno ponesrečili 3 motoristi na 2 različnih lokacijah.

Na območju Spodnjeposavske regije so se smrtno ponesrečili 4 motoristi na 4 različnih lokacijah.

Na območju Jugovzhodne Slovenije se je smrtno ponesrečilo 20 motoristov na 13 različnih lokacijah. Na odseku Livold-Fara so umrli 4 motoristi.

Na območju Osrednjeslovenske regije se je smrtno ponesrečilo 37 motoristov na 31 različnih lokacijah.

Na območju Gorenjske regije se je smrtno ponesrečilo 16 motoristov na 11 različnih lokacijah.

Na območju Notranjsko-kraške regije se je smrtno ponesrečilo 9 motoristov na 8 različnih lokacijah.

Na območju Goriške regije se je smrtno ponesrečilo 14 motoristov na 12 različnih lokacijah. 3 motoristi so umrli na odseku Selo-Nova Gorica.

Na območju Obalno-kraške regije se je smrtno ponesrečilo 21 motoristov na 18 različnih lokacijah.

8.15.6 Primerjava v prometnih nesrečah udeleženih voznikov osebnih avtomobilov po posledicah in motoristov v letu 2008

Razmerje med populacijo voznikov, ki so imeli vozniško dovoljenje B kategorije in populacijo voznikov, ki so imeli vozniško dovoljenje A kategorije dne 31.12.2008 znaša 3,6 v korist voznikov z B kategorijo. Iz naslednje tabele pa so razvidna razmerja med vozniki osebnih avtomobilov in motoristi v letu 2008 po posledicah, ki so jih utrpeli v prometnih nesrečah. Za motoriste je verjetnost, da se bodo smrtno ponesrečili za 70 % večja od verjetnosti voznikov, da se bodo težje poškodovali pa kar za 157 %. Nasprotno pa je verjetnost lažjih poškodb 3,7-krat manjša od voznikov osebnih avtomobilov, verjetnost brez poškodb pa kar 39-krat manjša.

Tabela 238: Razmerja posledic prometnih nesreč med udeleženi vozniki osebnih avtomobilov in motoristi

Posledica prometne nesreče leta 2008	Razmerje med številom voznikov osebnih avtomobilov in motoristi
Smrt	2,1
Težja telesna poškodba	1,4
Lažja telesna poškodba	13,3
Brez poškodb	140,0

8.15.7 Starostna struktura motoristov udeleženih (povzročitelji in udeleženci) v prometnih nesrečah

Tabela 239: Porazdelitev motoristov po starosti in posledicah

Starost	Posledica prometne nesreče				
	Smrt	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb	Skupaj
Od 10,0 do 13,9 let		1		2	5
Od 14,0 do 15,9 let		5	22	17	46
Od 16,0 do 17,9 let	4	57	210	86	365
Od 18,0 do 19,9 let	4	33	89	59	190
Od 20,0 do 21,9 let	11	57	110	43	226
Od 22,0 do 23,9 let	20	72	177	78	355
Od 24,0 do 25,9 let	18	76	189	83	382
Od 26,0 do 29,9 let	35	135	390	176	771
Od 30,0 do 29,9 let	40	190	531	258	1070
Od 40,0 do 49,9 let	24	161	374	216	824
Od 50,0 do 59,9 let	18	86	139	112	375
Od 60,0 do 69,9 let	1	25	48	27	106
Od 70,0 do 79,9 let	3	8	14	22	47
80,0 in več let		2	1	4	7
Skupaj	178	908	2294	1183	4769

Tabela 240: Gostote starostnih razredov motoristov po posledicah

Starost	Posledica prometne nesreče - gostote razredov				
	Širina razreda	Smrt	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb
Od 10,0 do 13,9 let	4	0,0	0,0	0,5	1,3
Od 14,0 do 15,9 let	2	0,0	11,0	8,5	23,0
Od 16,0 do 17,9 let	2	2,0	105,0	43,0	182,5
Od 18,0 do 19,9 let	2	2,0	44,5	29,5	95,0
Od 20,0 do 21,9 let	2	5,5	55,0	21,5	113,0
Od 22,0 do 23,9 let	2	10,0	88,5	39,0	177,5
Od 24,0 do 25,9 let	2	9,0	94,5	41,5	191,0
Od 26,0 do 29,9 let	4	8,8	97,5	44,0	192,8
Od 30,0 do 29,9 let	10	4,0	53,1	25,8	107,0
Od 40,0 do 49,9 let	10	2,4	37,4	21,6	82,4
Od 50,0 do 59,9 let	10	1,8	13,9	11,2	37,5
Od 60,0 do 69,9 let	10	0,1	4,8	2,7	10,6
Od 70,0 do 79,9 let	10	0,3	1,4	2,2	4,7
80,0 in več let	5	0,0	0,2	0,8	1,4

Najbolj pogosta starost smrtno ponesrečenih motoristov je 22 in 23 let, ogrožen pa je cel interval 22 – 30 let.

Graf 52: Histogram starosti smrtno ponesrečenih motoristov

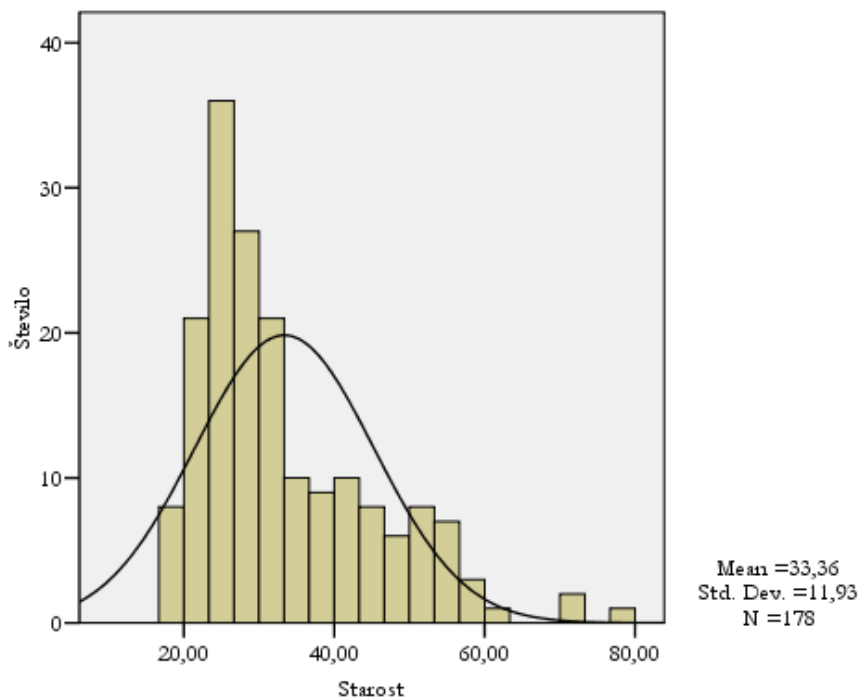


Tabela 241: Povprečne starosti smrtno ponesrečenih motoristov po statističnih regijah prebivališča

Statistična regija prebivališča	Število	Srednja vrednost	Mediana	Standardni odklon
Pomurska	13	29,2	28,7	10,7
Podravska	21	32,0	29,6	9,4
Koroška	6	33,8	25,0	15,5
Savinjska	33	30,3	26,2	12,1
Zasavska	4	26,6	27,3	3,2
Srednjeposavska	6	42,5	38,8	16,5
Jugovzhodna Slovenija	10	33,7	26,8	13,6
Osrednjeslovenska	33	34,7	32,2	10,0
Gorenjska	16	35,4	31,9	11,3
Notranjsko-kraška	7	28,6	28,9	6,1
Goriška	8	44,2	46,7	19,3
Obalno-kraška	10	25,6	26,2	3,9
Skupaj	167 ¹⁸⁰	32,8	28,9	11,8

Povprečne starosti smrtno ponesrečenih motoristov se po statističnih regijah prebivališča razlikujejo. Najmlajši smrtno ponesrečeni motoristi so prebivali na območju Obalno-kraške regije, najstarejši pa na območju Goriške regije. Med povprečnima starostma je skoraj 19 let razlike. Upoštevati pa je treba, da frekvence niso velike.

¹⁸⁰ 11 smrtno ponesrečenih motoristov ni imelo stalnega prebivališča na območju Slovenije.

8.15.8 Čas med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in prometno nesrečo, v kateri se je motorist smrtno ponesrečil

Tabela 242: Porazdelitev motoristov, ki so se smrtno ponesrečili in je v evidenci evidentiran datum pridobitve vozniškega dovoljenja A kategorije po času med pridobitvijo tega dovoljenja in prometno nesrečo (vozniški staž)

Vozniški staž	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
V prvih 5 dneh	2	1,8	1,8
Od 6 do 10 dni	1	,9	2,6
V drugem mesecu	4	3,5	6,1
V tretjem mesecu	5	4,4	10,5
Od 4. do 6. meseca	8	7,0	17,5
Od 7. do 12. meseca	9	7,9	25,4
V drugem letu	13	11,4	36,8
V tretjem letu	17	14,9	51,8
Po treh letih	55	48,2	100,0
Skupaj	114	100,0	

Več kot četrtnina motoristov se je smrtno ponesrečilo v prvem letu posedovanja vozniškega dovoljenja.

8.15.9 Kršitve, povzročitve prometnih nesreč in udeležba motoristov v prometnih nesrečah

Od 178 smrtno ponesrečenih motoristov je 128 povzročilo prometno nesrečo, 50 pa jih je umrlo kot udeleženci (ne povzročitelji).

4 motoristi od 178 so povzročili prometno nesrečo s hujšo telesno poškodbo, 3 pa so bili udeleženi v prometni nesreči s hujšo telesno poškodbo.

11 motoristov od 178 (6,2 %) je povzročilo prometno nesrečo z lahko telesno poškodbo, 14 pa je bilo udeleženi v prometni nesreči z lažjo telesno poškodbo.

32 od 178 motoristov (18 %) je povzročilo prometno nesrečo brez poškodb, 18 pa jih je bilo udeleženi v prometni nesreči brez poškodb.

116 motoristov od 178 (65,2 %) je naredilo 514 prekrškov ali povprečno 4 prekrške na motorista.

893 motoristov, ki so bili težje poškodovani je povzročilo 824 prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, 94 prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in 163 prometnih nesreč brez poškodb, naredili pa so tudi 3005 prekrškov ali 3,4 prekrške na osebo.

8.15.10 Alkohol v krvi smrtno ponesrečenih motoristov

Tabela 243: Količina alkohola v krvi smrtno ponesrečenih motoristov

Količina alkohola v krvi (g/kg)	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
0,00	102	57,3	57,3
0,01 - 0,50	42	23,6	80,9
0,51 - 0,80	4	2,2	83,1
0,81 - 1,10	5	2,8	86,0
1,11 - 1,50	9	5,1	91,0
1,51 - 2,00	9	5,1	96,1
2,01 - 2,50	7	3,9	100,0
Skupaj	178	100,0	

Tabela 244: Količina alkohola v krvi smrtno ponesrečenih voznikov osebnih avtomobilov

Količina alkohola v krvi (g/kg)	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
0,00	209	42,9	42,9
0,01 – 0,50	77	15,8	58,7
0,51 – 0,80	8	1,6	60,4
0,81 – 1,10	24	4,9	65,3
1,11 – 1,50	41	8,4	73,7
1,51 – 2,00	68	14,0	87,7
2,01 – 2,50	38	7,8	95,5
2,51 – 3,00	15	3,1	98,6
3,01 – 3,50	4	,8	99,4
Več kot 3,50	3	,6	99,8
Skupaj	487	100,0	

Primerjava med smrtno ponesrečenimi motoristi in vozniki osebnih avtomobilov kaže, da je odstotek motoristov brez alkohola v krvi večji od voznikov osebnih avtomobilov. Je pa večji odstotek tistih motoristov, ki so imeli v krvi manj kot 0,51 g/kg. Pri večjih količinah alkohola v krvi pa prevladujejo vozniki osebnih avtomobilov.

8.15.11 Sklep

V obdobju 2004-2008 je bilo v Sloveniji v prometnih nesrečah udeleženih skoraj 4600 motoristov. Od tega jih četrtnina ni dobila nobenih poškodb, polovica lažje telesne poškodbe, petina huje telesne poškodbe, skoraj 4 % motoristov pa se je smrtno ponesrečilo.

V obdobju 2001-2009 se je v Sloveniji smrtno ponesrečilo 260 motoristov. Po letih se število giblje od 18 (2002) do 39 (2007). Tudi leta 2008 je umrlo še 38 motoristov, leta 2009 pa 28.

Med vsemi udeleženimi motoristi v prometnih nesrečah je največji odstotek smrtno ponesrečenih na območju Pomurske regije v obdobju 2004-2008 (6,3 %), najmanjši pa na območju Zasavske regije (1,9 %).

Največja odstotka smrtno ponesrečenih motoristov v populaciji vseh smrtno ponesrečenih oseb beležita Obalno-kraška z 27 % in Goriška regija z 21 % v obdobju 2004-2008. Za primerjavo: na območju Zasavske in Gorenjske regije je odstotek najmanjši in znaša 10,5 %.

72 % smrtno ponesrečenih motoristov je nesrečo tudi povzročilo, 28 % pa je bilo udeleženih.

Nepriklagovana hitrost je vzrok 75 % prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so jih povzročili motoristi, na drugem mestu s 7,6 % pa je nepravilna smer/stran vožnje.

Največ motoristov – 44 %, se smrtno ponesreči na regionalnih cestah, dobra četrtnina v naseljih in dobra petina na glavnih cestah.

V obdobju 2004-2008 je bil najbolj nevaren mesec avgust, sicer pa je več kot polovica motoristov umrlo v treh poletnih mesecih. Delež težje poškodovanih motoristov v teh mesecih je nekoliko manjši (42 %).

Skoraj 58 % vseh smrtno ponesrečenih motoristov se je ponesrečilo v vikend dnevih, kar 45 % ob sobotah in nedeljah. Skoraj enak odstotek motoristov se je huje poškodovalo v vikend dnevih.

Za motoriste je verjetnost, da se bodo smrtno ponesrečili za 70 % večja od verjetnosti voznikov, da se bodo težje poškodovali pa kar za 157 %. Nasprotno pa je verjetnost lažjih poškodb 3,7-krat manjša od voznikov osebnih avtomobilov, verjetnost brez poškodb pa kar 39-krat manjša.

Najbolj pogosta starost smrtno ponesrečenih motoristov je 22 in 23 let, ogrožen pa je cel interval 22 – 30 let.

Več kot četrtnina motoristov se je smrtno ponesrečilo v prvem letu posedovanja vozniškega dovoljenja.

Primerjava med smrtno ponesrečenimi motoristi in vozniki osebnih avtomobilov kaže, da je odstotek motoristov brez alkohola v krvi večji od voznikov osebnih avtomobilov. Je pa večji odstotek tistih motoristov, ki so imeli v krvi manj kot 0,51 g/kg. Pri večjih količinah alkohola v krvi pa prevladujejo vozniki osebnih avtomobilov.

8.16 RANLJIVA SKUPINA UDELEŽENCEV: KOLESARJI

Število vseh kolesarjev udeleženih v prometnih nesrečah se z leti malo spreminja. Število se giblje okoli 1200, edino leta 2007 je bilo udeleženih 1380 udeleženih, nato pa je število znižalo na povprečje 1200. Upoštevani so vsi povzročitelji in samo udeleženi kolesarji, ki so utrpeli kakršnekoli posledice ali so ostali brez poškodb. Žensk je med temi v povprečju 31 % Odstotek se po letih v obdobju 2004-2009 malo spreminja.

8.16.1 Osnovna statistika smrtno ponesrečenih kolesarjev v obdobju 2001-2009

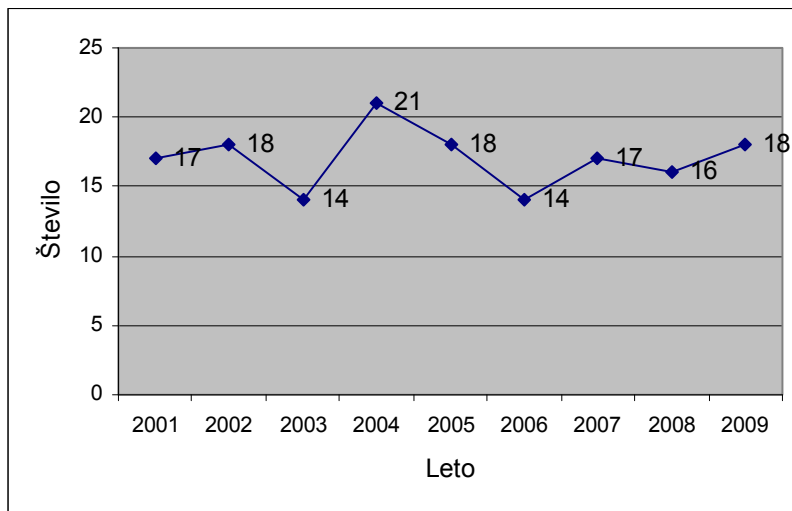
Povprečen delež smrtno ponesrečenih kolesarjev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v Evropski uniji znaša 6 %, v Sloveniji pa približno 7 % (Pedestrians and Cyclists, ERSO, 2010). V letih 2001-2009 se je je delež gibal med 5,3 % in 10,5 %.

Odstotek smrtno ponesrečenih kolesarjev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami je bil največji v letu 2009 – 10,5 %. Večji odstotek je nastal zaradi zmanjšanja števila vseh smrtno ponesrečenih oseb in ne zaradi večjega povečanja števila smrtno ponesrečenih kolesarjev.

Tabela 245: Časovna vrsta smrtno ponesrečenih kolesarjev v obdobju 2001-2009

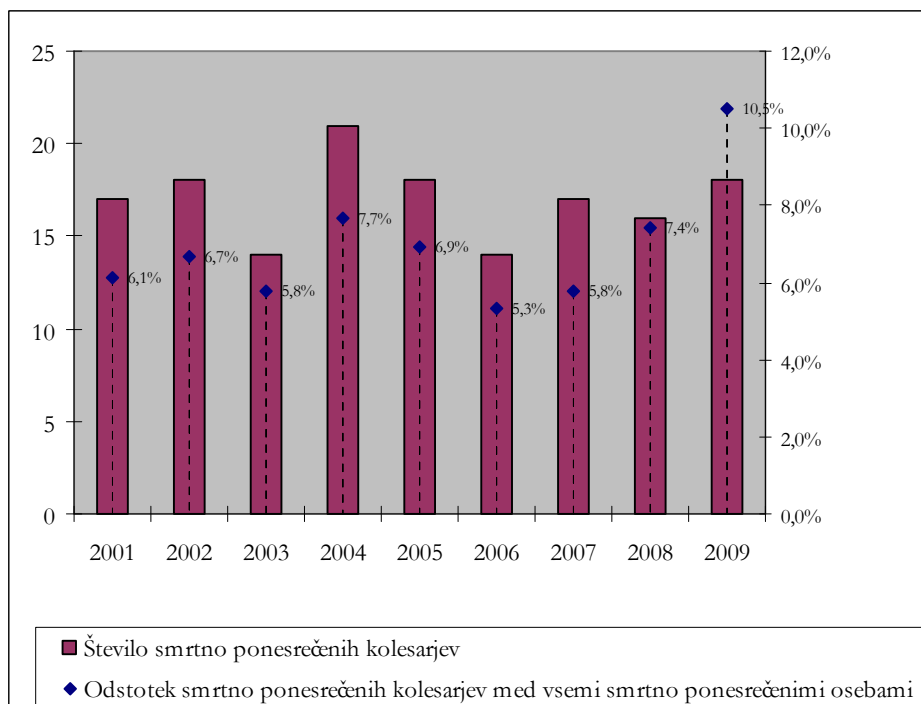
Leto	Število smrtno ponesrečenih kolesarjev	Indeks z osnovo v letu 2001	Verižni indeks	Odstotek smrtno ponesrečenih kolesarjev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
2001	17	100,0	-	6,1
2002	18	105,9	105,9	6,7
2003	14	82,4	77,8	5,8
2004	21	123,5	150,0	7,7
2005	18	105,9	85,7	6,9
2006	14	82,4	77,8	5,3
2007	17	100,0	121,4	5,8
2008	16	94,1	94,1	7,4
2009	18	105,9	112,5	10,5
Skupaj	153			

Graf 53: Časovna vrsta mrtvih kolesarjev v obdobju 2001-2009



V letu 2009 so kolesarji postali relativno bolj ranljiva skupina udeležencev, kar je razvidno tudi iz grafa 54.

Graf 54: Število smrtno ponesrečenih kolesarjev z odstotkom med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v prometnih nesrečah obdobju 2001-2009



8.16.2 Smrtno ponesrečeni in huje poškodovani kolesarji po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008 (povzročitelji in udeleženci)

Tabela 246: Število smrtno ponesrečenih kolesarjev po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008

Statistična regija kraja nesreče	Število smrtno ponesrečenih kolesarjev	Odstotek smrtno ponesrečenih kolesarjev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
Pomurska	5	4,7
Podravska	9	4,2
Koroška	0	0,0
Savinjska	14	8,3
Zasavska	1	5,3
Spodnjeposavska	2	5,6
Jugovzhodna Slovenija	1	0,8
Osrednjeslovenska	32	11,6
Gorenjska	14	13,3
Notranjsko-kraška	3	5,9
Goriška	4	6,3
Obalno-kraška	1	1,5

Iz grafa 55 je razvidno, da je stopnja ranljivosti kolesarjev po regijah zelo različna. V Gorenjski regiji je bila v obdobju 2004-2008 vsak sedma do osma smrtno ponesrečena oseba kolesar, v Koroški regiji žrtev ni bilo. Pri ocenjevanju ranljivosti kolesarjev moramo upoštevati absolutno število poškodovanih oziroma smrtno ponesrečenih kolesarjev in odstotek ki ga ti zavzemajo med vsemi poškodovanimi oziroma smrtno ponesrečenimi osebami.

Graf 55: Število smrtno ponesrečenih kolesarjev z odstotkom med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v prometnih nesrečah po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008

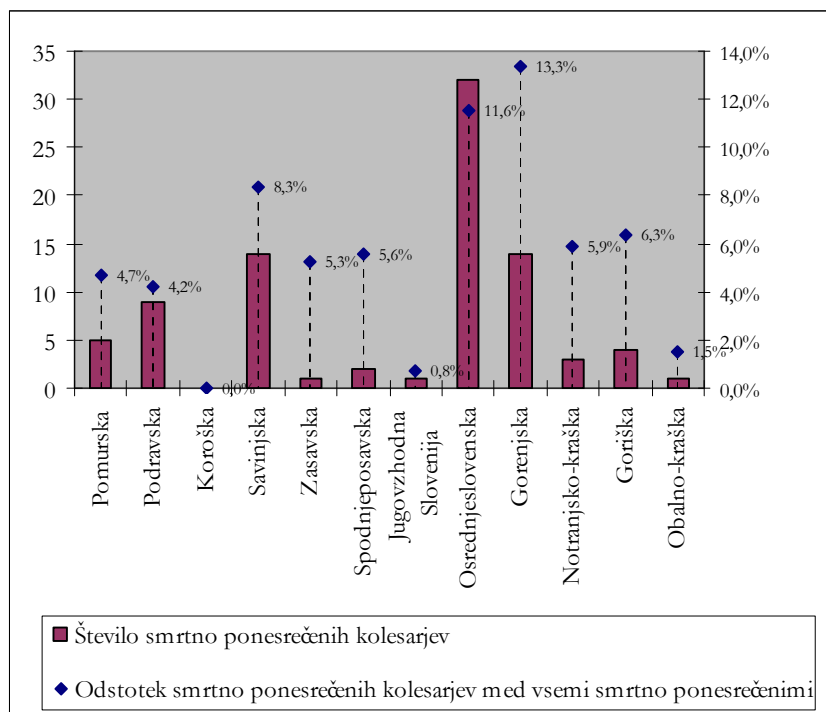


Tabela 247: Število huje poškodovanih kolesarjev po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008

Statistična regija kraja nesreče	Število huje poškodovanih kolesarjev	Odstotek huje poškodovanih kolesarjev med vsemi huje poškodovanimi osebami
Pomurska	62	20,7%
Podravska	115	14,1%
Koroška	16	11,1%
Savinjska	109	13,8%
Zasavska	3	5,6%
Spodnjeposavska	18	10,1%
Jugovzhodna Slovenija	42	11,0%
Osrednjeslovenska	241	17,0%
Gorenjska	95	19,2%
Notranjsko-kraška	5	3,4%
Goriška	51	13,2%
Obalno-kraška	26	6,5%

Graf 56: Število huje poškodovanih kolesarjev z odstotkom med vsemi huje poškodovanimi osebami v prometnih nesrečah po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008

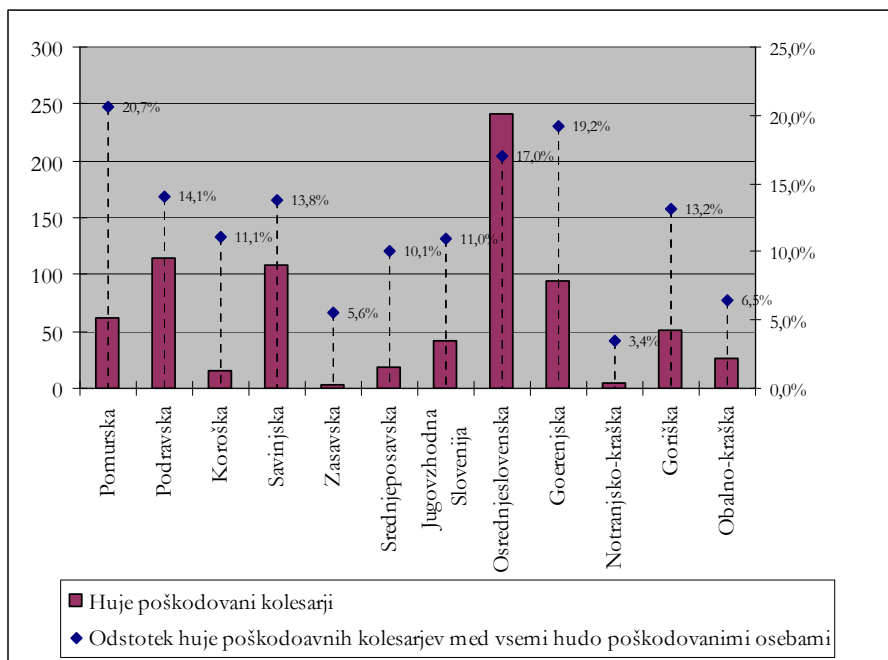


Tabela 248: Vzroki prometnih nesrečah v katerih so umrli kolesarji v obdobju 2004-2008

Glavni vzrok	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Neprilagojena hitrost	21	24,4	24,4
Neupoštevanje pravil o prednosti	19	22,1	46,5
Nepravilna stran/smer vožnje	19	22,1	68,6
Ostalo	11	12,8	81,4
Premiki z vozilom	9	10,4	91,8
Nepravilno prehitovanje	5	5,8	97,6
Nepravilnosti na vozilu	1	1,2	98,8
Neustrezna varnostna razdalja	1	1,2	100,0
Skupaj	86	100,0	

8.16 3 Starostna struktura smrtno ponesrečenih kolesarjev v obdobju 2004-2008

Tabela 249: Porazdelitev smrtno ponesrečenih kolesarjev po starosti

Starost	Smrt
Od 5,0 do 9,9 let	1
Od 10,0 do 13,9 let	1
Od 14,0 do 15,9 let	3
Od 16,0 do 17,9 let	4
Od 18,0 do 19,9 let	0
Od 20,0 do 21,9 let	1
Od 22,0 do 23,9 let	0
Od 24,0 do 25,9 let	1
Od 26,0 do 29,9 let	3
Od 30,0 do 29,9 let	6
Od 40,0 do 49,9 let	11
Od 50,0 do 59,9 let	18
Od 60,0 do 69,9 let	19
Od 70,0 do 79,9 let	13
80,0 in več let	5
Skupaj	86

Najbolj pogosta starost smrtno ponesrečenih kolesarjev je med 60 in 70 letom.

8.16 4 Sklep

Povprečen delež smrtno ponesrečenih kolesarjev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v Evropski uniji znaša 6 %, v Sloveniji pa približno 7 % (Pedestrians and Cyclists, ERSO, 2010). V letih 2001-2009 se je delež gibal med 5,3 % in 10,5 %.

Število vseh kolesarjev udeleženih v prometnih nesrečah v Sloveniji se z leti malo spreminja. Število se giblje okoli 1200, edino leta 2007 je bilo udeleženih 1380 udeleženih, nato pa je število znižalo na povprečje 1200. Žensk je med temi v povprečju 31 %. Odstotek se po letih v obdobju 2004-2009 malo spreminja.

V Sloveniji je od približno 6200 kolesarjev udeleženih v prometnih nesrečah v obdobju 2004-2008 samo 15,7 % ostalo nepoškodovanih. 1,4 % se jih je smrtno ponesrečilo, 12,7 % huje in 70 % lažje poškodovano.

Med statističnimi regijami iztopa v obdobju 2004-2008 Gorenjska, na območju katere se je smrtno ponesrečilo več kot 13 % vseh udeleženih kolesarjev v prometnih nesrečah. Sledi ji

Osrednjeslovenska regija, na območju Koroške regije pa se v tem obdobju ni smrtno ponesrečil noben kolesar.

62 % smrtno ponesrečenih kolesarjev je nesrečo tudi povzročilo, 38 % pa je bilo udeležencev.

24 % kolesarjev je umrlo zaradi neprilagojene hitrosti povzročitelja. Na drugem mestu - po 22 %, pa sta nepravilna stran/smer vožnje in neupoštevanje prednosti.

Najbolj ogrožena starost smrtno ponesrečenih kolesarjev je med 60 in 70 letom.

8.17 RANLJIVA SKUPINA UDELEŽENCEV: PEŠCI

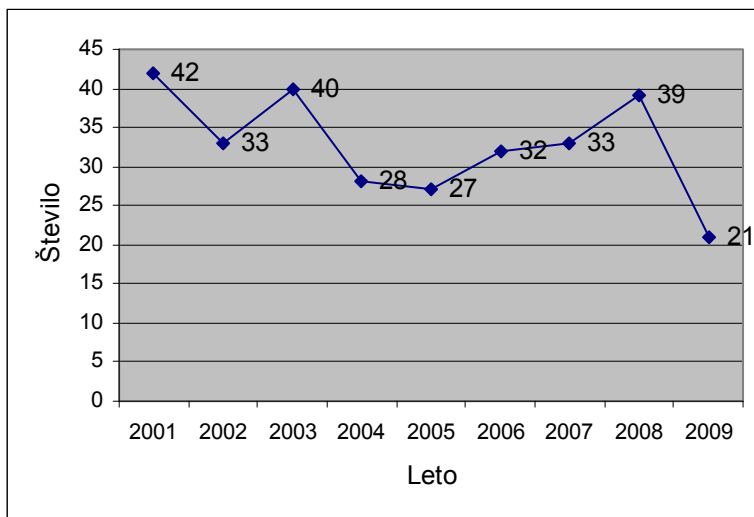
Povprečen delež smrtno ponesrečenih pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v Evropski uniji znaša 17 %, v Sloveniji pa približno 13 % (Pedestrians and Cyclists, ERSO, 2010). V letih 2001-2009 se je delež gibal med 10,4 % in 18,1 %.

8.17.1 Časovna vrsta smrtno ponesrečenih pešcev v obdobju 2001-2009

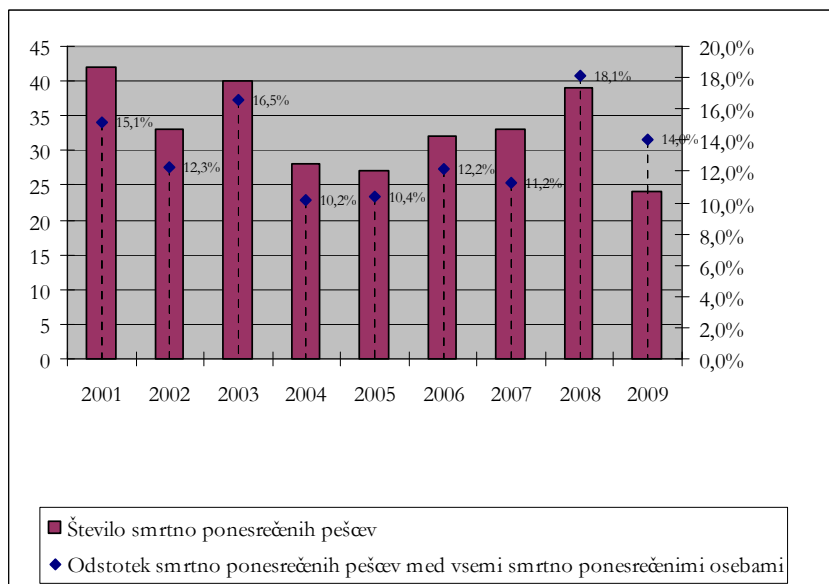
Tabela 250: Časovna vrsta smrtno ponesrečenih pešcev v obdobju 2001-2009

Leto	Število smrtno ponesrečenih pešcev	Indeks z osnovo v letu 2001	Verižni indeks	Odstotek smrtno ponesrečenih pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
2001	42	100,0	-	15,1
2002	33	78,6	78,6	13,8
2003	40	95,2	121,2	16,5
2004	28	66,7	70,0	11,2
2005	27	64,3	96,4	10,4
2006	32	76,2	118,5	12,2
2007	33	78,6	103,1	11,2
2008	39	92,9	118,2	18,1
2009	24	57,1	61,5	14,0
Skupaj	298			

Graf 57: Prikaz časovne vrste smrtno ponesrečenih pešcev obdobju 2001-2009¹⁸¹



Graf 58: Število smrtno ponesrečenih pešcev (leva lestvica) z odstotkom pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami (desna lestvica) v obdobju 2001-2009



¹⁸¹ Zaradi kasnejšega vnosa podatkov o osebah, ki niso umrle na kraju nesreče, so lahko ta števila za nekaj primerov manjša od dejanskih števil, vendar to ne spremeni dinamike gibanja v daljšem časovnem obdobju. V nadaljevanju so upoštevani podatki za obdobje 2004-2008 iz zbirk podatkov z individualnimi zapisi.

8.17.2 Osnovna statistika pešcev udeleženi v prometnih nesrečah po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008

V obdobju 2004-2008 se je smrtno ponesrečilo 180 pešcev. Od tega jih je 54 (30 %) povzročilo prometno nesrečo v kateri so umrli, 126 (70 %) pa so umrli kot udeleženci (ne povzročitelji).

Tabela 251: Porazdelitev pešcev po posledicah

Statistična regija kraja nesreče	Posledica prometne nesreče								
	Smrt		Težja telesna poškodba		Lažja telesna poškodba		Brez poškodb		Skupaj
	Število	%	Število	%	Število	%	Število	%	
Pomurska	12	6,1	41	20,7	135	68,2	10	5,1	198
Podravska	32	3,1	150	14,5	790	76,4	62	6,0	1034
Koroška	6	4,6	20	15,4	96	73,8	8	6,2	130
Savinjska	21	3,5	115	19,2	422	70,6	40	6,7	598
Zasavska	2	2,3	15	17,2	68	78,2	2	2,3	87
Spodnjeposavska	7	9,2	21	27,6	46	60,5	2	2,6	76
Jugovzhodna Slovenija	15	5,0	54	17,9	211	70,1	21	7,0	301
Osrednjeslovenska	49	3,5	287	20,8	973	70,5	72	5,2	1381
Gorenjska	19	4,7	93	23,0	268	66,2	25	6,2	405
Notranjsko-kraška	6	6,2	13	13,4	70	72,2	8	8,2	97
Goriška	6	3,1	48	24,6	120	61,5	21	10,8	195
Obalno-kraška	5	2,0	56	22,0	169	66,3	25	9,8	255
Skupaj	180	3,8	913	19,2	3368	70,8	296	6,2	4757

Deleži smrtno ponesrečenih pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami se po regijah razlikujejo. Med Obalno-kraško regijo z največjim odstotkom (26,9 %) Zasavsko regijo ter Gorenjsko regijo z najmanjšim odstotkom (10,5 %) je razlike 16,4 %.

Znotraj regije pa je največ smrtno ponesrečenih pešcev v Spodnjeposavski regiji (9,2 %), kar 4,6-krat pa v Obalno-kraški regiji (2 %).

Tabela 252: Smrtno ponesrečeni pešci po statističnih regijah kraja nesreče

Statistična regija kraja nesreče	Število smrtno ponesrečenih pešcev	Število vseh smrtno ponesrečenih oseb	Odstotek smrtno ponesrečenih pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
Pomurska	12	106	11,3
Podravska	32	214	15,0
Koroška	6	39	15,4
Savinjska	21	168	12,5
Zasavska	2	19	10,5
Srednjeposavska	7	36	19,4
Jugovzhodna Slovenija	15	133	11,3
Osrednjeslovenska	49	277	17,7
Gorenjska	19	105	18,1
Notranjsko-kraška	6	51	11,8
Goriška	6	63	9,5
Obalno-kraška	5	67	7,5
Skupaj	180	1278	

Graf 59: Odstotek smrtno ponesrečenih pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami

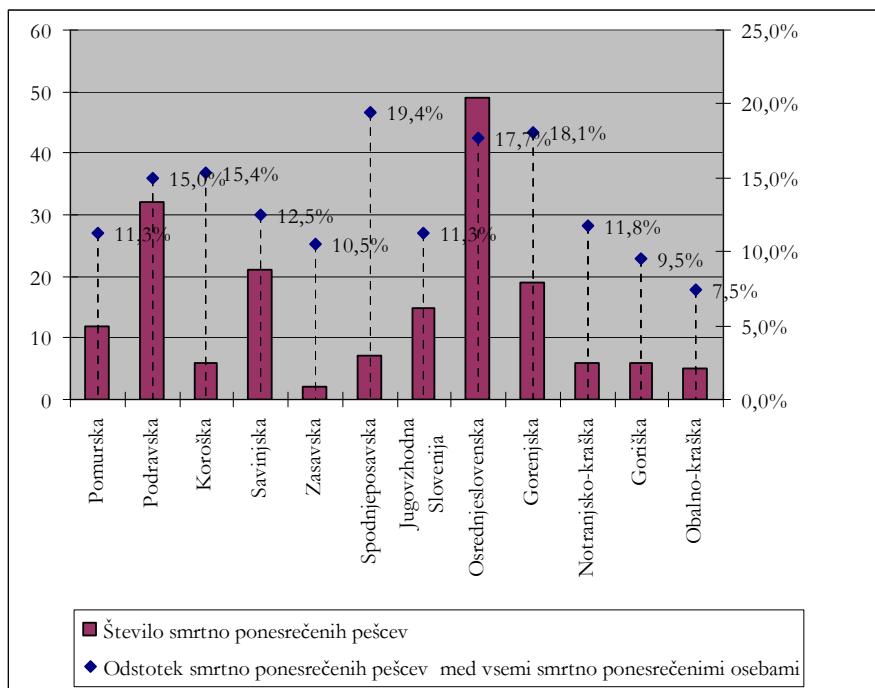


Tabela 253: Število smrtno ponesrečenih pešcev po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008

Statistična regija kraja nesreče	2004	2005	2006	2007	2008
Pomurska	2	1	3	2	4
Podravska	5	8	4	8	7
Koroška	2	1	0	0	3
Savinjska	3	5	5	5	3
Zasavska	0	0	1	1	0
Spodnjeposavska	0	1	1	2	3
Jugovzhodna Slovenija	4	1	4	3	3
Osrednjeslovenska	12	11	11	5	10
Gorenjska	4	4	3	5	3
Notranjsko-kraška	2	1	1	1	1
Goriška	1	2	0	1	2
Obalno-kraška	0	2	3	0	0

Iz zgornje tabele je razvidno predvsem to, da so variiranja števila smrtno ponesrečenih pešcev po statističnih regijah kraja nesreče in letih majhna.

Tabela 254: Smrtno ponesrečeni pešci po statističnih regijah kraja nesreče kot povzročitelji oziroma udeleženci¹⁸²

Statistična regija kraja nesreče	Povzročitelj		Udeleženeec		Skupaj	
	N	%	N	%	N	%
Pomurska	1	8,3%	11	91,7%	12	100,0%
Podravska	9	28,1%	23	71,9%	32	100,0%
Koroška		0,0 %	6	100,0%	6	100,0%
Savinjska	4	19,0%	17	81,0%	21	100,0%
Zasavska	1	50,0%	1	50,0%	2	100,0%
Spodnjeposavska	2	28,6%	5	71,4%	7	100,0%
Jugovzhodna Slovenija	9	60,0%	6	40,0%	15	100,0%
Osrednjeslovenska	17	34,7%	32	65,3%	49	100,0%
Gorenjska	7	36,8%	12	63,2%	19	100,0%
Notranjsko-kraška	1	16,7%	5	83,3%	6	100,0%
Goriška	1	16,7%	5	83,3%	6	100,0%
Obalno-kraška	2	40,0%	3	60,0%	5	100,0%
Skupaj	54	30,0%	126	70,0%	180	100,0%

36,1 % pešcev je umrlo zaradi neprilagojene hitrosti povzročitelja. Na drugem mestu s 22,2 % pa so nepravilnosti pešča.

¹⁸² Pri interpretaciji odstotkov je potrebno upoštevati majhne frekvence

Tabela 255: Glavni vzroki prometnih nesrečah, v katerih so umrli pešci v obdobju 2004-2008

Vzrok	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Neprilagojena hitrost	65	36,1	36,1
Nepravilnosti pešca	40	22,2	58,3
Nepravilna stran/smer vožnje	32	17,8	76,1
Neupoštevanje pravil o prednosti	25	13,9	90,0
Ostalo	11	6,1	96,1
Premiki z vozilom	7	3,9	100,0
Skupaj	180	100,0	

8.17.3 Porazdelitev smrtno ponesrečenih pešcev po kategorijah cest in naseljih

Polovica pešcev je umrlo v naseljih, 28 % pa na regionalnih cestah.

Tabela 256: Smrtno ponesrečeni pešci po kategorijah cest in naseljih

Kategorija ceste, naselje	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Naselje z uličnim sistemom	63	35,0	35,0
Naselje brez uličnega sistema	27	15,0	50,0
Regionalna cesta II. reda	21	11,7	61,7
Regionalna cesta III. reda	15	8,3	70,0
Regionalna cesta I. reda	14	7,8	77,8
Glavna cesta I. reda	11	6,1	83,9
Lokalna cesta	10	5,6	89,4
Avtocesta	8	4,4	93,9
Glavna cesta II. reda	8	4,4	98,3
Hitra cesta	3	1,7	100,0
Skupaj	180	100,0	

8.17.4 Porazdelitev smrtno ponesrečenih pešcev po mesecih, dnevih v tednu in urah

Polovica pešcev se je smrtno ponesrečilo v mesecih december-marec. Delež težje poškodovanih v teh mesecih je nekoliko manjši (40 %).

Petek, sobota, ponedeljek in torek so najbolj nevarni dnevi za pešce.

Tabela 257: Smrtno ponesrečeni pešci po mesecih

Mesec	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Januar	17	9,4	9,4
Februar	28	15,6	25,0
Marec	17	9,4	34,4
April	13	7,2	41,7
Maj	10	5,6	47,2
Junij	5	2,8	50,0
Julij	7	3,9	53,9
Avgust	15	8,3	62,2
September	11	6,1	68,3
Oktober	19	10,6	78,9
November	13	7,2	86,1
December	25	13,9	100,0
Skupaj	180	100,0	

Graf 60: Smrtno ponesrečeni pešci po mesecih

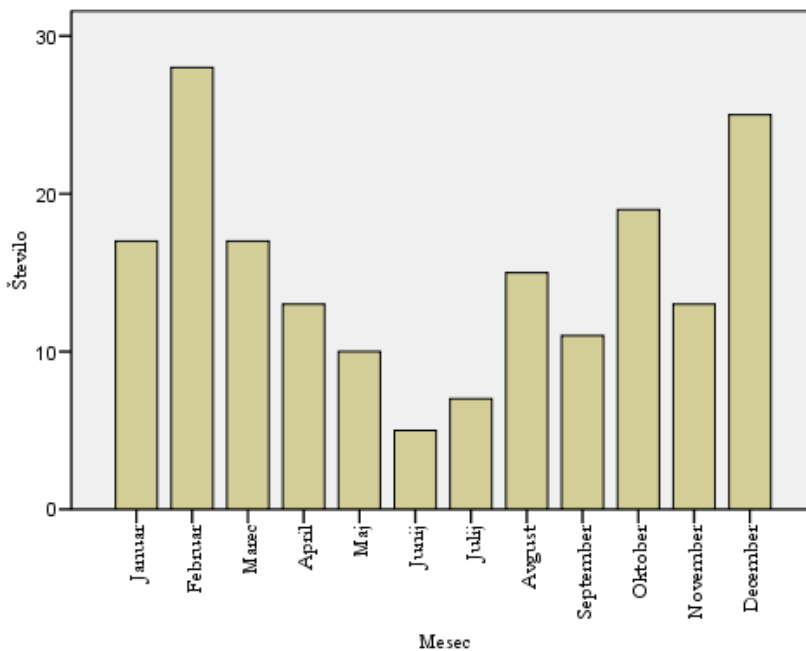
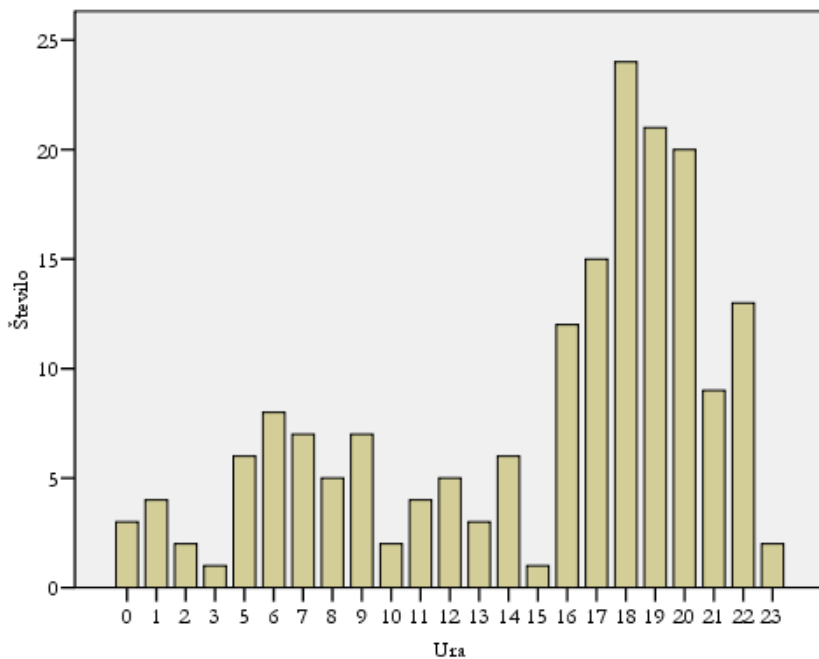


Tabela 258: Smrtno ponesrečeni pešci po dnevih v tednu

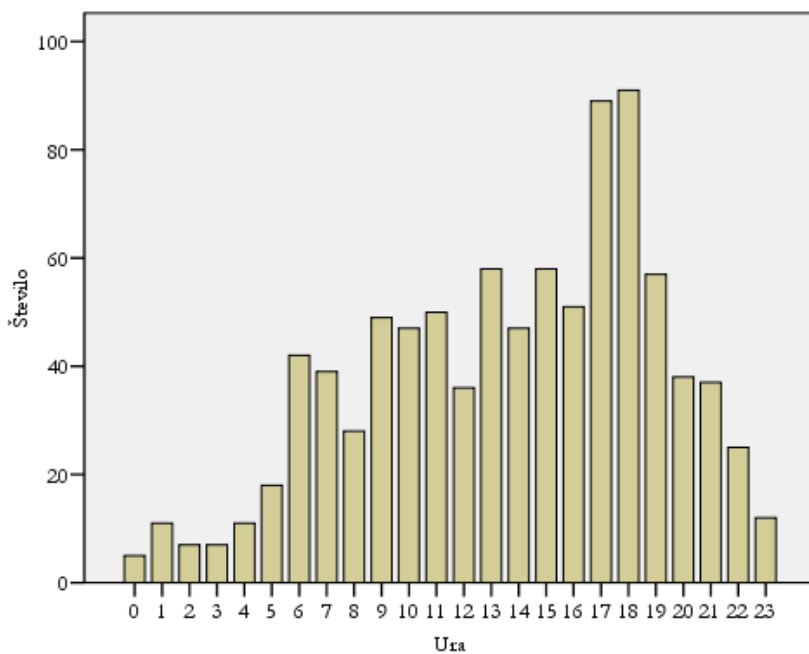
Dan	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Ponedeljek	29	16,1	16,1
Torek	29	16,1	32,2
Sreda	20	11,1	43,3
Četrtek	24	13,3	56,7
Petek	31	17,2	73,9
Sobota	29	16,1	90,0
Nedelja	18	10,0	100,0
Skupaj	180	100,0	

Več kot polovica pešcev se je smrtno ponesrečilo od 16. do 20 ure.

Graf 61: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so umrli pešci po urah



Graf 62: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se pešci težje poškodovali



8.17.5 Starostna struktura pešcev udeleženi (povzročitelji in udeleženci) v prometnih nesrečah

Tabela 259: Starostna struktura pešcev po posledicah v obdobju 2004-2008

Starost	Posledica prometne nesreče				
	Smrt	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb	Skupaj
Pod 4,9 let	4	16	69	5	94
Od 5 do 9,9 let	5	42	229	14	290
Od 10,0 do 13,9 let	3	36	187	15	241
Od 14,0 do 15,9 let	2	23	176	7	208
Od 16,0 do 17,9 let	0	29	195	17	241
Od 18,0 do 19,9 let	2	15	156	21	194
Od 20,0 do 21,9 let	1	15	111	11	138
Od 22,0 do 23,9 let	1	20	100	13	134
Od 24,0 do 25,9 let	1	21	86	13	121
Od 26,0 do 29,9 let	6	22	137	19	184
Od 30,0 do 29,9 let	10	54	326	26	416
Od 40,0 do 49,9 let	22	91	367	37	517
Od 50,0 do 59,9 let	28	131	421	50	630
Od 60,0 do 69,9 let	29	148	325	29	531
Od 70,0 do 79,9 let	42	166	319	16	543
Od 80,0 do 84,9 let	14	60	112	2	188
85 in več let	10	24	52	1	87
Skupaj	180	913	3368	296	4757

Tabela 260: Gostote starostnih razredov pešcev po posledicah

Starost	Posledica prometne nesreče - gostote razredov				
	Širina razreda	Smrt	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb
Pod 4,9 let	5	0,8	3,2	13,8	1,0
Od 5 do 9,9 let	5	1,0	8,4	45,8	2,8
Od 10,0 do 13,9 let	4	0,8	9,0	46,8	3,8
Od 14,0 do 15,9 let	2	1,0	11,5	88,0	3,5
Od 16,0 do 17,9 let	2	0,0	14,5	97,5	8,5
Od 18,0 do 19,9 let	2	1,0	7,5	78,0	10,5
Od 20,0 do 21,9 let	2	0,5	7,5	55,5	5,5
Od 22,0 do 23,9 let	2	0,5	10,0	50,0	6,5
Od 24,0 do 25,9 let	2	0,5	10,5	43,0	6,5
Od 26,0 do 29,9 let	4	1,5	5,5	34,3	4,8
Od 30,0 do 29,9 let	10	1,0	5,4	32,6	2,6
Od 40,0 do 49,9 let	10	2,2	9,1	36,7	3,7
Od 50,0 do 59,9 let	10	2,8	13,1	42,1	5,0
Od 60,0 do 69,9 let	10	2,9	14,8	32,5	2,9
Od 70,0 do 79,9 let	10	4,2	16,6	31,9	1,6
Od 80,0 do 84,9 let	5	2,8	12,0	22,4	0,4
85 in več let	5	2,0	4,8	10,4	0,2

Najbolj pogosta starost smrtno ponesrečenih pešcev je med 70 in 79 let, število pa narašča po letu 40.

Graf 63: Histogram starosti smrtno ponesrečenih pešcev

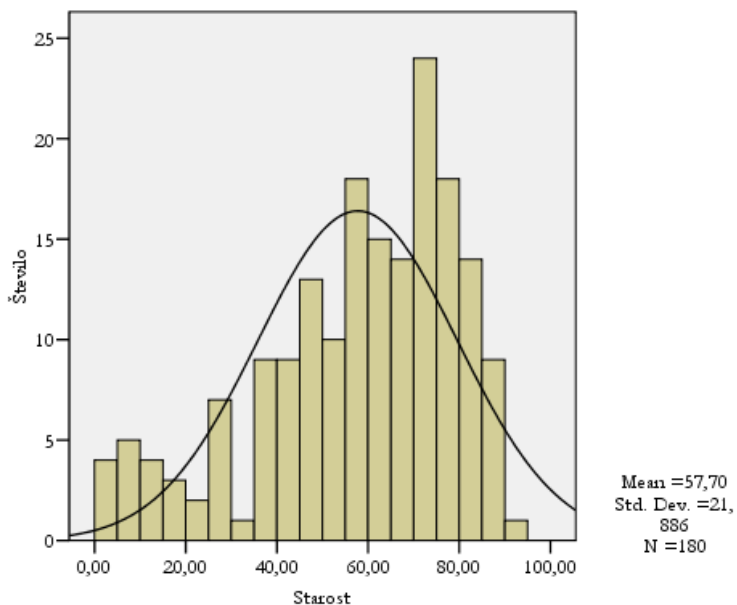


Tabela 261: Povprečne starosti smrtno ponesrečenih pešcev po statističnih regijah prebivališča

Statistična regija prebivališča	Število	Srednja vrednost	Mediana	Standardni odklon
Pomurska	13	55,3	57,1	22,1
Podravska	29	62,6	65,0	15,0
Koroška	7	69,5	70,7	14,6
Savinjska	20	54,7	62,6	21,1
Zasavska	2	45,2	45,2	23,2
Spodnjeposavska	6	42,7	46,1	32,5
Jugovzhodna Slovenija	17	51,2	54,8	23,0
Osrednjeslovenska	45	58,2	70,3	26,1
Gorenjska	19	56,2	58,1	22,8
Notranjsko-kraška	5	74,4	72,2	10,6
Goriška	5	73,2	69,6	7,1
Obalno-kraška	5	65,3	68,0	7,2
Skupaj	173 ¹⁸³	58,3	63,6	22,0

¹⁸³ Sedem smrtno ponesrečenih pešcev ni imelo stalnega prebivališča na območju Slovenije

Povprečne starosti smrtno ponesrečenih pešcev se po statističnih regijah prebivališča razlikujejo. Najmlajši smrtno ponesrečeni pešci so prebivali na območju Spodnjeposavske regije, najstarejši pa na območju Notranjsko-kraške in Goriške regije. Med povprečnima starostma je skoraj 32 let razlike. Upoštevati pa je treba, da frekvence niso velike.

8.17.6 Alkohol v krvi smrtno ponesrečenih pešcev

Tabela 262: Količina alkohola v krvi smrtno ponesrečenih pešcev

Količina alkohola (g/kg)	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
0,00	116	64,4	64,4
0,01 - 0,50	17	9,4	73,9
0,51 - 0,80	3	1,7	75,6
0,81 - 1,10	3	1,7	77,2
1,11 - 1,50	4	2,2	79,4
1,51 - 2,00	5	2,8	82,2
2,01 - 2,50	17	9,4	91,7
2,51 - 3,00	7	3,9	95,6
3,01 - 3,50	6	3,3	98,9
3,51 - 4,00	2	1,1	100,0
Total	180	100,0	

Četrtnina vseh smrtno ponesrečenih pešcev (47) je imelo v krvi več kot 0,50 g alkohola na kg krvi.

8.17.7 Sklep

Pešci so najbolj ranljiva skupina udeležencev v prometu. Če so udeleženi v prometni nesreči, je velika verjetnost, da bodo poškodovani (Fredriksson, 2010, s. 1672). V Sloveniji je od približno 4800 pešcev udeleženi v prometnih nesrečah v obdobju 2004-2008 samo 6 % ostalo nepoškodovanih. Skoraj 4 % se jih je smrtno ponesrečilo, 19 % huje in 71 % lažje poškodovalo.

Okoli 400.000 pešcev umre vsako leto na cestah po svetu, največ v manj razvitih državah (Fredriksson, 2010, s. 1672). V Evropi znaša povprečni delež smrtno ponesrečenih pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami 17 %, v Sloveniji pa približno 13 % (Pedestrians and Cyclists, ERSO, 2010). Število mrtvih pešcev se je v obdobju 2001-2009 gibalo med 42 (2001) in 24 (2009). Tako se je zadnje leto v primerjavi s prvim v časovni vrsti število skoraj prepolovilo. Slovenija je torej na dobri poti, da zmanjša število žrtev te ranljive skupine udeležencev v prometu.

Med statističnimi regijami iztopa v obdobju 2004-2008 Spodnjeposavska, na območju katere se je smrtno ponesrečilo več kot 9 % vseh udeleženih pešcev v prometnih nesrečah. Sledi ji Notranjsko-kraška regija, najmanjši odstotek pa beleži Obalno-kraška regija – 2 %.

V populaciji vseh smrtno ponesrečenih oseb v obdobju 2004-2008 zavzemajo pešci največja deleža v Spodnjeposavski (19,4 %) in v Gorenjski regiji (18,1 %), najmanjšega pa v Obalno-kraški regiji (7,5 %).

30 % smrtno ponesrečenih pešcev je nesrečo tudi povzročilo, 70 % pa je bilo udeležencev.

36 % pešcev je umrlo zaradi neprilagojene hitrosti povzročitelja. Na drugem mestu s 22 % pa so nepravilnosti pešca.

V naseljih umre polovica pešcev, na cestah pa polovica.

Večina pešcev se je smrtno ponesrečilo med 16. in 22. uro.

64 % vseh smrtno ponesrečenih pešcev je bilo treznih, 9 % je imelo manj kot 0,50 g alkohola na kg krvi, dobra četrtina pa več.

Najbolj ogrožena starost je med 70. in 79. let, sledi pa starost med 60 in 69. let.

Več kot 86 % vseh smrtno ponesrečenih pešcev je bilo starejših od 29 let in skoraj 53 % starejših od 60. let. Če pri tem upoštevamo napovedi o povečevanju starejšega prebivalstva v Sloveniji, lahko pričakujemo več žrtev med pešci, v kolikor se ne bodo sprejeli in izvajali dodatni preventivni ukrepi.

8.18 RANLJIVA SKUPINA UDELEŽENCEV: OSEBE MLAJŠE OD 15 LET V OBDOBJU 2004-2008

8.18.1 Osnovna statistika oseb mlajših od 15 let udeleženih v prometnih nesrečah po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008

V obdobju 2004-2008 se je smrtno ponesrečilo 36 oseb mlajših od 15 let. Od tega jih je 8 (22 %) povzročilo prometno nesrečo v kateri so umrli, 28 (78 %) pa so umrli kot udeleženci (ne povzročitelji).

Tabela 263: Porazdelitev oseb mlajših od 15 let po posledicah

Statistična regija kraja nesreče	Posledica prometne nesreče								
	Smrt		Težja telesna poškodba		Lažja telesna poškodba		Brez poškodb		Skupaj
	Število	%	Število	%	Število	%	Število	%	
Pomurska	0	0,0	15	8,2	144	78,7	24	13,1	183
Podravska	7	0,6	66	5,2	1007	79,3	190	15,0	1270
Koroška	1	0,8	9	7,3	100	81,3	13	10,6	123
Savinjska	4	0,7	46	8,6	432	80,6	54	10,1	536
Zasavska	0	0,0	5	8,9	37	66,1	14	25,0	56
Srednjeposavska	1	1,2	8	9,8	70	85,4	3	3,7	82
Jugovzhodna Slovenija	4	1,2	29	8,7	247	74,2	53	15,9	333
Osrednje-slovenska	10	1,0	75	7,6	756	76,5	147	14,9	988
Gorenjska	7	2,0	32	9,3	242	70,6	62	18,1	343
Notranjsko-kraška	1	0,9	10	8,8	68	60,2	34	30,1	113
Goriška	1	0,6	24	13,8	112	64,4	37	21,3	174
Obalno-kraška	0	0,0	18	5,1	107	30,5	226	64,4	351
Skupaj	36	0,8	337	7,4	3322	73,0	857	18,8	4552

Znotraj regije je največ smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let v Gorenjski regiji (2,0 %), v Pomurski in v Obalno-kraški regiji pa se v obdobju 2004-2008 ni smrtno ponesrečila nobena oseba mlajša od 15 let.

Deleži smrtno ponesrečenih pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami se po regijah razlikujejo. Največji delež beleži Gorenjska regija (9,2 %).

Tabela 264: Smrtno ponesrečene osebe mlajše od 15 let po statističnih regijah kraja nesreče

Statistična regija kraja nesreče	Število smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let	Število vseh smrtno ponesrečenih oseb	Odstotek smrtno ponesrečenih oseb mlajših od oseb mlajših od 15 let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
Pomurska	0	106	0,0
Podravska	7	214	3,3
Koroška	1	39	2,6
Savinjska	4	168	2,4
Zasavska	0	19	0,0
Srednjeposavska	1	36	2,8
Jugovzhodna Slovenija	4	133	3,0
Osrednjeslovenska	10	277	3,6
Gorenjska	7	105	6,7
Notranjsko-kraška	1	51	2,0
Goriška	1	63	1,6
Obalno-kraška	0	67	0,0
Skupaj	36	1278	

Graf 64: Odstotek smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami

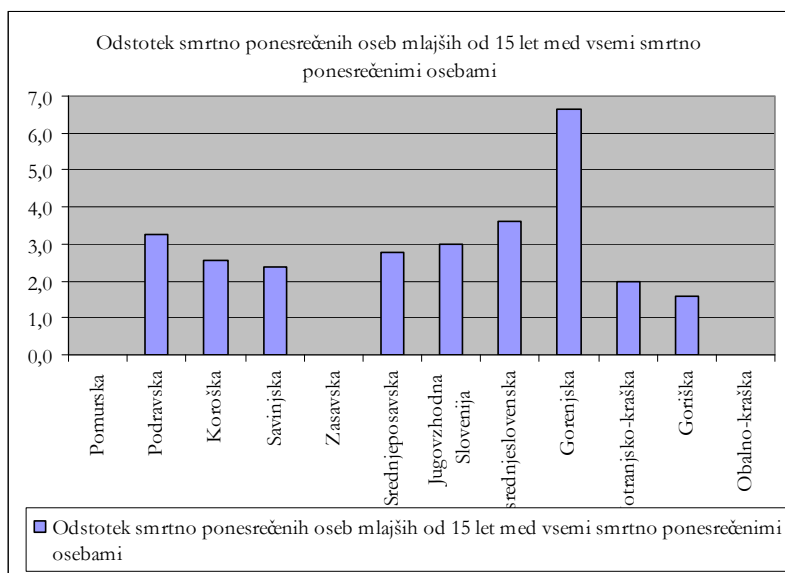


Tabela 265: Število smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008

Statistična regija karaja nesreče	2004	2005	2006	2007	2008
Podravska	1	2	2	2	
Koroška				1	
Savinjska	2		1	1	
Spodnjeposavska			1		
Jugovzhodna Slovenija		1	2		1
Osrednjeslovenska	3	3	1	1	2
Gorenjska	2	3	1	1	
Notranjsko-kraška			1		
Goriška					1

Število smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let se od leta 2007 naprej zmanjšuje.

Tabela 266: Število hujše poškodovanih oseb mlajših od 15 let po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008

Statistična regija kraja prometne nesreče	2004	2005	2006	2007	2008	Skupaj
Pomurska	3		7	5		15
Podravska	15	11	12	15	13	66
Koroška	1	3	2	2	1	9
Savinjska	12	8	12	7	7	46
Zasavska	3				2	5
Spodnjeposavska	4	1	2		1	8
Jugovzhodna Slovenija	8	3	4	7	7	29
Osrednjeslovenska	18	10	15	18	14	75
Gorenjska	9	7	9	6	1	32
Notranjsko-kraška	3	2	4		1	10
Goriška	8	5	3	6	2	24
Obalno-kraška	4	2	4	6	2	18
Skupaj	88	52	74	72	51	337

Tabela 267: Glavni vzroki prometnih nesreč, v katerih so umrle osebe mlajše od 15

Vzrok	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Neprilagojena hitrost	14	38,9	38,9
Neupoštevanje pravil o prednosti	8	22,2	61,1
Nepravilna stran/smer vožnje	8	22,2	83,3
Premiki z vozilom	3	8,3	91,7
Nepravilnosti pešca	2	5,6	97,2
Ostalo	1	2,8	100,0
Skupaj	36	100,0	

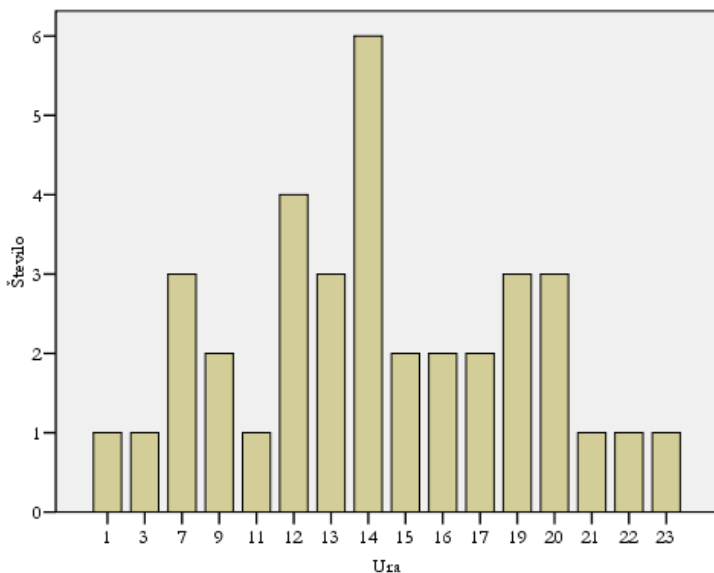
8.18.2 Porazdelitev smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let po kategorijah cest in naseljih

Tabela 268: Smrtno ponesrečene osebe mlajše od 15 let po kategorijah cest in naseljih

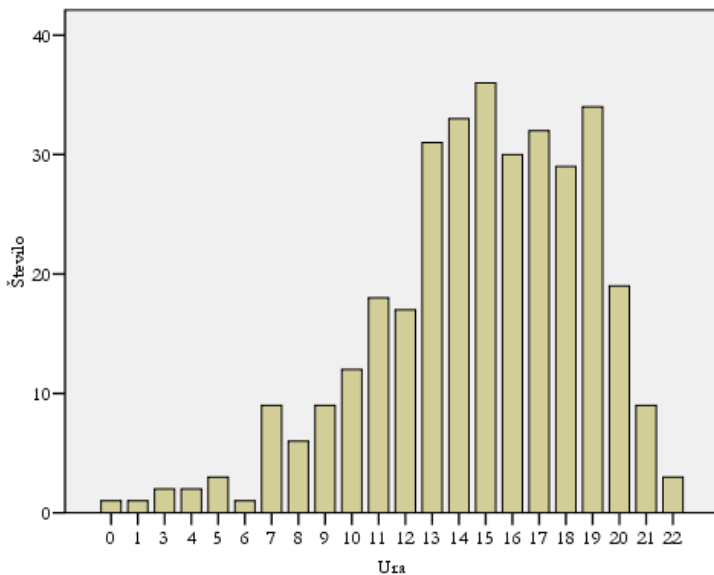
Kategorija ceste, naselje	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Naselje brez uličnega sistema	9	25,0	25,0
Naselje z uličnim sistemom	7	19,4	44,4
Avtocesta	3	8,3	52,8
Glavna cesta I. reda	3	8,3	61,1
Glavna cesta II. reda	3	8,3	69,4
Regionalna cesta III. reda	3	8,3	77,8
Regionalna cesta I. reda	2	5,6	83,3
Regionalna cesta II. reda	2	5,6	88,9
Hitra cesta	2	5,6	94,4
Lokalna cesta	2	5,6	100,0
Skupaj	36	100,0	

8.18.3 Porazdelitev smrtno ponesrečenih in težje poškodovanih oseb mlajših od 15 let po urah nesreč

Graf 65: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se smrtno ponesrečile osebe mlajše od 15 let po urah



Graf 66: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se hujše poškodovale osebe mlajše od 15 let po urah



8.18.4 Starostna struktura oseb mlajših od 15 let udeleženih (povzročitelji in udeleženci) v prometnih nesrečah

Tabela 269: Porazdelitev oseb mlajših od 15 let po starostnih razredih in posledicah

Starost	Posledica prometne nesreče				
	Smrt	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb	Skupaj
Pod 4,9 let	10	33	633	196	872
Od 5 do 9,9 let	10	103	1006	216	1335
Od 10,0 do 13,9 let	6	133	1088	242	1469
Od 14,0 do 15,9 let	10	68	595	203	876
Skupaj	36	337	3322	857	4552

Tabela 270: Gostote starostnih razredov oseb mlajših od 15 let po posledicah

Starost	Širina razreda	Posledica prometne nesreče - gostote razredov			
		Smrt	Hujša telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb
Pod 4,9 let	5	2,0	6,6	126,6	39,2
Od 5 do 9,9 let	5	2,0	20,6	201,2	43,2
Od 10,0 do 13,9 let	4	1,5	33,3	272,0	60,5
Od 14,0 do 15,9 let	2	5,0	34,0	297,5	101,5

Najbolj pogosta starost smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let je 14 oziroma oseb mlajših od 15 let.

8.18.5 Osebe mlajše od 15 let po vrsti udeležbe (povzročitelji in udeleženci) v prometni nesreči in posledicah

Večina oseb mlajših od 15 let se je smrtno ponesrečilo kot potnik ali pešec. Tudi telesno poškodovanih je bilo največ potnikov, pešcev in kolesarjev.

Tabela 271: Osebe mlajše od oseb mlajših od 15 let po vrsti udeležbe in posledicah

Vrsta udeleženca v prometu	Smrt	Hujša telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb	Skupaj
Potnik	17	112	2076	543	2748
Pešec	13	36	554	36	639
Kolesar	4	79	448	118	649
Voznik kolesa z motorjem	1	35	186	90	312
Voznik motornega kolesa	0	4	11	5	20
Voznik osebne avtomobila	0	0	13	47	60
Voznik traktorja	1	0	0	3	4
Ostalo	0	71	34	15	120
Skupaj	36	337	3322	857	4552

8.18.6 Sklep

Osebe mlajše od 15 let so v prometu vedno ranljiva skupina udeležencev in zato morajo biti stalno aktivne vse dejavnosti, vsi ukrepi, s katerimi se zagotavlja varnost teh oseb. V Sloveniji se število smrtno ponesrečenih oseb letno giblje med 4 in 10 v obdobju 2004-2008. Najmanj žrtev 4 je bilo leta 2008. V tem petletnem obdobju je bilo največ žrtev v Osrednjeslovenski in Gorenjski regiji, huje poškodovanih pa je bilo največ v Osrednjeslovenski in Podravske regiji.

39 % oseb mlajših od 15 let je v obdobju 2004-2008 umrlo zaradi neprilagojene hitrosti, 22 % zaradi nepravilne strani/smeri vožnje in 22 % zaradi neupoštevanja vrednosti. 44 % teh oseb se je smrtno ponesrečilo v naseljih. Približno enako so ogrožene vse starosti do 15. leta.

47 % oseb mlajših od 15 let so umrli kot potniki, 36 % kot pešci in 11% kot kolesarji. Med žrtvami je polovica dečkov in polovica deklic. Visok je odstotek smrtno ponesrečenih potnikov. Tuje statistike ugotavljajo, da je največji delež smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let pešcev in kolesarjev (Pearson, Stone, 2009, s. 1).

Slovenija ima možnost, da vizijo nič najprej uresniči pri udeležencih mlajših od 15 let.

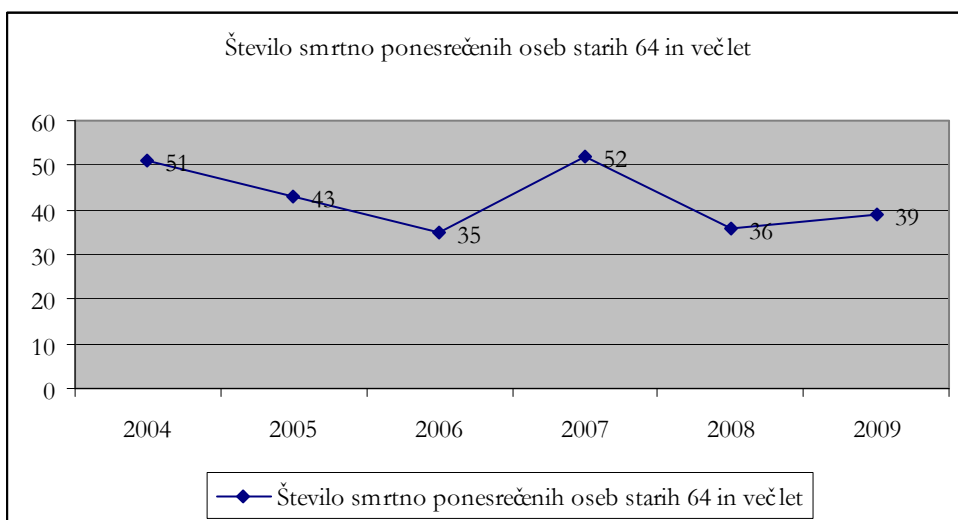
8.19 RANLJIVA SKUPINA UDELEŽENCEV: OSEBE STARE 64 IN VEČ LET

8.19.1 Osnovna statistika smrtno oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009

Tabela 272: Časovna vrsta smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009

Leto	Število smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let	Indeks z osnovo v letu 2004	Verižni indeks	Odstotek smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
2004	51	100,0	-	18,6%
2005	43	84,3	84,3	16,5%
2006	35	81,4	81,4	13,3%
2007	52	148,6	148,6	17,7%
2008	36	69,2	69,2	16,7%
2009	39	108,3	108,3	22,8%
Skupaj	256			

Graf 67: Časovna vrsta mrtvih oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009



Graf 68: Število smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v prometnih nesrečah obdobju 2004-2009

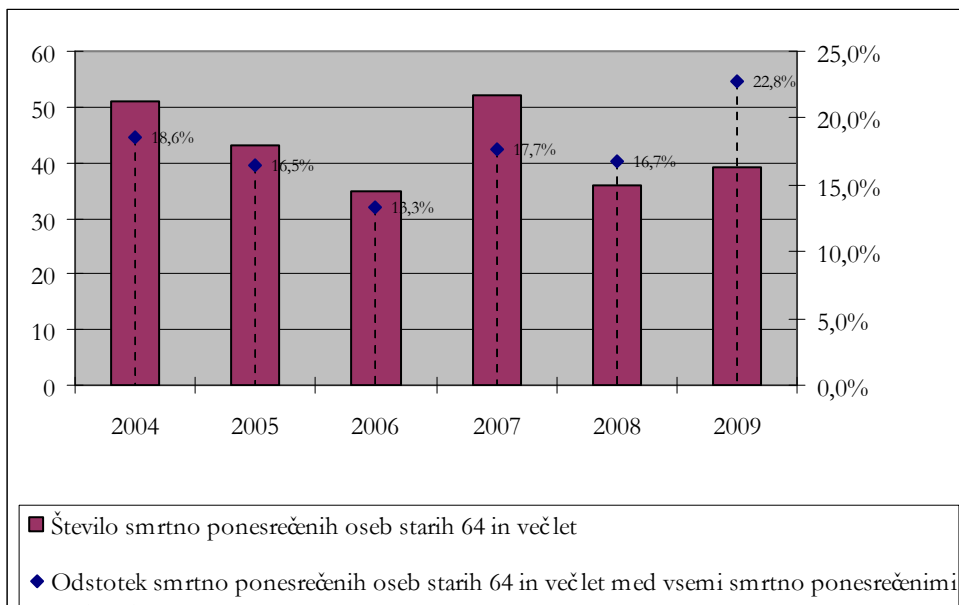
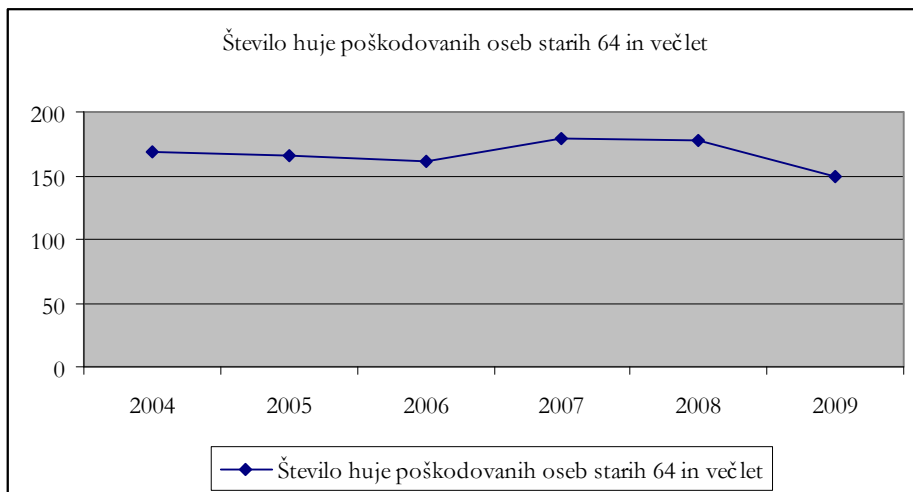


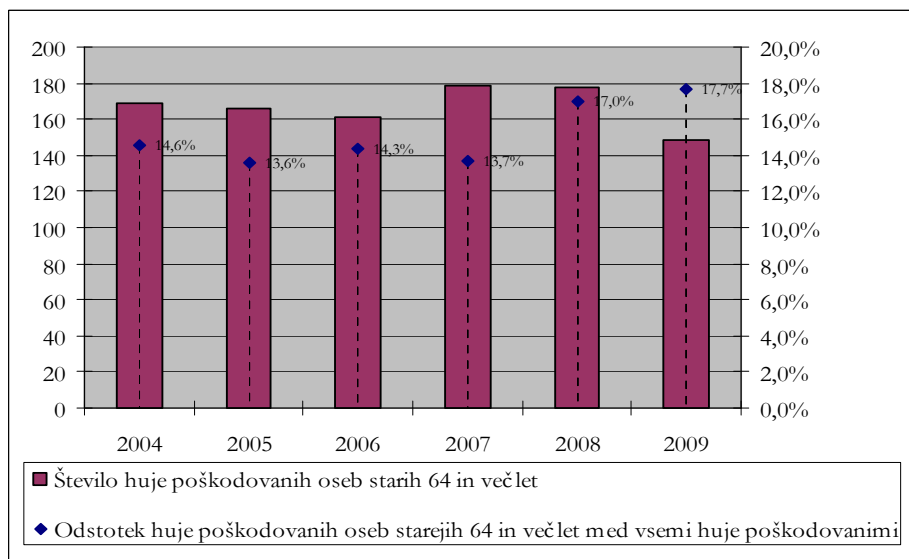
Tabela 273: Časovna vrsta hujše poškodovanih oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009

Leto	Število hujše poškodovanih oseb starih 64 in več let	Indeks z osnovo v letu 2004	Verižni indeks	Odstotek hujše poškodovanih oseb starih 64 in več let med vsemi hujše poškodovanimi osebami
2004	169	100,0	-	14,6%
2005	166	98,2	98,2	13,6%
2006	161	97,0	97,0	14,3%
2007	179	111,2	111,2	13,7%
2008	178	99,4	99,4	17,0%
2009	149	83,7	83,7	17,7%
Skupaj	1002			

Graf 69: Časovna vrsta huje poškodovanih oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009



Graf 70: Število huje poškodovanih oseb starih 64 in več let med vsemi huje poškodovanimi osebami v prometnih nesrečah obdobju 2004-2009



4

8.19.2 Osnovna statistika oseb starih 64 in več let udeleženih v prometnih nesrečah po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008

V obdobju 2004-2008 se je smrtno ponesrečilo 207 oseb starih 64 in več let. Od tega jih je 100 (48,3 %) povzročilo prometno nesrečo v kateri so umrli, 107 (51,7 %) pa so umrli kot udeleženci (ne povzročitelji).

Tabela 274: Porazdelitev oseb starih 64 in več let po posledicah

Statistična regija kraja nesreče	Posledica prometne nesreče								
	Smrt		Hujša telesna poškodba		Lažja telesna poškodba		Brez poškodb		Skupaj
	Število	%	Število	%	Število	%	Število	%	
Pomurska	12	1,5	46	5,6	141	17,3	618	75,6	817
Podravska	37	0,9	115	2,9	837	21,1	2971	75,0	3960
Koroška	6	1,3	12	2,6	91	19,5	358	76,7	467
Savinjska	27	1,3	103	4,8	404	19,0	1593	74,9	2127
Zasavska	1	0,3	8	2,6	51	16,6	248	80,5	308
Srednjeposavska	6	1,3	18	3,9	78	16,8	361	78,0	463
Jugovzhodna Slovenija	11	1,1	49	4,8	190	18,7	766	75,4	1016
Osrednjeslovenska	57	1,2	252	5,2	943	19,5	3589	74,1	4841
Gorenjska	25	1,7	92	6,1	251	16,6	1141	75,6	1509
Notranjsko-kraška	8	2,3	19	5,4	91	26,1	231	66,2	349
Goriška	9	1,0	49	5,5	136	15,4	691	78,1	885
Obalno-kraška	8	0,6	39	2,8	179	12,9	1161	83,7	1387
Skupaj	207	1,1	802	4,4	3392	18,7	13728	75,7	18129

Znotraj regije je največ smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let v Notranjsko-kraški regiji (2,3 %), najmanj pa v Zasavski regiji (0,3 %).

Deleži smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami se po regijah razlikujejo. Največji delež beleži Gorenjska regija (23,8 %).

Tabela 275: Smrtno ponesrečene osebe stare 64 in več let po statističnih regijah kraja nesreče

Statistična regija kraja nesreče	Število smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let	Število vseh smrtno ponesrečenih oseb	Odstotek smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
Pomurska	12	106	11,3
Podravska	37	214	17,3
Koroška	6	39	15,4
Savinjska	27	168	16,1
Zasavska	1	19	5,3
Srednjeposavska	6	36	16,7
Jugovzhodna Slovenija	11	133	8,3
Osrednjeslovenska	57	277	20,6
Gorenjska	25	105	23,8
Notranjsko-kraška	8	51	15,7
Goriška	9	63	14,3
Obalno-kraška	8	67	11,9
Skupaj	207	1278	

Graf 71: Odstotek smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami

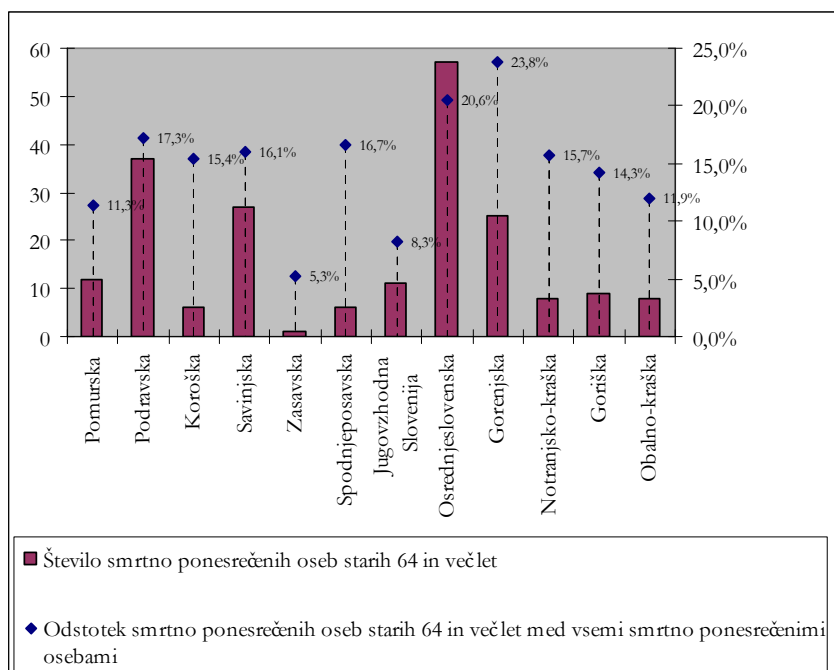


Tabela 276: Število smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008

Statistična regija kraja nesreče	2004	2005	2006	2007	2008	Skupaj
Pomurska	4	2	2	2	2	12
Podravska	9	7	4	11	6	37
Koroška	2	1	0	1	2	6
Savinjska	5	3	7	9	3	27
Zasavska	0	1	0	0	0	1
Spodnjeposavska	0	2	1	3	0	6
Jugovzhodna Slov.	4	3	1	2	1	11
Osrednjeslovenska	13	12	12	10	10	57
Gorenjska	6	3	0	11	5	25
Notranjsko-kraška	2	2	1	2	1	8
Goriška	2	2	0	1	4	9
Obalno-kraška	2	2	4	0	0	8
Skupaj	49	40	32	52	34	207

Variranja po letih znotraj regij niso velika. Kljub temu, da se je število mrtvih oseb starih 64 in več let v nekaterih regijah zmanjšalo, ni na podlagi petletnih podatkov mogoče napovedati ugodnih gibanj v naslednjih letih. Podobno velja za težje poškodovane osebe.

Tabela 277: Število težje poškodovanih oseb starih 64 in več let po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008

Statistična regija kraja nesreče	2004	2005	2006	2007	2008	Skupaj
Pomurska	11	4	8	13	10	46
Podravska	28	28	13	22	24	115
Koroška	1	2	1	4	4	12
Savinjska	19	20	23	13	28	103
Zasavska	6	0	1	0	1	8
Spodnjeposavska	1	5	5	3	4	18
Jugovzhodna Slovenija	8	9	10	11	11	49
Osrednjeslovenska	44	46	44	59	59	252
Gorenjska	22	13	24	19	14	92
Notranjsko-kraška	4	6	6	3	0	19
Goriška	9	7	9	15	9	49
Obalno-kraška	6	12	7	8	6	39
Skupaj	159	152	151	170	170	802

80 % oseb starih 64 in več let je umrlo zaradi neprilagojene hitrosti, nepravilne smeri vožnje in neupoštevanja pravil o prednosti.

Tabela 278: Glavni vzroki prometnih nesreč v katerih so umrle osebe stare 64 in več let v obdobju 2004-2008

Vzrok	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Nepriлагоjena hitrost	60	29,0	29,0
Neppravilna stran/smer vožnje	55	26,6	55,6
Neupoštevanje pravil o prednosti	48	23,2	78,7
Ostalo	14	6,8	85,5
Neppravilnosti pešca	12	5,8	91,3
Premiki z vozilom	11	5,3	96,6
Neppravilno prehitevanje	5	2,4	99,0
Neppravilnosti na vozilu	1	,5	99,5
Neustreza varnostna razdalja	1	,5	100,0
Skupaj	207	100,0	

8.19.3 Porazdelitev smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let po kategorijah cest in naseljih

Skoraj polovica oseb stare 64 in več let se je smrtno ponesrečilo v naseljih, več kot 20 % pa na regionalnih cestah

Tabela 279: Smrtno ponesrečene osebe stare 64 in več let po kategorijah cest in naseljih v obdobju 2004-2008

Kategorija ceste, naselje	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Naselje z uličnim sistemom	65	31,4	31,4
Naselje brez uličnega sistema	36	17,4	48,8
Regionalna cesta II. reda	23	11,1	59,9
Regionalna cesta I. reda	19	9,2	69,1
Lokalna cesta	18	8,7	77,8
Glavna cesta I. reda	14	6,8	84,5
Glavna cesta II. reda	14	6,8	91,3
Regionalna cesta III. reda	9	4,3	95,7
Avtocesta	8	3,9	99,5
Hitra cesta	1	,5	100,0
Skupaj	207	100,0	

8.19.4 Porazdelitev smrtno ponesrečenih in težje poškodovanih oseb starih 64 in več let po mesecih, dnevih v tednu in urah

Najbolj varen mesec za osebe stare 64 in več let v obdobju 2004-2008 je bil maj, najbolj nevaren pa avgust.

Tabela 280: Smrtno ponesrečene osebe stare 64 in več let let po mesecih v obdobju 2004-2008

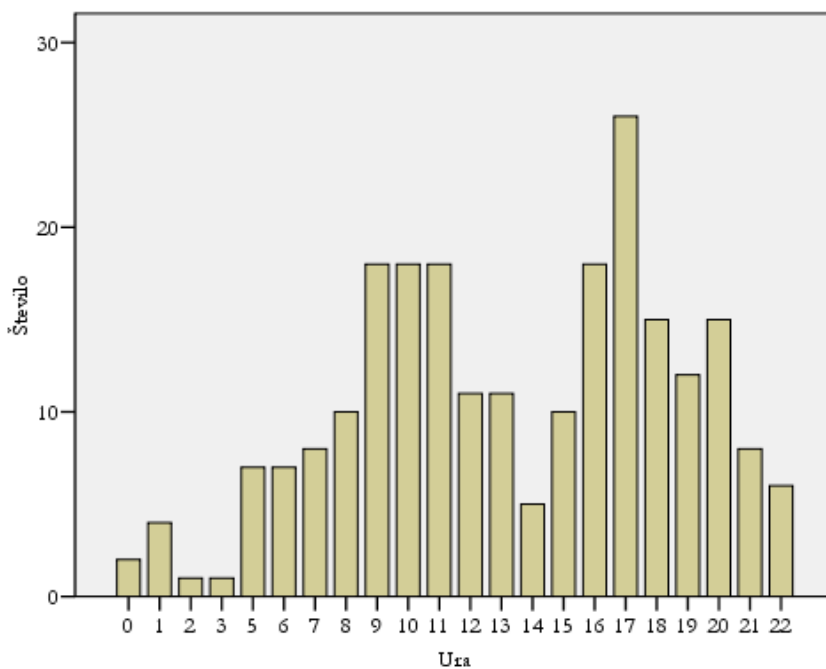
Mesec	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Januar	16	7,7	7,7
Februar	19	9,2	16,9
Marec	11	5,3	22,2
April	17	8,2	30,4
Maj	9	4,3	34,8
Junij	19	9,2	44,0
Julij	17	8,2	52,2
Avgust	24	11,6	63,8
September	17	8,2	72,0
Oktober	22	10,6	82,6
November	15	7,2	89,9
December	21	10,1	100,0
Skupaj	207	100,0	

Najbolj nevarna dneva za osebe stare 64 in več let v obdobju 2004-2008 sta bila četrtek in petek.

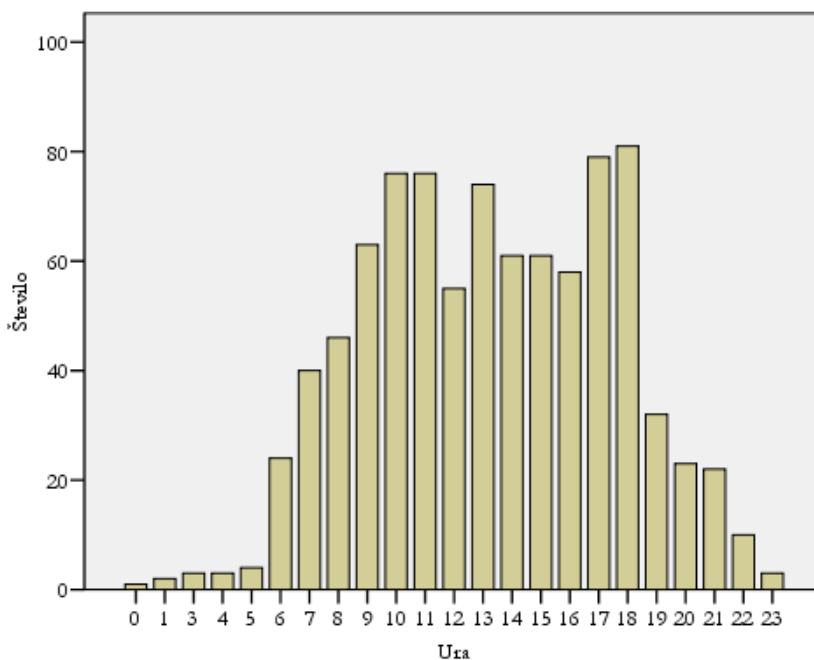
Tabela 281: Smrtno ponesrečene osebe stare 64 in več let po dnevih v tednu v obdobju 2004-2008

Dan	Število	Odstotek	Kumulativni odstotek
Ponedeljek	25	12,1	12,1
Torek	28	13,5	25,6
Sreda	26	12,6	38,2
Četrtek	41	19,8	58,0
Petek	38	18,4	76,3
Sobota	25	12,1	88,4
Nedelja	24	11,6	100,0
Skupaj	207	100,0	

Graf 72: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se smrtno ponesrečile osebe stare 64 in več let po urah v obdobju 2004-2008



Graf 73: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se huje poškodovale osebe stare 64 in več let po urah v obdobju 2004-2008



8.19.5 Starostna struktura oseb starih 64 in več let udeleženih (povzročitelji in udeleženci) v prometnih nesrečah v obdobju 2004-2008

Tabela 282: Porazdelitev oseb starih 64 in več let po starostnih razredih in posledicah v obdobju 2004-2008

Starost	Posledica prometne nesreče				
	Smrt	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb	Skupaj
Od 64,0 do 69,9 let	47	249	1297	5820	7413
Od 70,0 do 79,9 let	106	410	1637	6601	8754
Od 80,0 do 84,9 let	37	108	330	1045	1520
85 let in več	17	35	128	262	442
Skupaj	207	802	3392	13728	18129

Tabela 283: Gostote starostnih razredov oseb starih 64 in več let po posledicah v obdobju 2004-2008

Starost	Posledica prometne nesreče - gostote razredov				
	Širina razreda	Smrt	Težja telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb
Od 64,0 do 69,9 let	5	9,4	49,8	259,4	1164,0
Od 70,0 do 79,9 let	10	10,6	41,0	163,7	660,1
Od 80,0 do 84,9 let	5	7,4	21,6	66,0	209,0
85 let in več	5	3,4	7,0	25,6	52,4

Najbolj pogosta starost smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let je med 70. in 80. letom starosti.

Povprečna starost vseh oseb starih 64 in več let, udeleženih v prometnih nesrečah znaša 72,2 leti.

Povprečna starost smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let znaša 75,5 let.

Povprečna starost težje poškodovanih oseb starih 64 in več let znaša 73,8 let.

Povprečna starost lažje poškodovanih oseb starih 64 in več let znaša 72,9 let.

Povprečna starost oseb starih 64 in več let znaša brez poškodb znaša 72,2 leti.

8.19.6 Osebe starejše 64 in več let po vrsti udeležbe (povzročitelji in udeleženci) v prometni nesreči in posledicah v obdobju 2004-2008

Večina oseb starih 64 in več let se je smrtno ponesrečilo kot potnik ali pešec. Tudi telesno poškodovanih je bilo največ potnikov, pešcev in kolesarjev in voznikov koles z motorjem.

Tabela 284: Osebe stare 64 in več let po vrsti udeležbe in posledicah v obdobju 2004-2008

Vrsta udeleženca v prometu	Smrt	Hujša telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb	Skupaj
Potnik	80	318	665	32	1095
Pešec	47	121	1126	12237	13531
Kolesar	32	169	513	95	809
Voznik kolesa z motorjem	28	115	903	172	1218
Voznik motornega kolesa	13	34	85	33	165
Voznik osebnega avtomobila	4	10	31	147	192
Voznik traktorja	3	22	29	38	92
Ostalo	0	13	40	974	1027
Skupaj	207	802	3392	13728	17102

8.19.7 Sklep

V obdobju 2004-2008 je bilo v prometnih nesrečah v Sloveniji udeleženih (povzročitelji in udeleženci) nekaj več kot 18.000 oseb starih 64 in več let. Od tega se jih je 1,1 % smrtno ponesrečilo, 4,4 % huje poškodovalo, 18,7 % lažje, 75,7 % pa ni dobilo poškodb.

Delež smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let v populaciji vseh smrtno ponesrečenih oseb se je v letu 2009 v primerjavi z letom povečal kar za 6%. Absolutno število se je malo povečalo v primerjavi s prejšnjim letom, zato je delež povečanja rezultat zmanjšanja števila vseh smrtno ponesrečenih oseb. Enaka ugotovitev velja za huje poškodovane osebe. Skoraj polovica smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let so nesrečo povzročili sami, dobra polovica pa so postali žrtve kot udeleženci.

Znotraj regije je največ smrtno ponesrečenih oseb starih 654 in več let v Notranjsko-kraški regiji (2,3 %), najmanj pa v Zasavski regiji (0,3 %).

Deleži smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami se po regijah razlikujejo. Največji delež beleži Gorenjska regija (23,8 %).

Nepriklajena hitrost, nepravilna stran/smer vožnje in neupoštevanje prednosti so trije vzroki več kot 75 % prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katetih so umrle osebe stare 64 in več let.

Najbolj ogrožena starost je med 70 in 79 let, na drugem mestu pa starost med 65 in 69 let.

Po vrsti udeležbe v prometu je bilo največ – 39 % smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let potnikov, 23% pešcev, dobrih 15 % kolesarjev, dobrih 9 % voznikov koles z motorjem, 6 % voznikov motornih koles in le 2 % voznikov osebnih avtomobilov.

Analiza je pokazala, da so starejše osebe predvsem žrtve kot potniki, pešci in kolesarji, ne pa vozniki osebnih avtomobilov. So pa starejše osebe ranljivejše, če so udeležene v prometni nesreči, »zato je večja verjetnost, da bodo poškodovani ali mrtvi zaradi njihove krhosti, ki s starostjo narašča« (Šibenik, 2006, s. 9). Dolgoročne strategije usmerjene v varnost starejših oseb v prometu pa morajo upoštevati napovedi, da bo leta 2060 v Sloveniji že tretjina prebivalstva stara 65 in več let in da bo po podatkih Europop2008 za obdobje 2008–2060 in študije Svetovne banke, imela Slovenija do konca tretjega desetletja tega stoletja že eno najstarejših prebivalstev na svetu. (Hvalič Touzery, 2010).

8.20 STATISTIČNO PREDVIDENA ŠTEVILA PROMETNIH NEZGOD V LETU 2010 in 2011

Izračunani trendi prometnih nezgod in v njih poškodovanih oseb temeljijo na podatkih o prometnih nezgodah in osebah v obdobju 2001-2009 po mesecih. Trend izračunan samo na podlagi celoletnih podatkov je zelo nezanesljiv, ker so sezonska variiranja zelo velika.

Najbolj zanesljive metode za izračun trendov so metode, ki upoštevajo daljše preteklo časovno obdobje razdeljeno na čim manjše časovne enote, če se gibanje proučevanega pojava spreminja v zaporedju teh časovnih enot. V našem primeru smo upoštevali mesece. Trend vedno pokaže neko generalno smer orientacije, ne pa tudi doprinos slučajnih vplivov (Bijleveld, 2007, s. 172).

Uporabljene so različne metode s programom SPSS 17 (SPSS Forecasting).

Napovedovanje do leta 2021 je zelo, zelo nezanesljivo. Takšno napovedovanje tudi ni statistično korektno. Postavi se lahko le cilj. Na primer: do leta 2021 bomo skušali zmanjšati število mrtvih na število 60.

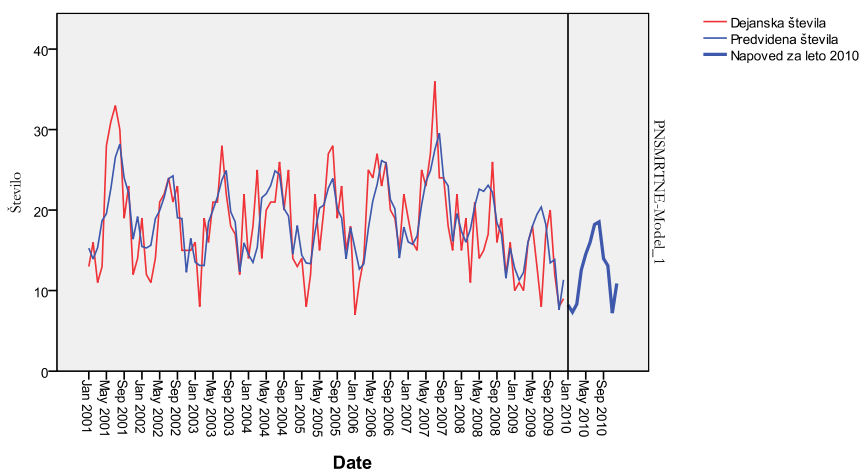
8.20.1 Predvidevanje prometnih nezgod in posledic v letu 2010

8.20.1.1 Predvidevanje prometnih nesreč s smrtnim izidom za leto 2010 s proceduro Expert Model

Procedura Expert Model je skupek uporabljenih metod za analizo časovnih vrst in napovedovanje. Program samodejno izračuna najbolj prilagojen model – model, ki se najbolj prilega dejanski dinamiki časovne vrste. Uporabljene so metode exponential smoothing (ekponentno glajenje), ARIMA _ Autoregressive Integrated Moving Average (avtoregresijski model ARIMA) in multivariatni model ARIMA.

Naslednji graf kaže gibanje dejanskih frekvenc (observed), gibanje frekvenc po izračunanem modelu (fit) in napoved za leto 2010 po mesecih (forecast). Iz slike je razvidno, da se izračunani model, ki je podlaga za napoved dobro prilega dejanskemu stanju, kar pomeni, da je napoved za leto 2010 dokaj zanesljiva. Izračunani model upošteva sezonska variiranja. Model v tem primeru upošteva samo število prometnih nesreč s smrtnim izidom, nobenih prediktorjev – neodvisnih spremenljivk, ki lahko vplivajo na gibanje prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Graf 74: Linijski grafikon dejanske časovne vrste, časovne vrste izračunane na podlagi modela dobljenega po postopku Expert Model in predvidenih vrednosti za leto 2010



Iz tabele 3 je razvidno, da napoved po tej metodi predvideva 152 prometnih nesreč s smrtnim izidom leta 2010.

Iz naslednje tabele je razvidno, da znaša $R^2=0,706$. Ta statistika pove, da se stacionarni del modela – trend, razmeroma dobro ujema z dejanskim gibanjem prometnih nesreč s smrtnim izidom. To potrjuje tudi Ljung-Box Q test. Verjetnost ničelne hipoteze, ki trdi, da se izračunani model prilagaja dejanskemu je različna od 0. (Sig. = 0,625).

Tabela 285: Parametri modela po metodi Expert Model

Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics	Ljung-Box Q(18)			Number of Outliers
		Stationary R-squared	Statistics	DF	Sig.	
Prometne nesreče s smrtnim izidom - Model_1	0	,706	13,651	16	,625	0

Zaradi velikih mesečnih nihanj pa je kljub gornjim statistikam model tudi nezanesljiv. Razlike med spodnjo in zgornjo mejo 95 % intervala zaupanja so zato velike.

Lahko zaključimo, da je stacionarni del modela dober, da pa so možna tudi večja odstopanja od napovedi. Zmanjšati oziroma jih je potrebno s pravilno načrtovanimi preventivnimi ukrepi.

8.20.1.2 Predvidevanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom za leto 2010 z metodo Winter's multiplicative

Metoda enojnega eksponentnega glajenja deluje na osnovi drsečih povprečij tako, da preteklim vrednostim spremenljivke določi uteži. Iz te osnovne metode glajenja so razni avtorji razvili nadgradnje. Zelo uporabna je Winterjeva metoda glajenja z neenakomernim sezonskim nihanjem. To je verzija metode glajenja z enakomernim sezonskim nihanjem, pri čemer upošteva tudi trend spremenljivke. Rezultati napovedi po Winterjevi metodi glajenja se nekoliko razlikujejo od rezultatov dobljenih po postopku Expert Model. Napoved po tej metodi predvideva 131 prometnih nesreč s smrtnim izidom leta 2010.

Tabela 286: Parametri modela po metodi Winter's multiplicative

Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics	Ljung-Box Q(18)			Number of Outliers
		Stationary R-squared	Statistics	DF	Sig.	
Prometne nesreče s smrtnim izidom -Model_2	0	,655	14,964	15	,454	0

Tabela 287: Predvidena števila prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2010 po mesecih

Mesec	Predvidena števila prometnih nezgod s smrtnim izidom po SPSS postopku Expert Model	Predvidena števila prometnih nezgod s smrtnim izidom po metodi Exponent Smoothing Winter's Multiplicative
Januar	7	9
Februar	7	8
Marec	8	8
April	12	11
Maj	14	12
Junij	16	13
Julij	18	14
Avgust	18	15
September	14	12
Oktober	13	11
November	7	8
December	10	10
Skupaj	144	131

Razlika med modeloma znaša 13.

8.20.1.3 Predvidevanje števila smrtno ponesrečenih oseb za leto 2010 s proceduro Expert Model in z metodo Winter's multiplicative

Napoved števila mrtvih v prometnih nesrečah v letu 2010 po mesecih je manj zanesljiva kot napoved za prometne nesreče s smrtnim izidom. To je razvidno iz tabele Model Statistics. Ljung-Boxov test kaže, da za dinamiko časovne vrste mrtvih v letih 2001-2009, model na podlagi katerega računamo napovedi ni dobro specificiran. Program v bistvu boljšega modela ne more izdelati. Ne glede na ta test, so izračuni logični in uporabni. R^2 znaša 0,713, kar pomeni, da je z modelom pojasnjeni približno 71 % variiranja statistične vrste 2001-2009.

Tabela 288: Parametri modela po metodi Expert Model

Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics	Ljung-Box Q(18)			Number of Outliers
		Stationary R-squared	Statistics	DF	Sig.	
Smtrno ponesrečene osebe-Model_1	0	,713	29,934	16	,018	0

Tabela 289: Parametri modela po metodi Winter's multiplicative

Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics	Ljung-Box Q(18)			Number of Outliers
		Stationary R-squared	Statistics	DF	Sig.	
Smtrno ponesrečene osebe-Model_2	0	,672	29,060	15	,016	0

Tabela 290: Predvidena števila smrtno ponesrečenih oseb v prometnih nezgodah v letu 2010 po mesecih

Mesec	Predvidena števila mrtvih v prometnih nezgodah po SPSS postopku Expert Model	Predvidena števila mrtvih v prometnih nezgodah po metodi Exponent Smoothing Winter's Multiplicative
Januar	7	10
Februar	7	9
Marec	8	9
April	15	13
Maj	16	14
Junij	16	14
Julij	19	15
Avgust	20	16
September	14	13
Oktober	14	13
November	7	8
December	12	11
Skupaj	155	145

8.20.1.4 Predvidevanje števila prometnih nezgod s telesno poškodbo in števila poškodovanih oseb v letu 2010

Tabela 291: Predvidena števila prometnih nezgod s telesno poškodbo v letu 2010 po mesecih

Mesec	Predvidena števila prometnih nezgodah s telesno poškodbo po SPSS postopku Expert Model	Predvidena števila prometnih nezgodah s telesno poškodbo po metodi Exponent Smoothing Winter's Multiplicative
Januar	434	481
Februar	437	460
Marec	523	518
April	574	565
Maj	720	671
Junij	802	741
Julij	723	686
Avgust	695	656
September	721	681
Oktober	604	550
November	580	588
December	605	605
Skupaj	7418	7202

Predvidena števila hudo poškodovanih oseb v prometnih nezgodah v letu 2010 so po obeh metodah manjša kot v preteklih letih. Napoved po drugi metodi je sploh zelo ugodna.

Tabela 292: Predvidena števila hudo poškodovanih oseb v prometnih nezgodah v letu 2010 po mesecih

Mesec	Predvidena števila huje poškodovanih oseb v prometnih nezgodah po SPSS postopku Expert Model	Predvidena števila huje poškodovanih oseb v prometnih nezgodah po metodi Exponent Smoothing Winter's Multiplicative
Januar	39	47
Februar	28	30
Marec	35	34
April	58	41
Maj	80	47
Junij	96	51
Julij	90	49
Avgust	88	47
September	73	42
Oktober	69	40
November	44	33
December	49	35
Skupaj	749	496

Predvidena števila lažje poškodovanih oseb v prometnih nezgodah v letu 2010 so po obeh metodah večja kot v letu 2009.

Tabela 293: Predvidena števila lažje poškodovanih oseb v prometnih nezgodah v letu 2010 po mesecih

Mesec	Predvidena števila lažje poškodovanih oseb v prometnih nezgodah po SPSS postopku Expert Model	Predvidena števila lažje poškodovanih oseb v prometnih nezgodah po metodi Exponent Smoothing Winter's Multiplicative
Januar	565	599
Februar	679	647
Marec	749	699
April	798	753
Maj	946	874
Junij	1057	972
Julij	947	901
Avgust	915	871
September	964	921
Oktober	961	920
November	816	812
December	850	833

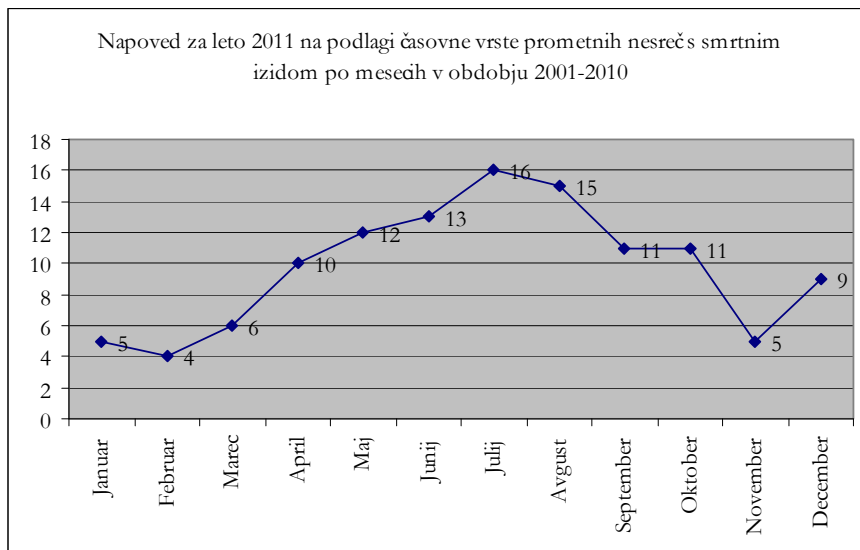
8.20.2 Grafični prikaz predvidevanja prometnih nezgod in posledic v letu 2011

Vse predstavljene napovedi so izračunane na podlagi mesečnih podatkov za obdobje 2001-2010 (upoštevani podatki za november in december 2010 so statistično izračunani).

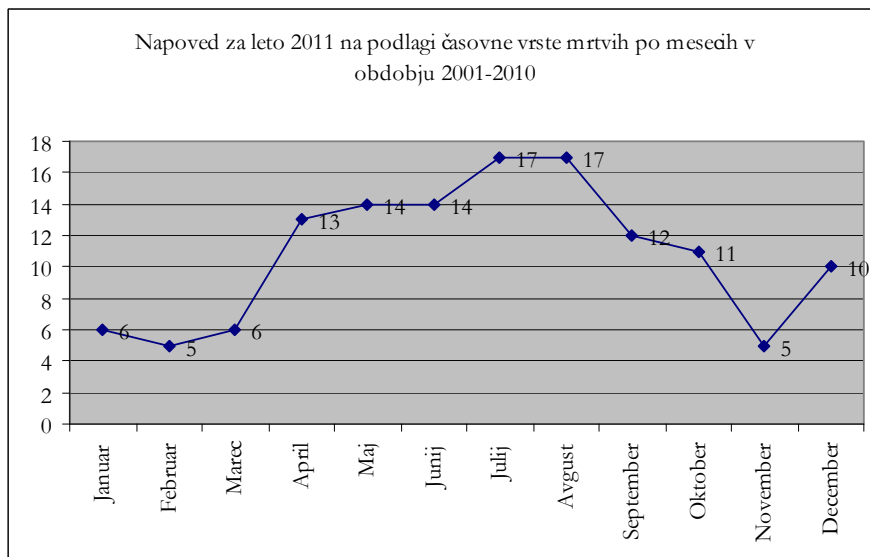
Preizkušenih je bilo več metod, rezultati pa so enaki ali skoraj enaki. Naslednje napovedi so izračunane z metodo eksponentnega glajenja. Izračunane so bile tudi napovedi na podlagi obdobja 2005-2010, vendar ni bilo pomembnih razlik. Večja je razlika je le pri napovedi smrtno ponesrečenih kolesarjev, če je upoštevano samo triletno obdobje 2008-2010.

Pri izračunih napovedi na podlagi desetletnih mesečnih podatkov so bile upoštevane tudi nekatere sezonske komponente, kot sta npr. povprečne vremenske razmere v zimskih mesecih in povečan promet v poletnih mesecih.

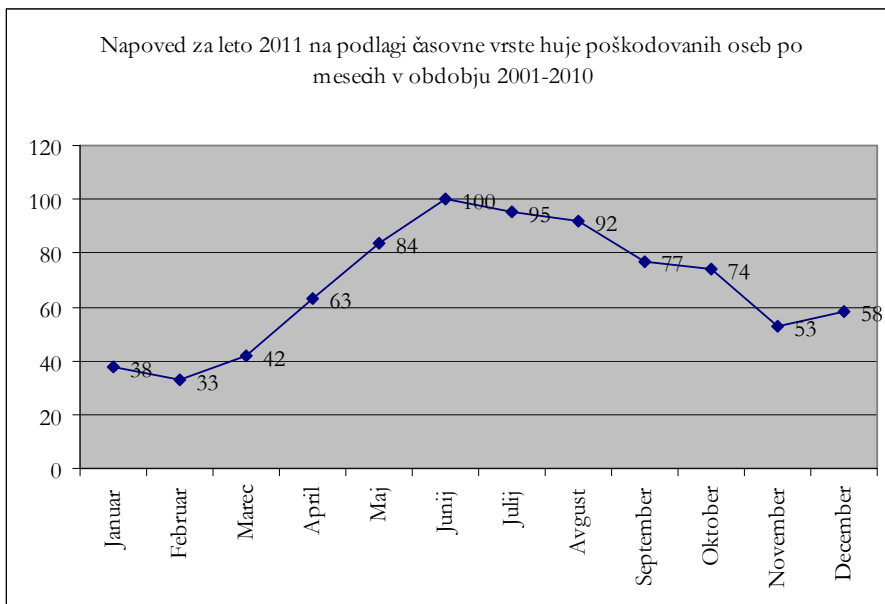
Graf 75: Predvidena števila prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2011 (skupaj 117).



Graf 76: Predvidena števila smrtno ponesrečenih oseb v letu 2011 (skupaj 130).



Graf 77: Predvidena števila hujše poškodovanih oseb v letu 2011 (skupaj 809).



8.20.3 Dolgoročni cilj zmanjševanja prometnih nesreč s smrtnim izidom

Evropska unija je v predlogu nove bele knjige o varnosti cestnega prometa za obdobje 2011-2021 zastavila strateški cilj, ki za leto 2021 predvideva 50 % zmanjšanje števila mrtvih glede na leto 2010 (Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2021, 2010, s.4). Za Slovenijo to pomeni od 6 do 7 žrtev manj na leto v tem obdobju.

9 ZAKLJUČEK

Z rezultati statistične analize se lahko oceni Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011. Gibanje najhujših prometnih nesreč in žrtev prometnih nesreč potrjuje pravilnost ukrepov Nacionalnega programa, vključno z zakonodajo sprejeto leta 2008. Kolikšen je vpliv Zakona o varnosti cestnega prometa, ki je začel veljati 1. januarja 2008, ni mogoče kvantitativno oceniti. Vsekakor pa velja ugotovitev, da se z razliko v prejšnjih obdobjih, ko se je število najhujših prometnih nesreč po sprejetju nove zakonodaje že po letu ali dveh dvignilo, se tokrat to ni zgodilo. Lahko ocenimo, da na ugodna gibanja v zadnjih treh letih ne vplivajo samo strožja pravila, ampak drugi preventivni ukrepi in tudi vedno bolj odgovorno ravnanje udeležencev v prometu. Na podlagi statistične analize lahko z večjo gotovostjo trdimo, da je ugodno gibanje prometnih nesreč v zadnjih letih rezultat sistemskega dela na področju varnosti cestnega prometa. Tako ugodno gibanje z zmanjševanjem predvsem števila smrtno ponesrečenih in huje poškodovanih oseb lahko pričakujemo tudi v naslednjih letih.

Statistična analiza je pokazala, da je Nacionalni program varnosti cestnega prometa državni strateški dokument, da pa se morata kvaliteta in obseg v tem dokumentu načrtovanih ukrepov, različno porazdeliti po posameznih regijah. Statistični kazalci kažejo na razlike med regijami na vseh analiziranih področjih.

Petletno statistično obdobje 2004-2008 kaže, da policija obravnava vsako leto približno vsakega sedmega do osmega prebivalca Republike Slovenije zaradi povzročitve prometne nesreče in/ali udeležbe v prometni nesreči in/ali samo zaradi kršitve cestnoprometnih predpisov. Od tega je vsak tretji do četrti obravnavani prebivalec povratnik, policija ga je obravnavala večkrat v istem letu ali v prejšnjih letih petletnega obdobja. Iz te ugotovitve izhaja tudi temeljno sporočilo statistične analize: preventivni programi in ukrepi morajo biti usmerjeni v preprečevanje vseh oblik nevarnega vedenja v prometu, vedenja, ki pomeni kakršnokoli grožnjo varnosti kateremukoli udeležencu v prometu. Z globalnim zmanjševanjem tveganja v prometu se zmanjšuje število vseh posledic tudi najhujših.

Včasih se od statistike pričakuje preveč. Statistične modele in iz njih pridobljene statistične kazalce ne moremo enostavno preslikati na nek realen sistem oziroma na neko želeno situacijo realnega sistema. Največjo vrednost imajo statistični modeli pri evalvacijah in predidevanju vedenja realnih sistemov, če smo le-te sistematično, načrtno spremljali z vsemi potrebnimi oziroma možnimi indikatorji. To je še posebno pomembno pri statističnem proučevanju človekovega ravnanja v nekem opazovanem sistemu, v našem primeru v prometu (Adrian, 2002, s. 179; Brvar, 2007, s.8). Ta konkretna statistična analiza je že pri načrtovanju naletela na pomembno omejitev, to je na neizbežno uporabo predvsem sekundarnih podatkov. Pri uporabi teh podatkov se je potrebno zavedati, da so bili nameni in postopki zbiranj različni in da je tudi kvaliteta zbranih podatkov različna. Tudi raziskovalci v evropskem prostoru ugotavljajo, da so »zapisniki o prometnih nesrečah nepopolni in netočni v vseh državah« (Elvik, Mysen, 1999). Glavna ovira, ki je preprečila zbiranje primarnih podatkov je bila časovna omejitev. To bi lahko obšli s sodelovanjem npr. policije pri anketiranju udeležencev v prometu, za kar pa ni bilo posluha.

Ne glede na pridržek, ki spremlja vse ali večino sekundarnih podatkov, pa je korektno poudariti, da v našem prostoru največ relevantno pomembnih indikatorjev varnosti cestnega

prometa zbere prav policija. Vsi neosebni oziroma anonimizirani podatki s področja varnosti cestnega prometa pa bi morali biti tekoče dostopni raziskovalnim institucijam.

Statistično poročevanje je treba podpreti z analizo vsebin. Z vidika proučevanja prometne varnosti sta to komplementarna sistema metod. Nujno je natančno vsebinsko analizirati vsako prometno nesrečo s smrtnimi izidom in tudi prometno nesrečo s hudimi posledicami. Pri tem se ne bi smeli omejiti le na ožje prometno okolje, v katerem se je nesreča zgodila, ampak bi bilo potrebno spoznati tudi širše, to je socialno in ekonomsko okolje posameznika, predvsem povzročitelja. Le taka spoznanja bodo omogočila načrtovanje in izvajanje učinkovitih preprečevalnih ukrepov na področju prometne varnosti.

LITERATURA

Aarts, L., Van Schagen, I.N.L.G. (2006). *Driving speed ad risk of road crashes: A Review, Accident Analysis and Prevention*, 38, šte. 2, str. 215-224. http://cardweb.swov.nl/swov/website_uk_detail.html?Zoek=Zoek&display=1&pg=q&q=aarts+sc hagen+driving+speed&start=0

Adrian, E. et al. eds. (2002). *Statistics in the 21st Century*. American Statistical Association, Charman & Hall/Crc, Washington, D.C.

Alcohol, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm

Allen, P., Mercer GW. *The role of public surveys in measuring program effectiveness and improving road safety*; internet <http://www.aaafoundation.org/pdf/AAAFTS->

Assum, T. et al. (2008); *Alcohol and drugs; Road Safety Performance Indicators Theory*, SWOV, Loughborough University, 164 s.

Bagatelj, V. (2006). *Operacijske raziskave/ časovne vrste*. Univerza v Ljubljani, FMF, matematika. <http://vlado.fmf.uni-lj.si/vlado/or/ORcas.pdf>

Bijleveld F., Bergel, R. (2007). *Times series analysis, v: Multilevel modelling and time series analysis in traffic research – Methodology*, gradivo D7.4 v EU projektu FP6 SafetyNet, EU.

Brvar, B. (2007). *Statistika*. Univerza v Mariboru, Fakulteta za varnostne vede. Ljubljana, 2007.

Dupont, E.; Martense, H. eds. (2007). *Multilevel modelling and time series analysis in traffic research – Methodology*, gradivo D7.4 v EU projektu FP6 SafetyNet, EU.

Ekman, L. (1996). *On the treatment of flow in traffic safety analysis: A non parametric approach applied on vulnerable road users*. Lunds Universitet. Trafikteknik. Bulletin 136.

Elvik, R., Mysen, A. B. (1999) *Incomplate accident reporting. Programmes. A meta-analysis of studies in 13 countries*. Transportation Research Record 1665, s. 131-140.

Elvik, R., Amundsen, A. H. (2000). *Cost-benefit analysis of road safety measures*, SWOV version.

Elvik, R., (2010). *Sources of uncertainty in estimetated benefits of road safety programmes*. Accidents Analysis and Prevention, 42, 2010, s. 2171-2178.

Ekman, L. (1996). *On the treatment of flow in traffci safetay analysis: A non-parametric approach applied on vulnerable road users*. Lunds Universitet. Trafikteknik. Bulletin 136.

ESafety, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/index.htm, 15.6

2010

Eurobarometer. (2007). *Roaming*. European Commission

European transport policy for 2010: time to decide (2001), European Commission

http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm

Field, A. (2009). *Discovering statistics using SPSS*, Sage, Los Angeles.

Fatalities in reported road accidents: 2008 Road Accident Statistics, Factsheet No. 2 – 2010, UK Department for Transport

<http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/accidents/casualtiesgbar/suppletablesfactsheets/fatalities2008.pdf>

Fatigue, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/fatigue/index.htm

Gaygisiz E. (2010). *Cultural values and governance quality as correlates of road traffic fatalities: A nation level analysis*. Accidents Analysis and Prevention, 42, s. 1894-1901.

Huang H., Abdel-Aty M. (2009). *Multilevel data and Bayesian analysis in traffic safety*, Accidents Analysis and Prevention, 42, 2010, s. 1556-1565.

Hvalič Touzery, S. (2010). *Prebivalstvo Slovebije se stara*. Revija za gerontologijo in medgeneracijsko sožitje, 12, št. 2, <http://v2.inst-antonatrstenjaka.si/tisk-clanek.asp?ID=277>

International Road Traffic Accident Database. (2000), OECD/BaSt. <http://www.irtad.de>

Kichinosuje, T. (1977). *Biorhythm for Health Design*, Japan Publications, Tokyo

Laureshyn A., Svensson A., Hyden C. (2010). *Evaluation of traffic safety based on micro-level behavioural data: Theoretical framework and first implementation*, Accidents Analysis and Prevention, 42, 2010, s. 1637 - 1646.

Lawal, B. (2003). *Categorical Data Analysis with SAS and SPSS Applications*. St. Cloud University, Psychology Press, Taylor & Francis Group, New York.

Mitar, M. (2000). *Uvod v metodologijo znanstvenega raziskovanja varnostnih pojavov (splošni del)*. Visoka policijsko varnostna šola, Ljubljana, 2000.

Pearson, J., Stone, D.H. (2009). *Pattern of injury mortality by age-group in children aged 0-14 years in Scotland, 2002-2006, and its implications for prevention*. BMC Pediatrics, 9, 26. <http://www.biomedcentral.com/content/pdf/1471-2431-9-26.pdf>

Peden, M.M. et al. eds. (2004). *World report on road traffic injury prevention*, World Health Organization, Geneva, 203 s.

Poročilo o delu Policijske uprave Koper za leto 2009, Policijska uprava Koper, 2010, 50 s; <http://www.policija.si/images/stories/PUKP/PDF/Statistika/lp2009.pdf>

Poročilo o delu Policijske uprave Maribor za leto 2009, Policijska uprava Koper, 2010, 53 s;

<http://www.policija.si/images/stories/PUMB/PDF/statistika/LetnoPorocilo2009.pdf>

Poročilo o delu Policijske uprave Murska Sobota za leto 2009, Policijska uprava Murska Sobota, 2010, 50 s;

<http://www.policija.si/images/stories/PUMS/PDF/Statistika/LetnoPorocilo2009.pdf>

Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007-2011. 2006, Državni zbor Republike Slovenije, št. 326-07/89-1/193

Road traffic accidents, Statistics Austria, http://www.statistik-austria.at/web_en/statistics/transport/road/road_traffic_accidents/index.html

Speed and accident risk, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/speed_and_accident_risk.htm

Nilson, G. (2004)., *Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety*, Lund Institute of Technology, Lund, Bulltein 221.

Old, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/old/index.htm, 27.5.2010

Pedestrians and Cyclists, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/index.htm,

Post Impact Care, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/postimpact/index.htm

Speed and accident risk, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/speed_and_accident_risk.htm

Speed, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/index.htm,

20.11.2009

Šibenik, T. (2006). *Koga ogrožajo seniorji v prometu*, Zbornik 8. slovenskega kongresa o cestah in prometu, Portorož

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020, European Commission, Brusel, 2010.

Vanlaar, W. (2005). *Drink driving in Belgium: results form the third and improved roadside survey*, Accidents Analysis and Prevention, 37, s. 391-397.

Vanlaar, W. (2005). *Multilevel modelling in traffic safety research: Two empirical examples illustrating the consequences of ignoring hierarchies*. Traffic Injury Prevention, 6, s. 311-316.

Varnost in prometne nesreče. (2003). Rezultati raziskovalnega projekta financiranega s strani UE o prometu v mestih. <http://www.eu-portal.net>

Wegman, F. (2008). *Advancing Sustainable Safety in the Netherlands*, 2008, SWOV Institute;

<http://cmta.ca/english/committees/rsrp/rsv/RSF/presentations/wegman.pdf>

Wegman, F. & Aarts, L. (eds.) (2006). *Advancing sustainable safety*; National Road Safety Outlook for 2005-2020. SWOV, Leidschendam.

Woolley, J. (2005). *Recent Advantages of Lower Speed Limits in Australia*, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2005, Vol. 6, str. . 3562 – 3573. http://www.easts.info/on-line/journal_06/3562.pdf.

World Health Organization (2007). *Drinking and driving: A road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva

http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9782940395002_eng.pdf

Young, European Commission Road Safety, Road Safety Knowledge Base.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/young/index.htm,

28.10.2009

Young drivers: the road to safety, OECD (2006), Paris

<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YDpolicyBrief.pdf>

Zajc, L. (2010). *Varnost cestnega prometa kot sistemska prвина*. 10. slovenski kongres o cestah in prometu, Portorož 20. – 22. oktobra 2010, s. 567-582.

Žist, D. (2010). *Hitrost je najpogostejši vzrok prometnih nesreč*, Večer, 23.4.2010.

SEZNAM TABEL

- Tabela 1: Število mrtvih v prometnih nesrečah na 100.000 prebivalcev po državah EU v letu 2009
- Tabela 2: Odstotki mrtvih v prometnih nesrečah po državah EU v letu 2009 glede na leto 2008
- Tabela 3: Gibanje števila število prometnih nesreč v letih 2001-2009
- Tabela 4: Vse prometne nesreče po statističnih regijah kraja nesreče in po letih statističnih regijah
- Tabela 5: Prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2009 po statističnih regijah
- Tabela 6: Prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2009 2005-2009 po statističnih regijah
- Tabela 7: Prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo po statističnih regijah kraja nesreče in letih
- Tabela 8: Prometne nesreče brez poškodb po statističnih regijah kraja nesreče in letih
- Tabela 9: Regresijski koeficienti linearne regresije med prometnimi nesrečami s smrtnim izidom in prometnimi nesrečami s telesno poškodbo
- Tabela 10: Kazalci regresijskega modela prometnih nesreč s telesno poškodbo in prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Tabela 11: Regresijski model prometnih nesreč brez poškodb in prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Tabela 12: Število ponesrečenih oseb z verižnimi indeksi
- Tabela 13: Smrtno ponesrečene osebe po statističnih regijah prebivališča in letih
- Tabela 14: Smrtno ponesrečene osebe po statističnih regijah kraja prometne nesreče
- Tabela 15: Huje poškodovane osebe po statističnih regijah kraja prometne nesreče
- Tabela 16: Lažje poškodovane osebe po statističnih regijah kraja prometne nesreče
- Tabela 17: Povprečno število mrtvih oseb na prometno nesrečo s smrtnim izidom po letih
- Tabela 18: Povprečno število poškodovanih oseb na prometno nesrečo s telesnimi poškodbami v obdobju 2001-2009.
- Tabela 19: Število posledic na osebah na prometno nesrečo po statističnih regijah kraja prometne nesreče
- Tabela 20: Struktura posledic prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah kraja nesreče
- Tabela 21: Struktura posledic prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah kraja nesreče
- Tabela 22: Struktura povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom glede na prebivališče in kraj prometne nesreče
- Tabela 23: Struktura povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo glede na prebivališče in kraj prometne nesreče

Tabela 24:	Posledice za povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom
Tabela 25:	Posledice za povzročitelje prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo za povzročitelje same
Tabela 26:	Vse prometne nesreče po kategorijah cest in vrsti naselij v obdobju 2004-2008
Tabela 27:	Prometne nesreče s smrtnim izidom po kategorijah cest in vrsti naselij v obdobju 2004-2008
Tabela 28:	Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč in drugi kršitelji v naselju in izven naselja
Tabela 29:	Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom v naselju in izven naselja (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 30:	Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 31:	Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 32:	Odstotki vseh prometnih nesreč in prekrškov, ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 33:	Število mrtvih v prometnih nesrečah po vzrokih nesreč
Tabela 34:	Odstotki vzrokov vseh prometnih nesreč (ne samo s smrtnim izidom), ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 35:	Odstotki vzrokov vseh prometnih nesreč (ne samo s hujšo telesno poškodbo), ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo, niso pa povzročili prometne nesreče s smrtnim izidom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 36:	Odstotki vzrokov vseh prometnih nesreč (ne samo z lažjo telesno poškodbo), ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo, niso pa povzročili prometne nesreče s smrtnim izidom in ne prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 37:	Odstotki vzrokov vseh prometnih nesreč (ne samo brez poškodb), ki so jih povzročili povzročitelji prometnih nesreč brez poškodb (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 38:	Število udeleženih oseb – povzročiteljev in udeležencev – v prometnih nesrečah s smrtnim izidom
Tabela 39:	Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom po številu udeleženih oseb po statističnih regijah kraja prometne nesreče
Tabela 40:	Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči, po vrsti udeležbe v prometu
Tabela 41:	Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči po kategorijah cest in naselij kraja prometne nesreče
Tabela 42:	Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči po vzroku prometne nesreče
Tabela 43:	Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči po spolu povzročitelja

- Tabela 44: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči po starosti
- Tabela 45: Količina alkohola v krvi povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so bili sami udeleženi v prometni nesreči
- Tabela 46: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba
- Tabela 47: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po kategorijah cest in naselij kraja prometne nesreče
- Tabela 48: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po glavnem vzroku prometne nesreče
- Tabela 49: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po spolu
- Tabela 50: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po starosti
- Tabela 51: Količina alkohola v krvi povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po starosti
- Tabela 52 : Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih je bila poleg povzročitelja udeležena še ena oseba po posledicah za povzročitelja
- Tabela 53: Porazdelitev različnih povzročiteljev prometnih nesreč in povzročenih prometnih nesreč po statističnih regijah v obdobju 2004-2008
- Tabela 54: Koeficienti povzročiteljev prometnih nesreč v petletnem obdobju na 10.000 prebivalcev po statističnih regijah in rangi koeficientov
- Tabela 55: Povzročitelji prometnih nesreč po spolu
- Tabela 56: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po spolu in statističnih regijah kraja prometne nesreče
- Tabela 57: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po spolu in statističnih regijah prebivališča
- Tabela 58: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po upravnih enotah prebivališča
- Tabela 59: 75 % povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po upravnih enotah prebivališča
- Tabela 60: Rangirane upravnih enot prebivališča povzročiteljev po klasifikaciji prometne nesreče
- Tabela 61: Starostna struktura vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Tabela 62: Primerjava zastopanosti starostnih razredov voznikov B kategorije med populacijo povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom in populacijo vseh voznikov B kategorije
- Tabela 63: Povprečne starosti in standardni odkloni povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah
- Tabela 64: Najbolj pogoste starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Tabela 65: Starostna struktura vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo
- Tabela 66: Primerjava zastopanosti starostnih razredov voznikov B kategorije med populacijo povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo in populacijo vseh voznikov B kategorije

- Tabela 67: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so povzročili več kot eno prometno nesrečo iste vrste
- Tabela 68: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so poleg prometne nesreče s smrtnim izidom povzročili še druge prometne nesreče
- Tabela 69: Statistične verjetnosti, da povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo povzroči še druge prometne nesreče
- Tabela 70: Statistične verjetnosti, da povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo povzroči še druge prometne nesreče
- Tabela 72: Statistične verjetnosti, da povzročitelj prometne nesreče brez poškodbe povzroči še druge prometne nesreče
- Tabela 73: Število udeležb povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v drugih prometnih nesrečah (povzročitelji teh nesreč so druge osebe)
- Tabela 74: Statistične verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče s smrtnim izidom udeležen v drugih prometnih nesrečah
- Tabela 75: Število udeležb povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo v drugih prometnih nesrečah (povzročitelji teh nesreč so druge osebe)
- Tabela 76: Statistične verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo udeležen v drugih prometnih nesrečah
- Tabela 77: Število udeležb povzročiteljev prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo v drugih prometnih nesrečah (povzročitelji teh nesreč so druge osebe)
- Tabela 78: Statistične verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo udeležen v drugih prometnih nesrečah
- Tabela 79: Število udeležb povzročiteljev prometnih nesreč brez poškodb v drugih prometnih nesrečah (povzročitelji teh nesreč so druge osebe)
- Tabela 80: Statistične verjetnosti, da je povzročitelj prometne nesreče brez poškodb udeležen v drugih prometnih nesrečah
- Tabela 81: Število vseh povzročiteljev prometnih nesreč in skupno število njihovih kršitev (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 82: Število kršitev na povzročitelja prometne nesreče (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 83: Najpogosteje obravnavane kršitve povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 84: Število vseh udeležencev prometnih nesreč in skupno število njihovih kršitev
- Tabela 85: Število kršitev na udeleženca prometne nesreče
- Tabela 86: Razmerja med številom kršitev na udeleženca v prometni nesreči in številom kršitev na povzročitelja prometne nesreče v odstotkih (število kršitev na povzročitelja prometne nesreče je osnova – 100 %)
- Tabela 87: Število kršitev na povzročitelja/udeleženca prometne nesreče
- Tabela 88: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s smerjo/stranjo vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 89: Število kršitev v zvezi s smerjo/stranjo vožnje na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat kršili predpise v smerjo/stranjo vožnje v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 90: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s stranjo/smerjo vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

- Tabela 91: Kršitve v zvezi s smerjo/stranjo vožnje, ki so jih storili kršitelji, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 92: Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (vsa pojavljanja v obdobju 2004-2008)
- Tabela 93: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 94: Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 95: Porazdelitev posledic za povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom glede na uporabo varnostnega pasu
- Tabela 96: Porazdelitev posledic za povzročitelja prometne nesreče s smrtnim izidom glede na uporabo varnostnega pasu brez prometnih nesreč, pri katerih je bila uporaba varnostnega pasu znana
- Tabela 97: Verjetnosti posledice (v %) za povzročitelja prometne nesreče (upoštevane vse prometne nesreče v obdobju 2004-2008)
- Tabela 98: Verjetnosti posledice v % za povzročitelja prometne nesreče (upoštevane samo prometne nesreče s telesno poškodbo ali smrtjo v obdobju 2004-2008)
- Tabela 99: Porazdelitev povzročiteljih, ki so smrtno ponesrečili po starosti povzročiteljev in uporabi varnostnega pasu
- Tabela 100: Uporaba varnostnega pasu pri povzročiteljih prometnih nesreč, ki so se v nesreči smrtno ponesrečili po statističnih regijah kraja nesreče (upoštevani samo vozniki osebnih avtomobilov, pri katerih je bil znan podatek o uporabi oziroma neuporabi varnostnega pasu)
- Tabela 101: Uporaba varnostnega pasu pri povzročiteljih prometnih nesreč, ki so se v nesreči smrtno ponesrečili po statističnih regijah kraja prebivališča (upoštevani samo vozniki osebnih avtomobilov, pri katerih je bil znan podatek o uporabi oziroma neuporabi varnostnega pasu)
- Tabela 102: Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na udeleženca prometne nesreče - upoštevani vsi tisti udeleženci, ki niso bili tudi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 103: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise z varnostnim pasom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 104: Uporaba varnostnega pasu pri udeležencih prometnih nesreč - potnikih, ki so se v nesreči smrtno ponesrečili po statističnih regijah kraja nesreče (upoštevani samo udeleženci, pri katerih je bil znan podatek o uporabi oziroma neuporabi varnostnega pasu)
- Tabela 105: Uporaba varnostnega pasu pri udeležencih prometnih nesreč - potnikih, ki so se v nesreči smrtno ponesrečili po statističnih regijah prebivališča povzročitelja (upoštevani samo udeleženci, pri katerih je bil znan podatek o uporabi oziroma neuporabi varnostnega pasu)
- Tabela 106: Število kršitev v zvezi z varnostnim pasom na udeleženca prometne nesreče – upoštevani samo tisti udeleženci, ki niso bili tudi povzročitelji in ki so kršili predpise v zvezi z varnostnim pasom (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 107: Kršitve v zvezi z varnostnim pasom, ki so jih storili kršitelji, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

- Tabela 108: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč – vzrokov motornih koles, ki so kršili predpise v zvezi z varnostno čelado (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 109: Število kršitev v zvezi z varnostno čelado na povzročitelja prometne nesreče – vzroka motornega kolesa upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat kršili predpise v zvezi z varnostno čelado (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 110: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prehitevanjem (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 111: Število kršitev v zvezi s prehitevanjem na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat kršili predpise v zvezi s prehitevanjem (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 112: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prehitevanjem (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 113: Kršitve v zvezi s prehitevanjem, ki so jih storili kršitelji, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 114: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prednostjo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 115: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so kršili predpise v zvezi s prednostjo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 116: Kršitve v zvezi s prednostjo, ki so jih storili kršitelji, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 117: Število plačilnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 118: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so prejeli plačilne naloge (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 119: Število plačilnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so prejeli vsaj en plačilni nalog (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 120: Število odločb v hitrem postopku na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 121: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so prejeli odločbe po hitrem postopku (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 122: Število odločb po hitrem postopku na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so prejeli vsaj eno odločbo po hitrem postopku (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 123: Število obdolžilnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 124: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki za katere so bili vloženi obdolžilni predlogi (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 125: Število obdolžilnih predlogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil vložen vsaj en obdolžilni predlog (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 126: Število posebnih plačilnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)

- Tabela 127: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so prejeli posebne plačilne naloge (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 128: Število posebnih nalogov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so prejeli vsaj en posebni plačilni nalog (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 129: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil podan predlog za uklonilni zapor (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 130: Število predlogov za uklonilni zapor na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil podan vsaj en predlog za uklonilni zapor (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 131: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejen tehnični pregled vozila (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 132: Število tehničnih pregledov povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so samo povzročitelji, za katere je bil odrejen vsaj en tehnični pregled vozila (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 133: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejena začasna prepoved vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 134: Število začasnih prepovedi vožnje povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so samo povzročitelji, za katere je bil izrečen vsaj en ukrep začasne prepovedi vožnje (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 135: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejena izločitev vozila (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 136: Število izločitev vozil povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so samo povzročitelji, za katere je bil izrečen vsaj en ukrep izločitve vozila (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 137: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejen strokovni pregled na drogo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 138: Število strokovnih pregledov na drogo na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled na drogo (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 139: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil rezultat strokovnega pregleda na drogo pozitiven glede na povzročitelje, za katere je bil strokovni pregled odrejen (100% = povzročitelji za katere je bil strokovni pregled na drogo odrejen) (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 140: Prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah kraja prometne nesreče v obdobju 2004-2009
- Tabela 141: Smrtno ponesrečeni povzročitelji in udeleženci po vrstah udeležbe v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v obdobju 2004-2008
- Tabela 142: Hujše poškodovani povzročitelji in udeleženci po vrstah udeležbe v prometnih nesrečah zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v obdobju 2004-2008
- Tabela 143: Prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po kategorijah cest in po statističnih regijah kraja prometne nesreče
- Tabela 144: Povprečni odstotki prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po mesecih v obdobju 2004 – 2008 v Sloveniji
- Tabela 145: Povprečni odstotki prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po mesecih v obdobju 2004 – 2008 v Sloveniji

- Tabela 146: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po mesecih in statističnih regijah
- Tabela 147: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po dnevih v tednu v obdobju 2004 - 2008
- Tabela 148: Porazdelitev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po dnevih v tednu v obdobju 2004 - 2008
- Tabela 149: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom in prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah in po dnevih v tednu v letih 2004-2008
- Tabela 150: Povprečna starost povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po glavnih vzrokih prometne nesreče
- Tabela 151: Povprečne starosti vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom in povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah
- Tabela 152: Povprečne starosti vseh povzročiteljev, udeležencev prometnih nesreč in kršiteljev (niso povzročili in niso bili udeleženi v prometnih nesrečah) po statističnih regijah
- Tabela 153: Porazdelitev povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po starostnih razredih
- Tabela 154: Statistika starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom
- Tabela 155: Statistika starosti voznikov osebnih avtomobilov - povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah.
- Tabela 157: Povprečna starost udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom po glavnih vzrokih prometne nesreče
- Tabela 158: Povprečne starosti udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v letih 2004-2008
- Tabela 159: Porazdelitev udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po starostnih razredih
- Tabela 160: Statistika starosti udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v času prometne nesreče s smrtnim izidom
- Tabela 161: Smrtno ponesrečeni udeleženci prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe
- Tabela 162: Porazdelitev vseh povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po času med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)
- Tabela 163: Statistika časovnega intervala med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)
- Tabela 164: Porazdelitev povzročiteljev po času med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)
- Tabela 165: Statistika časovnega intervala med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti

	po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)
Tabela 166:	Povprečna starost povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po glavnih vzrokih prometne nesreče
Tabela 167:	Povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v letih 2004-2008
Tabela 167:	Povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah v letih 2004-2008
Tabela 169:	Statistika starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v času povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom
Tabela 170:	Primerjava povprečnih starosti vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo in povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah
Tabela 171:	Porazdelitev vseh povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po času med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)
Tabela 172:	Statistika časovnega intervala med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)
Tabela 173:	Porazdelitev povzročiteljev po času med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)
Tabela 174:	Statistika časovnega intervala med pridobitvijo vozniškega dovoljenja in povzročitvijo prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti po statističnih regijah prebivališča povzročiteljev (upoštevani samo povzročitelji, ki so pridobili vozniško dovoljenje v obdobju 2004-2008)
Tabela 175:	Število vključenih oseb v regresijo po statističnih regijah prebivališča
Tabela 176:	Verjetnosti povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo na leto
Tabela 177:	Verjetnosti povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo
Tabela 178:	Verjetnosti povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo na leto
Tabela 179:	Verjetnosti povzročitve prometnih nesreč brez poškodb glede na število kršitev predpisov v zvezi s hitrostjo na leto
Tabela 179 a:	Vpliv zmanjšanja hitrosti na posledico prometne nesreče
Tabela 180:	Število vseh in pozitivnih alkotestov v obdobju 2001-2009
Tabela 181:	Število pozitivnih alkotestov v obdobju 2004-2008 na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani so vsi povzročitelji (alkotest je pokazal več kot nič; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
Tabela 182:	Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 pozitiven (pokazal več kot nič; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008))

- Tabela 183: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 pozitiven (alkotest je pokazal več kot nič; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 184: Razlika med odstotki povzročiteljev in udeležencev prometnih nesreč pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 185: Odstotki kršiteljev prometnih nesreč, pri katerih je bil alkotest vsaj enkrat pozitiven v obdobju 2004-2008 pozitiven (alkotest je pokazal več kot nič; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 186: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so vsaj enkrat zavrnili alkotest a pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 187: Število zavrnjenih alkotestov na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so vsaj enkrat zavrnili alkotest v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 188: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, ki so vsaj enkrat zavrnili alkotest v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 189: Število zavrnjenih alkotestov na udeleženca prometne nesreče – upoštevani samo udeleženci, ki so vsaj enkrat zavrnili alkotest (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 190: Število zavrnjenih alkotestov kršiteljev, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 191: Vsi strokovni pregled na alkohol in delež pozitivnih strokovnih pregledov na alkohol v letih 2001-2009
- Tabela 192: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil odrejen najmanj en strokovni pregled na alkohol po statističnih regijah prebivališča povzročitelja (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 193: Število strokovnih pregledov na alkohol na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 194: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, za katere je bil odrejen strokovni pregled na alkohol (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 195: Število strokovnih pregledov na alkohol na udeleženca prometne nesreče – upoštevani samo udeleženci, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled
- Tabela 196: Odstotek kršiteljev, ki niso povzročili prometne nesreče in niso bili udeleženi v prometni nesreči in so bili napoteni na strokovni pregled
- Tabela 197: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, za katere je bil vsaj en strokovni pregled na alkohol pozitiven glede na vse povzročitelje v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 198: Število strokovnih pozitivnih pregledov na alkohol na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, za katere je bil odrejen vsaj en strokovni pregled pozitiven v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 199: Odstotki udeležencev prometnih nesreč, za katere je bil vsaj en strokovni pregled na alkohol pozitiven v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 200: Število pozitivnih strokovnih pregledov na alkohol na udeleženca prometne nesreče – upoštevani samo udeleženci, za katere je bil odrejen vsaj en

- strokovni pregled pozitiven v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 201: Odstotki povzročiteljev prometnih nesreč, ki so vsaj enkrat zavrnilo strokovni pregled na alkohol v obdobju 2004-2008 (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 202: Število zavrjenih pregledov na alkohol na povzročitelja prometne nesreče – upoštevani samo povzročitelji, ki so zavrnilo vsaj en strokovni pregled pozitiven (upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 203: Količina alkohola ugotovljenega na strokovnem pregledu na alkohol
- Tabela 204: Količina alkohola v krvi (g/kg) ugotovljenega pri strokovnem pregledu na alkohol – upoštevani samo povzročitelji, ki so imeli alkohol v krvi (več kot 0,00 g/kg)
- Tabela 205: Količina alkohola, ugotovljenega na strokovnih pregledih (g/kg)
- Tabela 206: Količina alkohola, ugotovljenega na strokovnih pregledih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Tabela 207: Količina alkohola, ugotovljenega na strokovnih pregledih udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008
- Tabela 208: Primerjava posledic za alkoholizirane in nealkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Tabela 209: Primerjava posledic za alkoholizirane in nealkoholizirane povzročitelje in udeležence prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Tabela 210: Posledice za alkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevani vsi povzročitelji, za katere je strokovni pregled na alkohol pokazal več kot nič g/kg)
- Tabela 211: Struktura posledic za alkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevani vsi povzročitelji, za katere je strokovni pregled na alkohol pokazal več kot nič g/kg; upoštevana vsa pojavljanja osebe v obdobju 2004-2008)
- Tabela 212: Posledice za nealkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevani vsi povzročitelji, za katere je strokovni pregled na alkohol pokazal nič g/kg v obdobju 2004-2008)
- Tabela 213: Struktura posledic za nealkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Tabela 214: Primerjava posledic za alkoholizirane in nealkoholizirane povzročitelje prometnih nesreč s smrtnim izidom (upoštevani vsi povzročitelji, za katere je strokovni pregled na alkohol pokazal več kot nič g/kg)
- Tabela 215: Povzročitelji, udeleženci in kršitelji po starosti in količini alkohola
- Tabela 216: Povprečne vrednosti količine alkohola v krvi povzročiteljev, udeležencev prometnih nesreč in kršiteljev (strokovni pregledi na alkohol)
- Tabela 217: Srednje vrednosti količine alkohola v krvi povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po starosti (upoštevani so samo povzročitelji z alkoholom v krvi)
- Tabela 218: Povzročitelji prometnih nesreč s smrtnim izidom po starosti in količini alkohola
- Tabela 219: Porazdelitev prometnih nesreč s smrtnim izidom po urah in alkoholiziranosti povzročitelja
- Tabela 220: Hipotetično zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom

Tabela 221:	Porazdelitev povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po upravnih enotah prebivališča
Tabela 222:	Število vključenih oseb v regresijo po statističnih regijah prebivališča
Tabela 223:	Verjetnosti povzročitve prometne nesreče s smrtnim izidom glede na število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom
Tabela 224:	Verjetnosti povzročitve prometne nesreče s hujšo telesno poškodbo glede na število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom
Tabela 225:	Verjetnosti povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo glede na število kršitev predpisov v zvezi z alkoholom
Tabela 226:	Časovna vrsta smrtno ponesrečenih motoristov v obdobju 2001-2009
Tabela 227:	Porazdelitev motoristov po posledicah
Tabela 228:	Smrtno ponesrečeni motoristi po statističnih regijah kraja nesreče
Tabela 229:	Število smrtno ponesrečenih motoristov po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008
Tabela 230:	Smrtno ponesrečeni motoristi po statističnih regijah kraja nesreče kot povzročitelji oziroma udeleženci
Tabela 231:	Glavni vzroki prometnih nesreč s smrtnim izidom, ki so jih povzročili motoristi
Tabela 232:	Glavni vzroki prometnih nesreč s smrtnim izidom, v katerih so se smrtno ponesrečili udeleženi motoristi (ne povzročitelji)
Tabela 233:	Smrtno ponesrečeni motoristi po kategorijah cest in naseljih
Tabela 234:	Smrtno ponesrečeni motoristi po mesecih
Tabela 236:	Smrtno ponesrečeni motoristi po dnevih v tednu
Tabela 237:	Porazdelitev smrtno ponesrečenih motoristov po statističnih regijah kraja nesreče glede na statistično regijo prebivališča
Tabela 238:	Razmerja posledic prometnih nesreč med udeleženi vozniki osebnih avtomobilov in motoristi
Tabela 239:	Porazdelitev motoristov po starosti in posledicah
Tabela 240:	Gostote starostnih razredov motoristov po posledicah
Tabela 241:	Povprečne starosti smrtno ponesrečenih motoristov po statističnih regijah prebivališča
Tabela 242:	Porazdelitev motoristov, ki so se smrtno ponesrečili in je v evidenci evidentiran datum pridobitve voznškega dovoljenja A kategorije po času med pridobitvijo tega dovoljenja in prometno nesrečo (vozniški staž)
Tabela 243:	Količina alkohola v krvi smrtno ponesrečenih motoristov
Tabela 244:	Količina alkohola v krvi smrtno ponesrečenih voznikov osebnih avtomobilov
Tabela 245:	Časovna vrsta smrtno ponesrečenih kolesarjev v obdobju 2001-2009
Tabela 246:	Število smrtno ponesrečenih kolesarjev po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008
Tabela 247:	Število hujše poškodovanih kolesarjev po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008
Tabela 248:	Vzroki prometnih nesrečah v katerih so umrli kolesarji v obdobju 2004-2008
Tabela 249:	Porazdelitev smrtno ponesrečenih kolesarjev po starosti
Tabela 250:	Časovna vrsta smrtno ponesrečenih pešcev v obdobju 2001-2009
Tabela 251:	Porazdelitev pešcev po posledicah

Tabela 252:	Smrtno ponesrečeni pešci po statističnih regijah kraja nesreče
Tabela 253:	Število smrtno ponesrečenih pešcev po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008
Tabela 254:	Smrtno ponesrečeni pešci po statističnih regijah kraja nesreče kot povzročitelji oziroma udeleženci
Tabela 255:	Glavni vzroki prometnih nesrečah, v katerih so umrli pešci v obdobju 2004-2008
Tabela 256:	Smrtno ponesrečeni pešci po kategorijah cest in naseljih
Tabela 257:	Smrtno ponesrečeni pešci po mesecih
Tabela 258:	Smrtno ponesrečeni pešci po dnevih v tednu
Tabela 259:	Starostna struktura pešcev po posledicah v obdobju 2004-2008
Tabela 260:	Gostote starostnih razredov pešcev po posledicah
Tabela 261:	Povprečne starosti smrtno ponesrečenih pešcev po statističnih regijah prebivališča
Tabela 262:	Količina alkohola v krvi smrtno ponesrečenih pešcev
Tabela 263:	Porazdelitev oseb mlajših od 15 let po posledicah
Tabela 264:	Smrtno ponesrečene osebe mlajše od 15 let po statističnih regijah kraja nesreče
Tabela 265:	Število smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008
Tabela 266:	Število težje poškodovanih oseb mlajših od 15 let po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008
Tabela 267:	Glavni vzroki prometnih nesreč, v katerih so umrle osebe mlajše od 15
Tabela 268:	Smrtno ponesrečene osebe mlajše od 15 let po kategorijah cest in naseljih
Tabela 269:	Porazdelitev oseb mlajših od 15 let po starostnih razredih in posledicah
Tabela 270:	Gostote starostnih razredov oseb mlajših od 15 let po posledicah
Tabela 271:	Osebe mlajše od oseb mlajših od 15 let po vrsti udeležbe in posledicah
Tabela 272:	Časovna vrsta smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009
Tabela 273:	Časovna vrsta hujše poškodovanih oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009
Tabela 274:	Porazdelitev oseb starih 64 in več let po posledicah
Tabela 275:	Smrtno ponesrečene osebe stare 64 in več let po statističnih regijah kraja nesreče
Tabela 276:	Število smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008
Tabela 277:	Število težje poškodovanih oseb starih 64 in več let po statističnih regijah kraja nesreče in letih 2004-2008
Tabela 278:	Glavni vzroki prometnih nesreč v katerih so umrle osebe starej 64 in več let v obdobju 2004-2008
Tabela 279:	Smrtno ponesrečene osebe stare 64 in več let po kategorijah cest in naseljih v obdobju 2004-2008
Tabela 280:	Smrtno ponesrečene osebe stare 64 in več let po mesecih v obdobju 2004-2008
Tabela 281:	Smrtno ponesrečene osebe stare 64 in več let po dnevih v tednu v obdobju

2004-2008

- Tabela 282: Porazdelitev oseb starih 64 in več let po starostnih razredih in posledicah v obdobju 2004-2008
- Tabela 283: Gostote starostnih razredov oseb starih 64 in več let po posledicah v obdobju 2004-2008
- Tabela 284: Osebe stare 64 in več let po vrsti udeležbe in posledicah v obdobju 2004-2008
- Tabela 285: Parametri modela po metodi Expert Model
- Tabela 286: Parametri modela po metodi Exponential smoothing z modelom Winter's multiplicative
- Tabela 287: Predvidena števila prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2010 po mesecih
- Tabela 288: Parametri modela po metodi Expert Model
- Tabela 289: Parametri modela po metodi Winter's multiplicative
- Tabela 290: Predvidena števila smrtno ponesrečenih oseb v prometnih nezgodah v letu 2010 po mesecih
- Tabela 291: Predvidena števila prometnih nezgod s telesno poškodbo v letu 2010 po mesecih
- Tabela 292: Predvidena števila huje poškodovanih oseb v prometnih nezgodah v letu 2010 po mesecih
- Tabela 293: Predvidena števila lažje poškodovanih oseb v prometnih nezgodah v letu 2010 po mesecih

SEZNAM GRAFOV IN SLIK

- Slika 1: Sistemska shema cestnega prometa
- Slika 2: Določanje ciljnih skupin statistične analize
- Graf 1: Gibanje števila vseh prometnih nesreč v EU in posebej v Sloveniji
- Graf 2: Verižni indeks vseh prometnih nesreč v EU in posebej v Sloveniji
- Graf 3: Gibanje števila poškodovanih oseb v prometnih nesrečah v EU in posebej v Sloveniji
- Graf 4: Verižni indeks poškodovanih oseb v prometnih nesrečah v EU in posebej v Sloveniji
- Graf 5: Gibanje števila mrtvih v prometnih nesrečah v EU in posebej v Sloveniji v obdobju 2001-2010
- Graf 6: Verižni indeks mrtvih v prometnih nesrečah v EU in posebej v Sloveniji
- Graf 7: Odstotki mrtvih v prometnih nesrečah po državah EU v letu 2009 glede na leto 2008
- Graf 8: Gibanje števila vseh prometnih nesreč po statističnih regijah v letih 2004-2009
- Graf 9: Povprečni indeksi gibanja vseh prometnih nesreč v obdobju 2005-2009 po
- Graf 10: Gibanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah v letih
- Graf 11: Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2005-2009
- Graf 12: Gibanje števila prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo po statističnih regijah v
- Graf 13: Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo v obdobju
- Graf 14: Gibanje števila prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo po statističnih regijah v letih 2004-2009
- Graf 15: Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah
- Graf 16: Gibanje števila prometnih nesreč brez poškodb po statističnih regijah v letih 2004-2009
- Graf 17: Povprečni indeksi gibanja prometnih nesreč brez poškodb v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah
- Graf 18: Število prometnih nesreč s telesno poškodbo (stolpci) in prometnih nesreč s smrtnim izidom (krivulja) po letih (črtnostolpčni graf na dveh oseh)
- Graf 19: Razsevni diagram prometnih nesreč s telesno poškodbo in prometnih nesreč s smrtnim izidom z vrisano regresijsko premico.
- Graf 20: Gibanje števila smrtno ponesrečenih oseb po statističnih regijah prebivališča v letih 2004-2009
- Graf 21: Povprečni indeksi gibanja smrtno ponesrečenih oseb v obdobju 2005-2009 po statističnih regijah prebivališča
- Graf 22: Odstotki prometnih nesreč s smrtnim izidom po statističnih regijah v obdobju 2004-2008

- Graf 23: Porazdelitev števila prometnih nesreč s smrtnim izidom v naseljih in izven naselij in odstotkov prometnih nesreč s smrtnim izidom v naseljih
- Graf 24: Odstotki mrtvih po glavnih vzrokih prometnih nesreč v obdobju 2001-2009
- Graf 25: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po vrsti udeležbe gledena to, ali so bili sami udeleženi ali je bila poleg njih še ena oseba
- Graf 26: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po kategorijah cest in vrsti naselij glede na to, ali so bili sami udeleženi ali je bila poleg njih še ena oseba
- Graf 27: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po spolu glede na to, ali so bili sami udeleženi ali je bila poleg njih še ena oseba
- Graf 28: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po starosti glede na to, ali so bili sami udeleženi ali pa je bilo udeleženih več oseb
- Graf 29: Primerjava povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom po količini alkohola v krvi glede na to, ali so bili sami udeleženi ali je bila poleg njih še ena oseba
- Graf 30: Histogram starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom
- Graf 31: Histogram starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo
- Graf 32: Primerjava med odstotki prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti in vsemi prometnimi nesrečami s smrtnim izidom
- Graf 33: Primerjava med odstotki prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti in vsemi prometnimi nesrečami s hujšo telesno poškodbo
- Graf 34: Odstotki mrtvih zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v prometu v obdobju 2004-2008
- Graf 35: Odstotki huje poškodovanih zaradi neprilagojene hitrosti po vrsti udeležbe v prometu v obdobju 2004-2008
- Graf 36: Histogram povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti z dodano krivuljo normalne porazdelitve
- Graf 37: Histogram povprečne starosti udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom zaradi neprilagojene hitrosti z dodano krivuljo normalne porazdelitve
- Graf 38: Histogram povprečne starosti povzročiteljev prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo zaradi neprilagojene hitrosti z dodano krivuljo normalne porazdelitve
- Graf 39: Odstotki alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v obdobju 2004-2009
- Graf 40: Odstotki alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč po letih
- Graf 41: Gibanje števila vseh in pozitivnih alkotestov (stolpci) in odstotkov pozitivnih alkotestov (krivulja) v letih 2001-2009
- Graf 42: Prikaz odstotkov zavrnitve alkotesta po statističnih regijah prebivališča povzročitelja prometne nesreče
- Graf 43: Prikaz števila vseh strokovnih pregledov na alkohol (stolpci) in odstotkov pozitivnih strokovnih pregledov na alkohol (krivulja) v obdobju 2001-2009
- Graf 44: Histogram količine alkohola v krvi povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 (upoštevani samo povzročitelji z alkoholom v krvi)
- Graf 45: Histogram količine alkohola v krvi udeležencev prometnih nesreč s smrtnim izidom v obdobju 2004-2008 (upoštevani samo udeleženci z alkoholom v krvi)
- Graf 46: Verjetnosti povzročitve prometne nesreče z lažjo telesno poškodbo za kršitelje z več kršitvami v zvezi z alkoholom
- Graf 47: Časovna vrsta mrtvih motoristov v obdobju 2001-2009
- Graf 48: Število smrtno ponesrečenih motoristov z odstotkom med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v prometnih nesrečah obdobju 2001-2009

- Graf 49: Odstotek smrtno ponesrečenih motoristov med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008
- Graf 50: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so umrli motoristi po urah
- Graf 51: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se motoristi težje poškodovali
- Graf 52: Histogram starosti smrtno ponesrečenih motoristov
- Graf 54: Število smrtno ponesrečenih kolesarjev z odstotkom med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v prometnih nesrečah obdobju 2001-2009
- Graf 55: Število smrtno ponesrečenih kolesarjev z odstotkom med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v prometnih nesrečah po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008
- Graf 56: Število huje poškodovanih kolesarjev z odstotkom med vsemi huje poškodovanimi osebami v prometnih nesrečah po statističnih regijah kraja nesreče v obdobju 2004-2008
- Graf 57: Prikaz časovne vrste smrtno ponesrečenih pešcev obdobju 2001-2009
- Graf 58: Število smrtno ponesrečenih pešcev z odstotkom pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v obdobju 2001-2009
- Graf 59: Odstotek smrtno ponesrečenih pešcev med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
- Graf 60: Smrtno ponesrečeni pešci po mesecih
- Graf 61: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so umrli pešci po urah
- Graf 62: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se pešci težje poškodovali
- Graf 63: Histogram starosti smrtno ponesrečenih pešcev
- Graf 64: Odstotek smrtno ponesrečenih oseb mlajših od 15 let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
- Graf 65: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se smrtno ponesrečile osebe mlajše od 15 let po urah
- Graf 66: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se huje poškodovale osebe mlajše od 15 let po urah
- Graf 67: Časovna vrsta mrtvih oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009
- Graf 68: Število smrtno oseb starih 64 in več let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami v prometnih nesrečah obdobju 2004-2009
- Graf 69: Časovna vrsta huje poškodovanih oseb starih 64 in več let v obdobju 2004-2009
- Graf 70: Število huje poškodovanih oseb starih 64 in več let med vsemi huje poškodovanimi osebami v prometnih nesrečah obdobju 2004-2009
- Graf 71: Odstotek smrtno ponesrečenih oseb starih 64 in več let med vsemi smrtno ponesrečenimi osebami
- Graf 72: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se smrtno ponesrečile osebe stare 64 in več let po urah v obdobju 2004-2008
- Graf 73: Porazdelitev prometnih nesreč, v katerih so se huje poškodovale osebe stare 64 in več let po urah v obdobju 2004-2008
- Graf 74: Linijski grafikon dejanske časovne vrste, časovne vrste izračunane na podlagi modela dobljenega po postopku Expert Model in predvidenih vrednosti za leto 2010
- Graf 75: Predvidena števila prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2011 (skupaj 117).
- Graf 76: Predvidena števila smrtno ponesrečenih oseb v letu 2011 (skupaj 130).
- Graf 77: Predvidena števila huje poškodovanih oseb v letu 2011 (skupaj 809).