

Franc Hribernik

ALI LAHKO DRUŽBA UČINKOVITEJE POMAGA ŽRTVAM PROMETNEGA NASILJA?

UVOD

Vse sodobne družbe se ob koncu drugega tisočletja bolj ali manj uspešno ukvarjajo z obsežnimi posledicami, ki so produkt izrazito pospešenega ekonomskega in tehnološkega razvoja, in z nezmožnostjo pravočasnega prilagajanja posameznika povečanim mobilnostnim zahtevam modernega časa. V prvi vrsti gre za še kako aktualno vprašanje ohranjanja demografskega potenciala, ki ga tako razvite kot manj razvite družbe vsakodnevno izgubljajo zaradi tragičnega prometnega dogajanja. Podatki o številu izgubljenih življenj in hkratnem še več desetkrat večjem številu telesno poškodovanih ni in ne more biti stvar zgolj zainteresirane znanstvene in strokovne javnosti, temveč je stvar vseh, ki so na kakršenkoli način udeleženi v cestnem prometu. Žrtve prometnega nasilja so v prvi vrsti množičen pojav in resen socialni problem, ki mu — zlasti zaradi razsežnosti pojava — zagotovo še ni namenjeno dovolj pozornosti. Hkrati gre za fenomen, ki na bolj ali manj identičen način prizadene vse družbene skupnosti. V svetu se število mrtvih zaradi posledic tragičnih prometnih nesreč šteje v stotočice, število telesno prizadetih pa zajema letno kar nekaj milijonov ljudi. Tako npr. samo ZDA, ki sicer prepoznavno vodijo v razvoju motorizacije, izgubijo letno okoli 50.000 ljudi — ne glede na to, da je tudi dosežena raven cestnoprometne varnosti pri njih med najugodnejšimi v svetu.

Zaradi prometne nesreče in spremljajočih posledic tega kompleksnega družbenega pojava se na dramatičen način spremeni način življenje preživelih ponesrečencev in njihovega ožjega socialnega okolja, pri čemer se hkrati neizogibno spremenijo tudi številne socialne relacije. Tragično izginotje staršev npr. za vselej determinira življenjsko pot otrok; izguba otrok pa vnese nenadomestljivo praznino v družinsko življenje. Fizično in psihično povsem zdravi ljudje vseh starosti na neprosto voljen način postanejo telesno in/ali mentalno nebolgli in povsem odvisni od svojcev — če jih seveda imajo. Drugače se pridružijo socialni kategoriji odvisnih, za katere se zdrav posameznik v pehanju za uspehom in materialnimi dobrinami kaj dosti niti ne zmeni. Vse do trenutka, ko se tudi sam v kakršnikoli obliki pridruži čedalje daljši vrsti trpečih. Ne tako redko zgolj zaradi lastne napake, še pogosteje pa zaradi spleta naključnih — a usodnih — okoliščin in krivde drugih.

Številni raziskovalci po svetu ugotavljajo, da je stopnja družbene indiferentnosti do pojava prometnih nesreč in njihovih posledic razmeroma zelo velika, kar je glede na razsežnost problematike vsaj na prvi pogled kontradiktorno. Podrobnejši vpogled v naravo pojava pa pokaže, da je participacija v cestnem prometu (ne glede na prometno vlogo in v kakršnikoli obliki) vselej pogojena z določenim objektivnim tveganjem. Zato so razmišljanja, da se »profesionalnemu« prometnemu udeležencu ne more zgoditi

nič nenavadnega (Komuškič 1993), lahko le element povečanega samozaupanja, brez katerega bi bil strah zaradi vselej prisotne visoke stopnje objektivne nevarnosti participacije v cestnem prometu bistveno bolj izrazit. Vsakdo ima zelo veliko možnosti, da se vsaj enkrat v življenju pridruži kategoriji ponesrečenih udeležencev prometnega nasilja, pri čemer ni nujno, da sam s svojim ravnanjem k temu sploh kaj prispeva. Analitiki pojava prometnih nesreč opozarjajo zvečine le na posledice, ki zadevajo posamezne elemente cestnoprometne varnosti (izguba demografskega potenciala, obsežna materialna škoda, ki zadeva različne elemente družbene reprodukcije, ipd.), malo ali skoraj nič pa se ne razmišlja o multidimenzionalnih socialnih posledicah, ki jih ima popolna izguba družinskega člana ali njegova zmanjšana oz. povsem uničena delovna ter siceršnja sposobnost za samostojno življenje – tako za ponesrečenega posameznika kot tudi za njegovo ožje in širše socialno okolje (Inić 1987).

Družbena indiferentnost do žrtev prometnega nasilja se kaže tudi v tem, da so le redke države izoblikovale metodologijo izračunavanja celostnih družbenih stroškov, ki jih vselej povzročijo prometne nesreče s smrtnim izidom ali s telesnimi poškodbami. Toda tudi v teh primerih gre pogosto za ovrednotenje zlasti neposredno izgubljenih materialnih dobrin (npr. uničenih vozil, poškodovanega cestišča, infrastrukturne opreme itn.), vloženega družbenega kapitala v razvoj posameznika (npr. stroški njegovega šolanja) in pričakovanih koristi od njegovega delovnega prispevka, medtem ko cene za uničenje ali razbitje kvalitete socialnega mikro okolja sploh ni mogoče adekvatno ovrednotiti. Kljub temu je dobilo izgubljeno človeško življenje zaradi prometne tragedije svojo konkretno (o)ceno, ki npr. za nemške razmere dosega ali celo presega milijon nemških mark, zaradi česar posamezni prometni eksperti poskušajo prebuditi javnost in jo zainteresirati za odločnejše ukrepanje tudi s šokantnimi ekonomskimi izračuni, ki v slovenskem primeru pomenijo letno

izgubljenih blizu 50 milijard tolarjev družbenega bruto proizvoda (Gspan, Jug 1993; Žlender 1994). Ocenjena ekonomska izguba pa je bila npr. v državah bivše EGS ovrednotena kar na okoli 70 milijard ecujev (Gerondeau et al. 1992). »Ceno«, ki jo priznavajo zavarovalnice ponesrečencem oz. njihovim svojcem za izgubljenno človeško življenje ali uničeno zdravje kot posledica prometnih nesreč, pa ima vsekakor bistveno nižjo vrednost.

Z vidika kompleksnejše socialne evalvacije pojava prometnih nesreč je vsekakor še kako relevantno vprašanje, koliko sredstev in energije je treba vložiti v zdravstveno rehabilitacijo ponesrečenec in vnovično socialno integracijo telesno in/ali mentalno prizadetih oseb. Še težje je iskanje nadomestnega delovnega mesta za vse večje število invalidov. En sam trenutek nepazljivosti, napačna odločitev, zavestno tveganje ali nezavedna napaka lahko povzroči tragedijo neslučenih razsežnosti in dramatično spremembo socialnega statusa in nadaljnje življenjske poti – ne le za ponesrečenega, temveč za vse člane ožjega socialnega okolja, ki mu posameznik pripada.

Že iz nekaj navedenih aspektov socialne problematike negativnega prometnega dogajanja se zastavlja aktualno vprašanje, ali je slovenska družba naredila dovolj bodisi za preprečevanje pojava prometnih nesreč ali za saniranje nastalih posledic. So žrtve prometnega nasilja prepuščene predvsem samim sebi in svojim svojcem? Bi bilo mogoče za preprečevanje tega pojava narediti še kaj? In končno, kdo bi moral poskrbeti za večjo prometno varnost prebivalstva?

V prispevku želimo tudi na ta način opozoriti zlasti širšo strokovno javnost, da je treba čimprej spremeniti sedanji, v vseh pogledih močno podcenjevalni odnos do fenomena prometnega nasilja, ki se na najbolj brutalen način kaže v izjemno visokem številu mrtvih in še nekajkrat večjem številu telesno huje in lažje poškodovanih. Vsako ohranjeno življenje in neprizadeta telesna integriteta bosta največ prispevala k boljši kvaliteti življenja, česar se navadno zavemo šele takrat, ko

smo neposredno prizadeti in ko ni mogoče več spremeniti nastale situacije. Z resno zastavljenim preventivnim delom pa lahko v marsičem spremenimo usodo tistih, ki jih ta oblika nasilja še ni zajela. K temu morajo prispevati svoj delež tudi številne socialne institucije.

Analiza razsežnosti tragičnega dogajanja na slovenskih cestah in očitno pomanjkljive skrbi družbenih institucij za varovanje omejenih demografskih potencialov temelji na razpoložljivih statističnih podatkih o prometnih nesrečah na slovenskih cestah, med katerimi se ne tako redko znajdejo tudi tujci – bodisi kot povzročitelji ali soudeleženci. Njihovo trpljenje zagotovo ni nič manjše, kot je trpljenje vseh tistih, ki jih osebno poznamo ali pa so slovenski državljani!

RAZSEŽNOST POJAVA PROMETNEGA NASILJA NA SLOVENSKEH CESTAH

Množični pojav prometnih nesreč gre vsekakor uvrstiti med tiste oblike družbenega nasilja, za katerega se mnogi ljudje niti kaj dosti ne zmenijo. Visoka stopnja osebne in družbene indiferentnosti je brez dvoma pogojena z naravo samega pojava. Prometne nesreče se namreč dogajajo vsak dan, zaradi česar so tudi sprejete kot nekaj samoumevnega, kot pojav, ki se mu zaradi vrste objektivnih okoliščin (npr. slabe ceste, neugodne vremenske razmere, vselej mogoče tehnične okvare vozil itn.) niti ne da povsem izogniti. Ker gre za tako razširjen družbeni pojav, je tudi tolerantnost do njih bistveno večja kot v primeru medijsko pretirano obarvanih pojavov političnega terorja, brutalnega vojaškega nasilja ipd. Posledično so tudi storilci kaznivih dejanj zoper ogrožanje varnosti cestnega prometa deležni manj rigoroznih kazni, kot so jih deležni storilci drugih hudih kaznivih dejanj, pa čeprav je končni učinek tega kaznivega dejanja povsem identičen (nasilna smrt oz. telesna poškodba in spremljajoča velikanska materialna škoda). Indiferentnost se očitno pojavi vselej, ko gre za dolgotrajen in pogosto ponavljajoč fenomen (Zajc 1994). Celo

umazani vojaški spopadi in vsakodnevna poročila o posamičnih žrtvah postanejo »sprejemljivejša« – vendar vselej le do trenutka, ko se vnovič zgodi izrazito krvavi masaker. Šele takrat se vnovič resneje predrami najširša (tudi svetovna) javnost in zahteva odločnejši poseg.

Prav zato ni presenetljivo, da tudi v primeru tragičnega dogajanja na krvavih slovenskih cestah postanejo medijsko odmevni le tisti prometni »dogodki«, v katerih je naenkrat umrlo ali je bilo poškodovanih večje število prometnih udeležencev. O preminulih žrtvah posamičnih prometnih nesreč sicer vsakodnevno pišejo »črne« kronike, vendar posebnega učinka na spremembo odnosa do te oblike nasilja ni zaznati. Trdili bi lahko, da je občutljivost za tragične dogodke pogojena zlasti s kvantitativnostjo pojava in socialno reputacijo ponesrečenca. Šele če je v nesreči udeležen ali zaradi njenih posledic celo umre ugledna oseba (npr. politik, vrhunski strokovnjak itn.), se novica dvigne na raven aktualnega dogodka.

Ne glede na to ima slovenska družba več kot tehten razlog za resno zaskrbljenost. Na to opozarjajo mednarodne komparativne študije, ki nas po upoštevanju številnih pokazateljev cestnoprometne varnosti upravičeno postavljajo v sam vrh prometno nevarnih evropskih držav in kjer je očitno, da organizirana družba še ni znala poskrbeti za sprejemanje in izvajanje učinkovitih ukrepov, s katerimi se ne le preprečujejo osebne tragedije, temveč se hkrati preprečuje tudi širjenje socialne problematike. Če za ponesrečenega oz. preostale nepreskrbljene družinske člane deloma ali v celoti ne prevzame odgovornosti kdo iz ožjega socialnega okolja, jo bo morala v končni instanci država oz. njene specializirane socialne institucije. Prometne nesreče so tako izrazito multidimenzionalni socialni pojav, s katerim bi se morale resneje ukvarjati mnoge – med seboj vsekakor dobro usklajene – družbene institucije in ne le peščica entuziastov, ki se zavedajo materialne in socialne kompleksnosti tega sicer močno razširjenega, toda v vsch pogledih podcenjenega družbenega pojava.

Dejansko razsežnost, ki jo ima za posameznika ter ožje in širše socialno okolje fenomen prometnih nesreč, razkrivajo prometne statistike o skupnem številu takih dogodkov in še zlasti o številu umrlih in telesno poškodovanih. V dobrih dveh desetletjih je na slovenskih cestah izgubilo življenje toliko prebivalcev, kot ga npr. šteje srednje veliko slovensko mesto (preglednica 1). Z vsakim

Preglednica 1: Skupno število prometnih nesreč, smrtno ponesrečenih in telesno poškodovanih udeležencev v Sloveniji v letih 1971-1993

PROMETNE NESREČE				POSLEDICE PROMETNIH NESREČ				
LETO	SKUPAJ	SMRTNE	TEL. POŠK.	SKUPAJ	SMRTI	TEL. SK.	HUDE	LAŽJE
1971	8.672	589	8.083	12.333	644	11.689	4.513	7.176
1972	8.413	563	7.850	11.722	625	11.097	3.932	7.165
1973	8.500	617	7.883	11.939	701	11.238	4.211	7.027
1974	7.936	506	7.430	10.793	557	10.236	3.715	6.521
1975	8.192	536	7.656	11.376	596	10.780	3.829	6.951
1976	8.001	518	7.483	11.210	587	10.623	3.419	7.204
1977	8.911	606	8.305	12.527	680	11.847	3.700	8.147
1978	7.951	656	7.295	11.348	729	10.619	3.494	7.125
1979	7.537	663	6.874	10.725	735	9.990	3.368	6.622
1980	6.841	502	6.439	9.927	558	9.369	3.140	6.229
1981	6.499	497	6.002	9.162	565	8.597	2.818	5.779
1982	6.866	516	6.350	9.724	569	9.155	2.963	6.192
1983	6.070	472	5.598	8.401	527	7.874	2.527	5.317
1984	5.546	440	5.106	7.866	492	7.374	2.443	4.931
1985	5.481	426	5.055	7.480	464	7.016	2.531	4.485
1986	5.942	444	5.498	8.351	504	7.847	2.968	4.879
1987	6.364	508	5.856	9.059	558	8.501	3.334	5.167
1988	6.085	474	5.611	8.401	551	7.850	3.123	4.727
1989	5.825	471	5.354	7.959	554	7.405	3.011	4.394
1990	5.177	453	4.724	7.050	517	6.533	2.638	3.895
1991	5.479	422	5.057	7.400	462	6.938	2.660	4.278
1992	5.882	432	5.450	7.886	492	7.394	2.642	4.752
1993	6.290	446	5.844	8.255	493	7.762	2.555	5.207
SKU-PAJ	158.460	11.757	146.803	220.894	13.160	207.734	73.534	134.170
(%)	100	7,4	92,6	100	6	94	33,3	60,7

Vir podatkov: Statistični podatki prometnih nezgod... Ljubljana: RSNZ in MNZ.

preminulim ponesrečencem je povezana življenjska usoda družine. Ob upoštevanju ugotovitve, da na cesti zelo pogosto umirajo pripadniki mlajših starostnih kohort prebivalstva in da postajajo invalidi vse pogostejše ljudje, ki so bili bodisi v obdobju polne življenjske energije ali pa še niso niti vstopili v svet odraslosti, se je vsekakor vredno vprašati, ali so bile oz. so tolikšne žrtve res neizogibne. Je v dobrih dveh desetletjih za manj kot dvomilijonski narod z dokazljivo upadajočo reproduktivno sposobnostjo več kot 13.000 umrlih in več kot 207.000 telesno poškodovanih res tako nepomembno število?

Predstavljeni statistični podatki kljub svoji šokantnosti vendarle razkrivajo le del celovitega pojava prometnega nasilja, saj zajemajo zgolj tiste prometne nesreče, ki so se končale s smrtnim izidom ali s težjo oz. lažjo telesno poškodbo. Število dogodkov, ki niso terjali krvnega davka oz. telesnih poškodb, je namreč kar nekajkrat večje od navedenega števila težjih prometnih nesreč. Razmerje med številom tragičnih nesreč in nastalimi posledicami na transparenten način razkriva, da v povprečju vsak tak dogodek zahteva vsaj eno smrtno žrtev in več kot eno telesno prizadeto osebo. Med njimi pa je vsaj tretjina takih, ki so bili pri tem zaznamovani z resnejšimi poškodbami. Kolikšno število jih je ostalo za vselej invalidnih, niti ne vemo. Morda oficialna družba tega niti ne želi vedeti. Le tako je mogoče pojasniti odnos javne sfere do tega družbenega segmenta.

Dramatična razsežnost pojava prometnih nesreč v 70. in deloma tudi v 80. letih nesporno kaže tudi na to, da sta bila razmeroma hiter razvoj motorizacije in uspešnost prilagajanja prebivalstva novonastalim prometnim razmeram v precejšnjem neskladju. Visok krvni davek in vse druge posledice prometnih nesreč potrjujejo domnevo, da človek s svojimi omejenimi sposobnostmi adaptacije vselej zaostaja za tehnološkim razvojem (Inić 1987). Zaostanek starejših generacij pa je še precej večji, kajti njihova sposobnost prilagajanja procesom modernizacije je bistveno manj izražena kot pri mlajših

generacijah, ki so se v svojem socializacijskem procesu neposredno soočale z zahtevami modernega prometa. Če imajo slednje dokazljive prednosti glede uspešnejšega prilagajanja, pa plačujejo (pre)visok krvni davek tudi za to, ker živijo nevarno življenje in na veliko načinov demonstrirajo tvegano vedenje (Plant, Plant 1992, Kaplan et al. 1993, Hribernik 1994). Ena izmed oblik izpostavljanja tvegane ravnanju se neposredno odraža v cestnem prometu. Umrljivost mladih generacij gre v največji meri prav na račun nasilnih smrti zaradi prometnih nesreč. V Sloveniji je slednjih več kot četrtnina.

Čeprav je mogoče trditi, da se je obseg tragičnega prometnega nasilja v zadnjem desetletju z bolj ali manj izrazitimi oscilacijami v primerjavi z dogajanjem v 70. letih vsekakor pomembno zmanjšal, pa komparacije s prometno varnejšimi državami vztrajno dokazujejo, da je zaostanek Slovenije za razvitejšimi izjemno velik. Tako imajo države severnega in severozahodnega dela Evrope v povprečju kar trikrat manj smrtnih žrtev, pomembno nižje pa je tudi relativno število telesno poškodovanih. Nizozemska, ki velja v iskanju prometnih rešitev za eno od najbolj naprednih evropskih držav, je imela npr. v letu 1993 le še 8,5 smrtnih žrtev na 100.000 prebivalcev (Goos, 1994), Slovenija pa kar okoli 25! Ne glede na to pa so jasno izražene intence Nizozemske, da že do leta 2010 zmanjša število smrti zaradi prometnih nesreč za celih 50%, število telesno poškodovanih pa vsaj za 40% glede na prometne razmere v sredini 80. let. Ob nekonsistentno zastavljeni prometni politiki je lahko razlika med nami in razvitejšimi v tem pogledu na začetku tretjega tisočletja celo še večja. Prav država pa je v prvi vrsti odgovorna za nacionalno varnost. Med njene bistvene elemente pa zagotovo sodi dobro zastavljena politika preprečevanja prometnih nesreč. S tem se na najbolj učinkovit način preprečuje tudi socialna problematika in obseg državnih izdatkov za socialno varnost žrtev prometnih nesreč.

V nadaljevanju pa pogledjmo, katere kategorije so v cestnem prometu najbolj

izpostavljene prometnemu nasilju in koliko same prispevajo k temu.

KATERE KATEGORIJE PROMETNIH UDELEŽENCEV SO NAJBOLJ OGROŽENE?

Nimajo vsi udeleženci v cestnem prometu enake teže (krivdne odgovornosti) pri nastanku pojava prometnih nesreč. Ob tem velja opozoriti na specifičnost cestnega prometa, ki je med vsemi oblikami prometa najbolj »neprofesionaliziran«. V njem namreč na različne načine sodelujejo praktično vse socialne kategorije — ne glede na njihovo heterogeno fizično sposobnost in diferencirano prometno usposobljenost. Posamezniki celo v istem dnevu pogosto zamenjajo prometno vlogo. Od bolj ali manj agresivnih voznikov motornih vozil prehajajo k slabo discipliniranim kolesarjem in še pogosteje k nepredvidnim pešcem. Toda tudi znotraj istih kategorij se prometni udeleženci med seboj pomembno razlikujejo. Življenjska usoda udeleženca v hujši prometni nesreči se bo najverjetneje bistveno drugače končala za voznika avtobusa kot pa npr. za voznika motornega kolesa, pa čeprav za oba veljajo ista prometna pravila. Razlika je v neuravnoteženi moči prevoznega sredstva. S tem pa je povezan tudi način prometnega vedenja, ki se vsaj na slovenskih cestah prepogosto izraža v najbolj agresivni obliki. Sicer pa prometni udeleženci niti ne zaznavajo lastne ogroženosti na enak način (Polič, Miš 1985). Zato je zelo velika verjetnost, da bo v prometnem konfliktu bistveno več izgubil šibkejši udeleženec. V skladu s tem razvitejše države iščejo učinkovite poti in sredstva, s katerimi bi lahko še zmanjšale stopnjo ogroženosti tistih prometnih kategorij, ki so najbolj izpostavljene prometnemu tveganju. Zlasti gre za kategoriji pešcev in kolesarjev, med njimi pa za otroke in starejše ter bolne in invalide. Med motoriziranimi udeleženci pa plačujejo nesorazmeren davek vozniki motornih koles.

Analiza prometnega dogajanja v 80. letih in na začetku 90. let v Sloveniji kaže, da igra dejavnik fizične moči še kako

pomembno vlogo. V trinajstih letih je med različnimi kategorijami udeležencev nesreč izgubilo življenje skoraj četrtna pešcev in prav toliko potnikov (preglednica 2). Glede na strukturni delež kolesarjev v cestnem prometu pa je njihov krvni davek daleč nad njihovo dejansko številčno udeleženo v prometnih tokovih. Analizirani podatki tudi v slovenskem primeru potrjujejo domnevo, da šibkejši udeleženci s svojo participacijo v cestnem prometu plačujejo nesorazmerno visok krvni davek.

Vendar omenjena ugotovitev ne velja le za smrtne žrtve, temveč tudi za telesne poškodbe. V proučevanem obdobju so poleg sopotnikov in voznikov osebnih motornih vozil (ki imajo več kot dvotretjinski delež med vsemi motornimi vozili) prav kolesarji in pešci pogostejše deležni bolj ali manj hudih telesnih poškodb. Vsekakor bi bilo zanimivo ugotoviti, ali in koliko se pri posledicah prometnega nasilja kaže vpliv socialnostratifikacijskega dejavnika. Prometna varnost ni odvisna zgolj od prometne usposobljenosti posameznika, temveč se prav pri voznikih osebnih motornih vozil pomembno razlikuje. Gre zlasti za vpliv t. i. pasivne prometne varnosti, ki pa je neposredno determinirana z različno ekonomsko zmogljivostjo. Draga vozila imajo vgrajenih več in hkrati kvalitetnejših elementov pasivne varnosti, čeprav države z zakonsko regulativo vse odločnejše prisiljujejo avtomobilske proizvajalce k izboljševanju tudi v vozilih nižjih cenovnih razredov. Domnevati je torej mogoče, da so socialne kategorije s spodnjega dela družbene lestvice zaradi omejenih ekonomskih možnosti v objektivnem smislu tudi bolj ogrožene. Ne glede na to pa na cesti nihče ne more sam zagotoviti varnosti. Vselej velja medsebojna soodvisnost. Primer: prometno ravnanje je sine qua non varnosti vseh udeležencev. Zahtevati več pravic zaradi višjega socialnega statusa ali zgolj zaradi večje zmogljivosti motornega vozila pomeni na cesti zelo pogosto namerno izzivanje nesreče. Posledice pa gredo v breme vseh in ne le povzročiteljev in oškodovancev! Del bremena nosijo

Preglednica 2: Smrtno ponesrečeni in poškodovani udeleženci prometnih nesreč v Sloveniji v letih 1981 do 1993 po prometnih kategorijah

Leto	VOZNIKI								OSTALI			
	SKUPAJ	os. avt.	tov. avt.	traktorja	avtobusa	mot. kol.	mot. peda	ostali	kolesarji	vprega	pešci	potniki
mrtvi												
1981	565	122	8	29	0	17	5	1	93	2	142	146
1982	569	125	6	31	1	20	3	1	102	2	157	121
1983	527	111	4	23	0	27	1	1	100	0	148	112
1984	492	121	4	25	1	22	0	1	94	0	119	105
1985	464	93	8	19	0	25	2	1	103	0	112	101
1986	504	129	7	6	2	28	1	0	102	0	106	123
1987	558	153	10	12	0	20	1	1	82	1	140	138
1988	551	163	14	14	0	20	0	2	82	0	117	139
1989	554	182	6	7	1	16	0	3	84	0	103	152
1990	517	162	2	9	1	17	0	2	84	0	108	132
1991	462	151	8	4	0	24	0	0	72	1	89	113
1992	492	178	4	11	0	15	0	1	71	1	117	94
1993	493	187	12	12	0	18	0	1	55	0	111	97
SKUPAJ	6.748	1.877	93	202	6	269	13	15	1.124	7	1.569	1.573
(%)	100	27,8	1,4	3	0,1	4	0,2	0,2	16,6	0,1	23,3	23,3
poškodovani												
1981	8.597	2.192	142	72	19	376	74	9	1.598	11	1.416	2.688
1982	9.155	2.413	131	67	16	354	71	11	1.803	6	1.440	2.843
1983	7.874	1.935	120	58	9	367	17	12	1.695	1	1.201	2.459
1984	7.374	1.823	118	51	18	343	1	4	1.521	3	1.082	2.410
1985	7.016	1.650	117	58	15	314	16	3	1.601	6	1.147	2.089
1986	7.847	1.945	123	45	9	323	12	7	1.898	2	1.079	2.404
1987	8.501	2.338	130	56	6	353	10	7	1.814	2	1.100	2.685
1988	7.850	2.117	116	46	12	346	5	4	1.782	1	997	2.424
1989	7.405	2.113	105	44	6	319	3	5	1.566	3	956	2.285
1990	6.533	1.910	87	48	7	295	0	4	1.268	2	888	2.024
1991	6.938	2.357	64	46	8	273	0	2	1.239	0	794	2.155
1992	7.394	2.398	68	42	4	279	0	8	1.416	6	951	2.222
1993	7.762	2.780	68	36	0	302	0	0	1.283	1	940	2.352
SKUPAJ	100.246	27.971	1.389	669	129	4.244	209	76	20.484	44	13.991	31.040
(%)	100	27,9	1,4	0,7	0,1	4,2	0,2	0,1	20,4	0	14	31

Vir podatkov: Statistični podatki prometnih nezgod... Ljubljana: RSNZ in MNZ

tudi tujci, ki se razmeroma zelo pogosto znajdejo na slovenskih cestah.

KRVI DAVEK PLAČUJEJO TUDI TUJCI

Socialna problematika pojava prometnih nesreč ni omejena zgolj na posamezno družbeno skupnost. S procesom mednarodnega ekonomskega povezovanja in liberalizacijo prehodov državnih meja postaja vloga internacionalnega dejavnika (udeleženi tujcev v domačem cestnem prometu) vse izrazitejša. S tem pa tudi nastajajoča socialna problematika, ki se neposredno navezuje na fenomen prometnih nesreč.

K visokemu krvnemu davku na slovenskih cestah prispevajo ne tako nepomemben delež tudi tuji vozniki, ki bodisi

zaradi tranzita ali turističnega interesa sodelujejo v cestnoprometnih in transportnih tokovih. V dobrem desetletju (1981-1993) so s svojo udeležbo prispevali k tragičnemu razpletu več kot 4.000 prometnih nesreč (5,3% vseh nesreč v tem obdobju), pri čemer so jih sami neposredno zakrivali okoli 60%, v preostalih 40% pa so bili po nesrečnem spletu okoliščin njihovi udeleženci (preglednica 3). Če bi sodili po pogostosti tistih, ki se končajo s smrtnim izidom, potem bi lahko rekli, da so tujci nadpovprečno udeleženi. V tranzitnem prometu (zasti na cestah višjih kategorij), kjer se tujci tudi najpogosteje pojavljajo, so posledice nesreč navadno veliko hujše, s čimer je mogoče pojasniti njihovo večjo udeležnost v primeru nesreč s smrtnim izidom.

Preglednica 3: Število in vrste prometnih nesreč, ki so jih povzročili ali so bili v njih udeleženi tujci

Leto	NESREČO SO POVZROČILI TUJCI				V NESREČI SO BILI UDELEŽENI		
	SKUPAJ NESREČ	Skupaj	S smrtnim izidom	S telesno poškodbo	Skupaj	S smrtnim izidom	S telesno poškodbo
1981	353	217	26	191	136	18	118
1982	313	189	17	172	124	11	113
1983	276	169	19	150	107	17	90
1984	291	163	22	141	128	14	114
1985	273	157	17	140	116	13	103
1986	316	176	18	158	140	18	122
1987	345	180	18	162	165	27	138
1988	342	189	31	158	153	18	135
1989	352	227	34	193	125	16	109
1990	310	176	22	154	134	20	114
1991	169	108	10	98	61	13	48
1992	239	144	14	130	95	8	87
1993	557	378	38	340	179	33	146
SKU-PAJ	4.136	2.473	286	2.187	1.663	226	1.437
(%)	100	59,8			40,2		

Vir podatkov: Statistični podatki prometnih nezgod... Ljubljana: RSNZ in MNZ

Prav v pojavu nesreč z udeležbo tujcev se kaže velik vpliv političnega dejavnika. Če so se npr. zaradi konfliktnega družbenega dogajanja in nastalih vojnih razmer v letu 1991 tujci v glavnem izogibali prehodu skozi Slovenijo (udeleženosť v nesrečah je bila v tem času zgolj 3 odstotna), je dve leti pozneje porastla skoraj za trikrat (8,9%). K takemu skokovitemu povečanju je nesporno prispevalo nadaljevanje vojnega dogajanja na tleh bivše Jugoslavije, s čimer so se mednarodni transportni tokovi preusmerili v precejšnji meri na linijo Vzhod-Zahod. Na teh cestah je tudi največ hudih nesreč, v katerih so udeleženi tuji vozniki. Med njimi ne tako redko vozniki tehnično

pomankljivih in iztrošenih tovornih vozil.

Slovenska država bi lahko zato s sprejetjem varnostnih kriterijev in z njihovim doslednim upoštevanjem ob razmeroma majhnih sredstvih, vloženih v učinkovito prometno kontrolo, preprečila vsaj del tragičnih prometnih nesreč. Ne le v lastnem interesu, temveč tudi v interesu tujcev. Socialne posledice so namreč povsem identične, kot veljajo za domače razmere. Uničene družine in socialni problemi invalidnih udeležencev in gmotne razmere preostalih družinskih članov nimajo nič manjših razsežnosti kot v katerikoli drugi državi. Skoraj zagotovo so v socialno revnejših in ekonomsko manj razvitih državah še bolj kritične.

Preglednica 4: Posledice prometnih nesreč, ki so jih v Sloveniji povzročili oz. so bili v njih udeleženi tujci v letih 1981-1993

POSLEDICE PROMETNIH NESREČ

LETO	Število nesreč	TUJCI KOT POVZROČITELJI						TUJCI KOT UDELEŽENCI					
		Skupaj		Tujci		Domači		Skupaj		Tujci		Domači	
		M	P	M	P	M	P	M	P	M	P	M	P
1981	353	40	409	21	244	19	165	29	237	6	93	23	144
1982	313	27	367	17	192	10	175	15	262	2	100	13	162
1983	276	29	281	12	155	17	126	20	175	4	52	16	123
1984	291	32	247	19	129	13	118	17	246	4	83	13	163
1985	273	18	261	12	143	6	118	19	210	3	77	16	133
1986	316	24	287	14	160	10	127	24	251	5	80	19	171
1987	345	32	316	23	176	9	140	33	264	11	76	22	188
1988	342	44	337	30	183	14	154	24	258	6	77	18	181
1989	352	50	382	23	203	27	179	21	194	4	76	17	118
1990	310	25	266	10	139	15	127	22	222	4	81	18	141
1991	169	12	158	8	85	4	73	21	88	2	24	19	62
1992	239	28	232	22	182	6	50	18	143	10	119	8	24
1993	557	49	524	31	377	18	147	38	286	34	241	4	45
SKUPAJ	4.136	410	4.067	242	2.368	168	1.699	301	2.836	95	1.179	206	1.655

Legenda: M - mrtvi; P - telesno poškodovani

Vir podatkov: Statistični podatki prometnih nezgod... Ljubljana: RSNZ in MNZ

Analiza posledic prometnih nesreč z udeleženo tujcev pokaže, da so le-te po obsegu prav tako izjemno dramatične (preglednica 4). V nesrečah, ki so jih sami povzročili, jih je v trinajstletnem obdobju umrlo 242, s svojim prometnim ravnanjem pa so hkrati zakrivali smrt še 168 domačinov. Kot udeleženci nesreč, ki so jih povzročili naši državljani, pa jih je v preučevanem obdobju umrlo še 95. Število telesno poškodovanih je v obeh vlogah še vsaj desetkrat večje. Vzroki za nastanek prometnih tragedij, v katerih so bili udeleženi tuji državljani, so povečini identični in se nanašajo zlasti na nepriklajno prometno vedenje voznikov motornih vozil (neprimerna hitrost, tvegan način vožnje in napačno izvajanje prometnih manevrov).

Pri evalvaciji izgub demografskega potenciala pa je treba seveda upoštevati tudi udeleženo slovenskih državljanov v prometnih nesrečah v drugih državah, zaradi česar se skupno število umrlih bistveno ne razlikuje od navedenega. Ne glede na to, kdo vse je bil udeležen v prometni nesreči, se vselej pojavljajo multidimenzionalne socialne posledice, ki jih morajo reševati pristojne institucije. Prihranke zaradi izjemno velikih stroškov zdravstvene rehabilitacije bi lahko investirali v preventivno zdravstveno varstvo, stroške sanacije cestišč in opreme pa v njihovo izboljševanje.

Cena, ki jo za razvoj in povečano prostorsko mobilnost plačuje sodobna civilizacija, je v vseh pogledih pretirano visoka (Gledec 1984). Spodbudne pa so ugotovitve in doseženi rezultati v razvitejših in prometno varnejših državah, po katerih je mogoče z ustreznimi ukrepi na učinkovit način zmanjšati pojavnost razsežnost prometnih nesreč in njihove večplastne socialne implikacije.

V PROMETNIH NESREČAH SE
ZELO POGOSTO IZGUBLJA
NAJVITALNEJŠI DEMOGRAFSKI POTENCIAL

Poudarjanje razsežnosti problematike prometnih nesreč temelji na spoznanju, da omenjeni družbeni pojav zelo pogosto

prizadene najvitalnejši del narodnega potenciala. Analize udeleženo starostnih skupin v prometnih nesrečah povsod po svetu (z rahlimi niansami) kažejo, da so žrtve sicer pripadniki vseh starostnih skupin, vendar mlajše in srednje starostne generacije plačujejo najvišji krvni davek. Zaradi tega se v prvi vrsti izgublja nenadomestljiv vitalni delovni potencial, brez katerega se zaradi pospešenega demografskega staranja neposredno povečuje delež vzdrževanega prebivalstva. Ta ugotovitev velja tudi za Slovenijo. Podatki v preglednici 5 kažejo, kakšna in kolikšna je bila npr. strukturna razporeditev krvnega davka med starostnimi kohortami. Povsem očitno je, da je delež mlajših starostnih generacij med žrtvami najhujših prometnih nesreč najbolj značilen. Tako pripada povzročiteljem prometnih nesreč v starosti od 18 do 34 leta kar 68,2 odstotni delež, udeleženi v nesrečah pa 59,1 odstotni. Sledita starostna skupina med 45 in 54 leti in kategorija mladoletnikov. Razlike so očitne tudi med umrli in telesno poškodovanimi pri obeh kategorijah.

Podatki znova pokažejo, da je glede teže nastalih posledic med vlogo povzročitelja in vlogo udeleženca v hujših prometnih nesrečah precejšnje nesorazmerje. Med povzročitelji je namreč nekoliko manjši odstotek umrlih in telesno poškodovanih, bistveno večji pa je delež tistih, ki so ostali nepoškodovani (49,3%). Teh je bilo med udeleženci manj kot tretjina (30,7%). V prometnih nesrečah je torej udeleženo bistveno večje število ljudi, pri čemer sicer ostane nekaj tisoč udeležencev brez fizičnih poškodb, vendar se lahko psihične motnje ali ob nesreči nezaznane telesne poškodbe pokažejo tudi naknadno. Kaj pomeni ostati brez očeta, matere, brez otroka, prijatelja itn. vedo le tisti, ki so se s to grenko preizkušnjo sami soočili. Posledice pa so vsekakor hujše za nekrivdno skupino soudeleženi. Dolžnost države je torej, da v prvi vrsti zaščiti to kategorijo, med katero se pogosteje pojavljajo najmlajše in starejše starostne skupine prebivalstva. Aktualno pa ostaja vprašanje, s kakšnimi sredstvi je mogoče

Preglednica 5: Udeležенost starostnih skupin v prometnih nesrečah
— kot povzročitelji in kot udeleženci — v Sloveniji v letu 1993

STAROST	KOT POVZROČITELJI				KOT UDELEŽENCI					
	SKUPAJ		Mrtvi	Poško- dovani	Nepo- škodo- vani	SKUPAJ		Mrtvi	Poško- dovani	Nepo- škodo- vani
	N	%	N	N	N	N	%	N	N	N
do 4 let	18	0,3	0	18	0	89	1,2	6	82	1
4-7	47	0,7	0	45	2	132	1,8	5	126	1
šolski otroci	184	2,9	1	164	19	355	5	9	339	7
mladoletniki	416	6,6	4	303	109	632	8,9	9	569	54
18-24	1.442	22,9	44	700	698	1.325	18,6	46	900	379
25-34	1.655	26,3	62	728	865	1.583	22,2	44	890	649
35-44	1.193	19	44	512	637	1.301	18,3	42	669	590
45-54	625	9,9	20	294	311	766	10,7	21	440	305
55-64	362	5,8	16	194	152	506	7,1	35	327	144
65 in več	252	4	26	141	85	425	6	59	321	45
neznano	96	1,5	0	0	96	12	0,2	0	0	12
SKUPAJ	6.290	100	217	3.099	2.974	7.126	100	276	4.663	2.187
%	100		3,4	49,3	47,3	100		3,9	65,4	30,7

Vir podatkov: Statistični podatki prometnih nezgod... Ljubljana: MNZ

spremeniti neugodno prometnovarnostno stanje. Ali v družbi sploh obstaja resna pripravljenost za varnejšo prometno vedenje in kako ga nenehno spodbujati? Če bi sodili po tem, kako učinkovita je npr. politična sfera pri sprejemanju nujno potrebne modernizirane prometne zakonodaje, se nam gotovo mora zbuditi resen dvom v pripravljenost najodgovornejših za radikalno spremembo sedanjega stanja cestnoprometne varnosti.

VLOGA DRŽAVE PRI PREPREČEVANJU
PROMETNIH NESREČ
IN NALOGA SOCIALNIH INSTITUCIJ
PRI POMOČI PONESREČENIM OSEBAM
IN NJIHOVIM SVOJCEM

Vloge posameznika kot močno prevladujočega dejavnika pri nastajanju prometnih nesreč je vsekakor povsem transparentna, zaradi česar se v javnosti pogosto pojavlja podatek, da je za večino prometnih tragedij (celo v več kot 95%) odgovoren subjektivni dejavnik. To pa v marsičem prikriva pomen in vlogo tiste instance, ki je po svoji temeljni funkciji dolžna skrbeti za nacionalno varnost — tudi v cestnem prometu. Gre v prvi vrsti za neposredno odgovornost državnih institucij. Povedano nekoliko drugače —

prometne varnosti si posameznik ne more zagotoviti sam, temveč mu jo lahko zagotovi le dovolj učinkovita država. Slednja je namreč neposredno odgovorna za stanje cestnega omrežja in njeno opremljenost; za zakonsko regulacijo predpisov, ki se nanašajo na konstrukcijo vozil; za organizacijo reševalne službe in poznejšo rehabilitacijo v prometnih nesrečah poškodovanih udeležencev; in končno je neposredno odgovorna za regulacijo odnosov med udeleženci v cestnem prometu in za njihovo konkretno ravnanje (Gerondeau et al. 1992).

Za preprečevanje preštevilnih prometnih nesreč, za katere je vsekakor materialno in kazensko odgovoren posameznik, ima namreč na razpolago vrsto instrumentov, s katerimi lahko neposredno vpliva na zahtevano in sodobnim razmeram prilagojeno prometno ravnanje heterogene množice prometnih udeležencev in na razvijanje prometne kulture vsega prebivalstva. Uspešno izvajanje te funkcije apriori zahteva ustrezno organiziranost in usklajenost številnih državnih idr. za prometno varnost zadolženih institucij pri realizaciji programov prometne vzgoje in izobraževanja; pri učinkovitem posredovanju številnih informacij, ki se neposredno nanašajo na varnost cestnega prometa; pri sprejemanju in uveljavljanju temeljnih prometnih norm (prometnih pravil); kot tudi pri učinkoviti kontroli cestnega prometa ter izrekanju sankcij zoper vse, ki kažejo znake deviantnega prometnega vedenja.

Prav zato je odgovornost za zatiranje prometnih nesreč razumljena najprej kot javna naloga, ki neposredno obvezuje različne državne institucije, vloga posameznika pa je, da s svojim ravnanjem v kakršnikoli vlogi v cestnem prometu kar najbolj prispeva k zastavljenemu cilju. Čeprav je področje aktivnosti vsake izmed državnih institucij podrobno precizirano, pa je nujna učinkovita medsebojna koordinacija. Še tako izstopajoča uspešnost zgolj ene izmed njih (npr. policije ali republiškega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ali katerekoli druge) namreč ne daje priča-

kovanega rezultata. Tudi pravočasne in kvalitetne storitve zdravstvene službe lahko zgolj omilijo težo telesnih poškodb, zdravja pa nikomur ne morejo povrniti. V družbenem smislu je zato vsekakor ceneje preprečevati nastanek pojava prometnih nesreč kot pa sanirati nastale multidimenzionalne posledice. Neredki jih bodo žal čutili vso življenje, pri čemer je dolžnost socialne države, da vsem delovno nezmožnim osebam daje ustrezno socialno pomoč.

Opozoriti pa bi veljalo tudi na pomen samoaktivnosti in samoorganiziranja.

Za lastno prometno varnost lahko vsakdo naredi marsikaj tudi sam – zlasti, ko je že sposoben dojeti zahtevnost cestnega prometa. Za varovanje življenja in zdravja se je treba nenehno prometno usposabljal, pri čemer so posamezne vmesne stopnje priznavanja pravice do upravljanja različnih prevoznih sredstev le mejnik, po katerem se vselej pričinja dolgotrajno in naporno pridobivanja dragocenih prometnih izkušenj. Vloga socializacijskih dejavnikov (staršev, skupine vrstnikov, vzgojnovarstvenih organizacij, šolskih institucij idr.) je lahko potem takem bistveno večja, kot jo izvajajo. Vprašati se velja, ali so generacije, ki šele vstopajo v svet motorizacije, dosegle primerno raven prometne kulture; ali se zavedajo tragičnega pomena alkoholizma idr. oblik zasvojenosti; so pripravljene na solidarnostno pomoč itd.

Za preprečevanje prometnih nesreč in posledične večplastne socialne problematike lahko poskrbi tudi civilna iniciativa. Oblike samoorganiziranja so lahko uspešen instrument pritiska na vladne institucije za hitrejše sprejemanje relevantnih normativnih rešitev, pravočasno izvajanje vzdrževalnih in rekonstrukcijskih del na cestnem omrežju itn., pa tudi na aktivnost lokalnih organov oblasti. Ljudje najboljše poznajo prometne razmere na lokalnem območju, hkrati pa imajo tudi dovolj tehten argument za samoaktivnost (prostovoljno delo). Ne le zaradi lastne prometne varnosti, temveč še zlasti za varnost svojih najbližjih, pri

čemer je še zlasti poudarjena ogroženost otrok in mladine in starejših prebivalcev lokalne skupnosti. Primer Nizozemske kaže, da je mogoče ob pomoči prometnih idr. ekspertov številne oblike prostovoljnega dela neposredno vključiti v nacionalni interes varovanja dragocenih človeških virov. Hkrati pa je mogoče na identičen način pomagati tudi tistim, ki so se zaradi prometnega nasilja znašli v socialni stiski. Pri tem ne gre vselej le za materialno pomoč, temveč tudi za reševanje duševnih stisk, ki vselej spremljajo posameznika in družinske člane ob tragični izgubi ali telesni prizadetosti najbližjega. V tem sklopu lahko najdejo (bi morali najti!) svoje mesto vselej tudi socialni delavci, ki so v prvi vrsti zadolženi za reševanje raznovrstne socialne problematike. Pri tem bi bilo vsekakor smiselno povezati elemente socialne aktivnosti policistov s strokovnim delom socialne službe v okviru lokalne skupnosti (Lobnikar, Pagon 1995). Preventivno delo tako postaja sestavni del permanentnih aktivnosti – ne le subjektov civilne družbe, temveč tudi angažiranega dela celotne policijske organizacije, kjer se že kažejo obrisi nove policijske filozofije, pa čeprav je le-ta šele v povojih (Zajc 1995).

SKLEP

Pojav prometnih nesreč je tako kompleksen družbeni fenomen, da ga ni mogoče rešiti z nekaj še tako dobro premišljenimi potezami. V promet znova in znova vstopajo nove generacije, ki potrebujejo veliko napotkov, da se ne bi že v rosnih letih pridružile veliki množici izginulih ali še večji skupini v prometnih nesrečah telesno stigmatiziranih. Bolje organizirana slovenska družba lahko vsekakor stori precej več kot doslej za varovanje dragocenih človeških življenj – tako domačega prebivalstva kot udeleženih tujcev. Pri tem nikakor ne gre za področje, kjer je mogoče povsem natančno izmeriti ekonomski efekt ali celo doseči profit. Vlaganje v prometno varnost prebivalstva sodi med temeljne okvire zagotavljanja nacionalne varnosti, zaradi česar je delo

kompetentnih državnih institucij tako eksponirano. Pri tem pa seveda ne gre le za tiste institucionalne segmente, ki se nanašajo na represivni del državnega aparata. Vloga mnogih socialnih institucij je sicer zakonsko jasno opredeljena, vendar očitno manjka konkretne pripravljenosti za izvajanje tudi tistih nalog, ki se nanašajo na varovanje demografskih potencialov in saniranje nastalih posledic, pa tudi za boljšo koordiniranost dela posameznih družbenih institucij (povezanost med policijo in socialno službo, med policijo in vzgojno-izobraževalnimi organizacijami itn.). Paradigma, po kateri se najprej zastavlja ekonomska (profitna) logika, najpogosteje pelje v situacijo, v kateri se največji del odgovornosti prenaša na posameznika (vsakdo naj poskrbi za lastno varnost!) ter poudarjeno izvajanje nadzorne in predvsem represivne funkcije policije idr. represivnih državnih institucij, bistveno manjši del pa na vse druge, ki prav tako participirajo pri nikoli končanem »projektu« nacionalne prometne varnosti.

Pomemben mobilizacijski dejavnik prometnega osveščanja javnosti so vsekakor sredstva javnega obveščanja, ki bi morala permanentno izvajati razne propagandne aktivnosti. Zgolj posredovanje informacij o žrtvah in okoliščinah natanke prometnih nesreč žal nima večjega učinka. Razen tega taka oblika osveščanja ne zajame tiste (ciljne) skupine prebivalstva (zlasti mladih), ki se v obeh vlogah najpogosteje pojavljajo v prometnih nesrečah.

Z vsemi, ki se za dobronamerna varnostna opozorila ne menijo in povsem zavestno kršijo nujno potrebno prometno disciplino, in tistimi, ki že sodijo v skupino prometnih delinkventov, pa bi bilo treba posebej angažirano delati. Med oblike takega dela vsekakor sodi dobro zastavljen program prometne resocializacije, ki ne more temeljiti zgolj na izvajanju izrečenih represivnih ukrepov in neučinkovitem podajanju že znanih vsebin prometne kulture, temveč gre zlasti za aktivnosti, ki se neposredno nanašajo na posledice tragičnih dogodkov. Gre za

vpeljevanje oblik »prostovoljnega« dela z ljudmi, ki so zaradi nesrečenih okoliščin in pogosto ne po svoji krivdi postali marginalna socialna skupina. Morda bi se povzročitelji človeških tragedij šele na ta način dokončno »streznili« in spoznali vrednost enkratno podarjenega življenja in zdravja. Ohranjanje teh vrednot zagotovo sodi v temeljni repertoar varovanja osnovnih človekovih pravic – ne glede na naravo socialno-ekonomskega in političnega sistema. Pri izvajanju kvalitetno zasnovane prometne preventive in projekta resocializacije nikakor ne bi smeli pozabiti strokovnega prispevka kategorije socialnih delavcev, ki lahko pripomorejo k boljšim rezultatom v široko zastavljenem interdisciplinarnem delu.

Čeprav je mogoče kratkoročno doseči pozitivne učinke tudi z zaostrovanjem represivne politike (povečane denarne kazni za vse kršitelje cestnoprometnih predpisov, pripisovanje kazenskih točk za hujše kršitve, zahteva po ponovnem opravljanju vozniškega izpita, zagrožena zaporna kazen idr. ukrepi), pa bo treba vendarle razmisliti tudi o večji

materialni odgovornosti povzročiteljev prometnih nesreč s hudimi posledicami do soudeleženih žrtev. Solidarnostno pokrivanje nastale škode je sicer neizogibno – vendar le do določene mere. Za urejanje tega področja je prav tako dolžna poskrbeti država.

Na zastavljeno vprašanje, ali lahko družba učinkoviteje pomaga žrtvam prometnega nasilja, je potemtakem odgovor na načelni ravni zelo preprost: ne samo, da lahko, temveč je to tudi dolžna storiti. Ne le za srečo posameznika, temveč zaradi lastnega interesa. Še več pa lahko naredi, če z dobro organiziranim in učinkovitim preventivnim delom vseh socialnih institucij ustvarja take družbene razmere, v katerih je število nujne socialne pomoči potrebnih zaradi prometnega nasilja vse manjše. Čeprav je nacionalni cilj prometnovarnostne politike znan že vrsto let, so še vedno vprašljive tako poti kot sredstva za njegovo doseganje. Očitno je tudi, da si še vedno nismo na jasnem, kdo vse je za to odgovoren. Pa smo prav vsi, kajti posledice prometnega nasilja ne prizadenejo zgolj peščice ljudi!

Literatura

- Council Directive of 29 July 1991 on Driving Licences (1991). Official Journal of the European Communities, No. L 237, 24th August 1991
- L. EVANS (1991), Traffic Safety and the Driver . New York: Van Nostrand Reinhold
- C. GERONDEAU et al. (1992), Die Verkehrssicherheit in der Europäischen Gemeinschaft. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 38 , 2: 66-93
- M. GLEDEC (1984), Koliko nas košta nesigurnost u cestovnem prometu? Naše teme 28, 9: 1489-1494
- J. G. GOOS (1994), Traffic Safety in the Netherlands: Policy, Programme and Partners. International Symposium on Global Safety . Bled: 26th and 27th May, 1994
- P. GSPAN, A. JUG (1993), Ekonomski učinki varstva pri delu . Ljubljana: Zavod Republike Slovenije za varnost pri delu
- F. HRIBERNIK (1994), Vloga družbeno-ekonomskega dogajanja pri spreminjanju ravni cestnoprometne varnosti. Policija 14, 1-2: 5-21
- M. INIĆ (1987), Bezbednost drumskog saobraćaja . Beograd: Savremena administracija
- R. M. KAPLAN, J. F. SALLIS, jr., T. L. PATTERSON (1993), Health and Human Behavior . New York: McGraw-Hill
- Š. KOMUŠKIĆ (1993), Dodatno usposabljanje voznikov za vožnjo službenih vozil policije . Ljubljana: Višja šola za notranje zadeve

- B. LOBNIKAR, M. PAGON (1995): Elementi socialnega dela pri opravljanju policijske dejavnosti. Zbornik strokovno-znanstvenih razprav (Ljubljana: Visoka šola za notranje zadeve) VIII: 165-177
- Long Term Policy for Road Safety (1991). Netherlands: Ministry of Transport, Public Works and Water management
- M. PLANT, M. PLANT (1992), Risk-Takers. Alcohol, Drugs, Sex and Youth . London and New York: Tavistock/Routledge
- M. POLIČ, M. MIŠ (1985), Zaznavanje ogroženosti posameznih skupin prometnih udeležencev. Anthropos , 1-2: 354-361
- Predlog zakona o varnosti cestnega prometa (1995). Ljubljana: Poročevalec Državnega zbora Republike Slovenije 21, 5: 14-67
- Statistični podatki prometnih nezgod, motornih vozil in voznikov motornih vozil po PP v letih 1971-1993 (1971-1993). Ljubljana: RSNZ in MNZ
- L. ZAJC (1994), Prometni sistem, prometna varnost in policija. Zbornik strokovno-znanstvenih razprav (Ljubljana: Višja šola za notranje zadeve) VII: 255-268
- (1995), Prometna preventiva kot del policijske filozofije ali česa drugega. Zbornik strokovno-znanstvenih razprav (Ljubljana: Visoka šola za notranje zadeve) VIII: 261-274
- B. ŽLENDER (1994), Ocena prometne varnosti v Sloveniji in smeri razvoja. Delo + varnost 39, 4: 173-180