

# ALKOHOL V PROMETU IN PROMETNA VARNOST

## Alcohol and Traffic Safety

Bojan Žlender\* UDK 656.08:613.81

### Povzetek

*Izjemno pomembna okoliščina, ki prispeva k nastanku prometnih nesreč, je alkoholiziranost udeležencev v prometu. V prometnih nesrečah s smrtnim izidom je bil v zadnjih petih letih pod vplivom alkohola približno vsak tretji povzročitelj prometne nesreče, v prometnih nesrečah s telesnimi posledicami vsak četrti, v prometnih nesrečah z materialno škodo pa vsak deseti. Od leta 1991 do leta 2000 smo imeli zaradi posledic prometnih nesreč, v katerih so sodelovali alkoholizirani udeleženci, za več kot 200 milijard tolarjev škode. Umrlo je več kot 1200 ljudi.*

### Abstract

*Driving under the influence of alcohol is an important factor of road accidents. Each third driver who caused a fatal accident in the past five years has been driving under the influence of alcohol. Each fourth driver had been driving under the influence of alcohol in accidents with heavy injuries, and each tenth driver in other accidents. In the period from 1991 to 2000, drunken driving claimed more than 1200 lives and resulted in damages exceeding 200 billion Slovene tolar.*

## Uvod

Slovenska družba velja za »mokro družbo«, saj smo po količini popitega alkohola na prebivalca v Evropi v vrhu. Na leto popijemo približno 50 l čistega alkohola na prebivalca. Alkohol (za to besedo se v resnici skriva etanol) je prisoten pri vseh pomembnih dogodkih v naši družbi, veseljih (praznovanja, rojstva, pomembne državne proslave) ali žalostnih. Vsako priložnost izkoristimo, da nekaj popijemo. Pitje alkohola je del ljudskih običajev, ki se z razvojem avtomobilizma niso prilagodili novim zahtevam. Še vedno ravnamo tako kot v časih, ko so zapravljalčki vozili po cestah in je konj ne glede na voznika nekako našel domov.

Vožnje pod vplivom alkohola ne moremo obravnavati ločeno od pitja v družbi in družini. Veliko prisotnost alkoholiziranih voznikov v prometu ugotavljamo v statistikah o prometnih nesrečah in njihovih posledicah, v večjih akcijah, ki smo jih izvedli v Sloveniji, in v izjavah voznikov. Vsi podatki o prometnih nesrečah, ki so jih povzročili alkoholizirani vozniki, in strokovne ocene ogrožanja zaradi vožnje pod vplivom alkohola govorijo o nujnosti, da korenito spremenimo svoja stališča o vožnji pod vplivom alkohola in ravnanju v prometu. Sestavni del ukrepov, ki jih lahko uveljavimo, je tudi popolna prepoved vožnje pod vplivom alkohola. Prepoved že velja za vse voznike, ki jim je vožnja vozila na motorni pogon poklic, za inštruktorje vožnje in za voznike začetnike.

## Pogostost vožnje pod vplivom alkohola in posledice

Ocene o številu voznikov, ki vozijo pod vplivom alkohola, in o posledicah takšne vožnje temeljijo na podatkih o prometnih nesrečah v Sloveniji in okoliščinah, ki so prispevale k nastanku nesreče, podatkih, ki smo jih zbrali v veliki akciji Alkohol? Ne, hvala. v letu 1990, in podatkih iz velike raziskave SARTRE 2, ki je v 19 državah ugotavljala stališča voznikov do nekaterih nevarnih ravnanj v prometu. V Sloveniji nimamo sistema stalnega zbiranja podatkov o stališčih voznikov do vožnje pod vplivom alkohola in pogostosti take vožnje.

## Pogostost vožnje pod vplivom alkohola

V izredno široko zastavljeni akciji, ki sta jo leta 1990 pripravila Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in Policija, so policisti z elektronskimi napravami za merjenje alkohola v izdihanem zraku preverili nad 73.000 voznikov. Ustavljeni in preverjeni so bili le vozniki, ki so napravili

prometni prekršek (vožnja v rdečo luč, prehitra vožnja, neprijetost z varnostnim pasom in nevarno prehitavanje), vendar nam veliko število preizkusov in relativno naključen vzorec (preverjeni so bili tudi vozniki, ki niso bili pripeti z varnostnim pasom, pripeti z varnostnim pasom pa je bilo takrat le 45 %) omogoča nekatere posplošitve.

Voznikov, pri katerih so ugotovili alkohol v izdihanem zraku, je bilo 19,8 %, alkoholiziranih voznikov (nad 0,5 g/kg oz. promila alkohola) pa je bil 5,8 %. V večernih urah in med vikendom (čas vikenda smo določili od 14. ure v petek do 5. ure v ponedeljek) pa se je delež alkoholiziranih voznikov bistveno povečeval. Med 23. uro in 2. uro zjutraj, je delež alkoholiziranih voznikov zrasel do 14 %, v večjih središčih (Ljubljana) pa celo do 28,6 %. Voznikov, ki se odločijo za vožnjo vozila na motorni pogon, tudi če pijejo alkoholne pijače, je v Sloveniji zelo veliko. Enako visoka je toleranca do vožnje pod vplivom alkohola, saj na morebitno kršitev gledamo kot na tako imenovani kavalirski prekršek, ki se povprečnemu vozniku občasno zgodi. Enačimo jo z manjšimi prekoraitvami hitrosti s tem, da pozabimo prižgati luči, oz. se pripeti z varnostnim pasom. Voznika, ki ga policija pri kontrolah vožnje pod vplivom alkohola ujame, pa pomilujemo, ker je imel smolo. V okolju, kjer večina voznikov vozi tudi potem, ko so pili alkoholne pijače, je to razumljivo, ni pa sprejemljivo.

## Stališča voznikov do vožnje pod vplivom alkohola

Iz odgovorov voznikov, zbranih v mednarodni raziskavi SARTRE 2 (Rainer, 1998), ki je bila izpeljana v letih 1995 in 1996, se jasno vidi, da so naši vozniki med tistimi, ki najpogosteje vozijo pod vplivom alkohola. Kar 18,1 % voznikov iz Slovenije je izjavilo, da so v zadnjem času (predvsem v zadnjem tednu) vozili z verjetno preseženo dovoljeno količino alkohola. Odstotek voznikov, ki so verjetno vozili pod vplivom alkohola, je podoben, kot smo ga ugotovili v akciji Alkohol? Ne, hvala. v letu 1990 in kaže na veliko razširjenost vožnje pod vplivom alkohola.

Zanimivo je, da je poleg Slovenije takšnih voznikov največ v državah (Švica, Grčija, Avstrija, Italija), v katerih je v času raziskave, veljala največja dovoljena količina alkohola (0,8 g/kg), in najmanj v državah, kjer veljajo najmanjše količine (Švedska in Poljska 0,2 g/kg, Madžarska 0,0 g/kg). Odgovori so prikazani na sliki 4.

Da izjave voznikov niso pretirane, kažejo podatki o tem, kolikšno je največje število enot alkohola, ki ga vozniki popije-

\*mag., Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Republike Slovenije, Trdinova 8, Ljubljana, bojan.zlender@net.mc-ii.si

jo in potem še vozijo. Ena enota alkohola je bila enotno določena za vse države v naslednjem razmerju: 1,25 dl vina = 3 dl piva = 0,5 dl žgane pijače. Slovenski vozniki, ki vozijo čeprav so popili določeno količino alkohola, vozijo tudi po popitih desetih enotah alkohola. Enako količino so navedli vozniki iz Belgije, vozniki iz Švice vozijo po popitih devetih enotah alkohola, Grki po sedmih in Avstrijci po šestih. Vozniki iz teh držav so na vrhu lestvice držav, v katerih vozijo z verjetno preseženo količino alkohola, in popite količine alkohola to potrjujejo. Najmanjše količine so navajali vozniki iz Finske, Švedske in Madžarske, ki, tudi če pijejo pred vožnjo, ne popijejo niti cele enote alkohola.

## Število nesreč, ki jih povzročijo alkoholizirani udeleženci v prometu, in posledice

Navzočnost alkoholiziranih voznikov v prometu so potrdile tudi analize prometnih nesreč. V Analizi stanja prometne varnosti v Sloveniji II, navajajo avtorji (Bensa in sod., 2000) število prometnih nesreč, ki so jih povzročili alkoholizirani

udeleženci. Poleg podatkov o voznikih, ki so vozili s preseženo dovoljeno količino alkohola 0,5 g/kg in povzročili nesrečo, so prikazali tudi podatke o voznikih, ki so vozili z manjšo vrednostjo alkohola v krvi. Podatki so pokazali, da je tudi med temi vozniki veliko povzročiteljev nesreč. Ti podatki opozarjajo, da niso problem le velike koncentracije alkohola, pri katerih so vozniki absolutno nesposobni za varno vožnjo. Alkoholiziranost povzročiteljev seveda ni edina okoliščina, zaradi katere pride do prometne nesreče. Običajno je le spremljevalni dejavnik, ki pri večjih koncentracijah bistveno poslabša voznikov reakcijski čas, sposobnost za pravilno presojo in pravilno odločitev, pri majhnih koncentracijah pa lahko deluje kot stimulans, ki prispeva k bolj tvegani in hitrejši vožnji.

V 1623 prometnih nesrečah s smrtnim izidom je bilo le 35,5 % povzročiteljev popolnoma treznih. Tudi če prištejemo vse nesreče, v katerih niso ugotavljali morebitne alkoholiziranosti povzročitelja, dobimo podatek, da je bilo kar v 54,8 % nesrečah ugotovljeno, da je bil povzročitelj pod vplivom alkohola; od tega v 39,7 % nesrečah nad dovoljeno mejo 0,5 g/kg, v 15,2 % nesrečah pa ga je bilo do 0,5 g/kg.

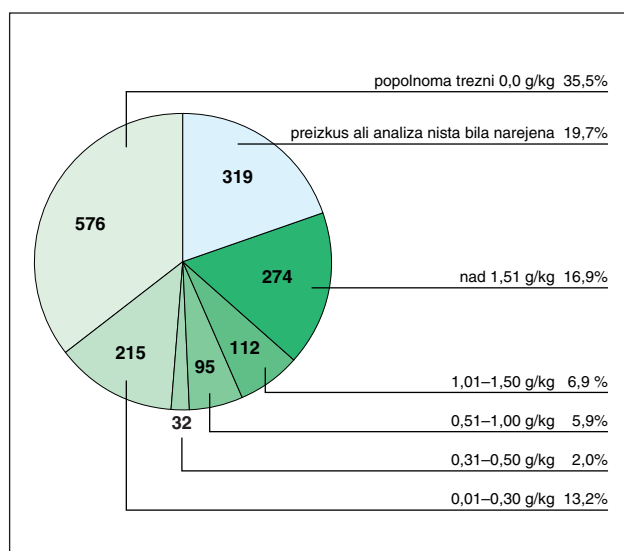
**Preglednica 1. Število prometnih nesreč v obdobju 1994–1998 glede na posledice in alkoholiziranost povzročiteljev**  
Table 1. Number of traffic accidents in the period from 1994 to 1998, per rate of blood alcohol concentration (BAC) of the causer

		ALKOHOLIZIRANOST POVZROČITELJA							
		voznik ni bil pregledan	0,0	0,0–0,30	0,31–0,50	0,51–1,00	1,01–1,50	nad 1,50	skupaj
Število prometnih nesreč glede na posledice za obdobje 1994–1998	brez poškodb	92.913	40.746	2.002	1.077	2.627	3.176	6.003	148.544
	sled poškodbe	4.227	2.258	135	135	182	269	540	7.696
	lahka poškodba	7.302	8.127	635	267	754	968	1.946	19.999
	huda poškodba	2.293	3.563	615	138	506	655	1.057	8.827
	smrt	319	576	215	32	95	112	274	1.623
	skupaj	107.054	55.270	3.602	1.599	4164	5.820	9.820	186.689

Ti izjemno veliki odstotki nesreč z najhujšimi posledicami seveda kažejo, da ne gre le za (kavalirske) kršitve, saj je v nesrečah, v katerih so pri povzročitelju ugotovili preseženo dovoljeno koncentracijo alkohola, umrlo najmanj 500 ljudi in v nesrečah, v katerih so pri povzročitelju izmerili dovoljeno koncentracijo alkohola, še najmanj 250 ljudi. K tem tragičnim številkam bi morali prišteti še nekaj tisoč hudo poškodovanih.

Alkohol tako ni le naključni spremljevalni dejavnik nesreč in prometna varnost v Sloveniji bi bila gotovo bistveno boljše, če bi se pridružili tistim državam, v katerih so se že odločili za popolno treznost za volanom. Če nas k temu ne vodijo humani vidiki (izguba zdravja in življenj), bi morali prisluhniti vsaj ekonomskim izračunom o družbeni škodi, ki jo imamo zaradi prometnih nesreč, ki jih povzročijo vozniki pod vplivom alkohola. Če upoštevamo le škodo zaradi smrtnih žrtev, smo imeli v opazovanem obdobju (1994–1998) za 86 milijard tolarjev družbene škode oz. okoli 15 milijard tolarjev na leto.

Po uveljavitvi zakona v letu 1998 se število alkoholiziranih povzročiteljev nesreč zmanjšuje, povprečna stopnja alkoholiziranosti voznikov pa se povečuje in znaša trenutno 1,70 g/kg. To pomeni, da vse več voznikov upošteva zakonske meje pri pitju alkohola, ostajajo pa tisti, ki imajo resne težave (predvsem alkoholiki in čezmerni pivci, ki ne



**Slika 1. Število prometnih nesreč s smrtnim izidom glede na alkoholiziranost povzročitelja**  
Figure 1. Number of fatal accidents per rate of BAC of the causer

znajo in ne zmorejo nadzorovati svojega vedenja) in pri katerih lahko pričakujemo, da jih bodo represivni organi postopno odkrili in izločili iz prometa.

## Slabšanje voznških sposobnosti glede na koncentracijo alkohola in stopnja tveganja

Alkohol izrazito vpliva na človeka, torej tudi na voznika in njegovo ravnanje v cestnem prometu. Alkohol zavira delovanje vseh človekovih funkcij, ki so pomembne za varno udeležbo v cestnem prometu (zmanjšuje zbranost, zmožnost zaznavanja dražljajev in odzivanja nanje, predvsem pa povečuje število napak, ki jih voznik naredi med vožnjo), in tudi delovanje človekove Čosebnostne zavore«, ki zagotavlja socialno prilagojeno vedenje, obenem pa povečuje zaupanje v lastne sposobnosti in v zmožnost obvladovanja situacije. Posledica je seveda vožnja prek zmožnosti in zmožnosti vozila, pri čemer voznik ne upošteva prometnih razmer in drugih udeležencev v cestnem prometu. Voznik, ki vozi pod vplivom alkohola, pomeni nevarnost za vse udeležence v cestnem prometu (tudi zase).

Popiti alkohol se vpije (resorbira) v telo in porazdeli v vodi, ki je v telesu. V kratkem času pride do možganskih središč, ki so pomembna za varno sodelovanje v prometu. Ogroža naše kognitivne funkcije. Pod vplivom alkohola se za 5 do 20 % zmanjša ostrina vida, lahko se pojavi t. i. tunelski ali celo dvojni vid, reakcijske sposobnosti se poslabšajo (pri 1 g/kg alkohola za 40 do 50 %), hitreje smo utrujeni. Izredno počasi se razgradi in dolgo vpliva na naše sposobnosti. Telo vsako uro razgradi približno 7 do 8 g alkohola (etanol). To pomeni, da je potrebnih skoraj 10 ur, da telo izloči toliko alkohola, kot ga je v 1 l vina. Procesov razgradnje alkohola se ne da pospešiti s kavo, čaji, tuširanjem z mrzlo vodo, sprehodi ali čem podobnim, kar vozniki pogosto počno, počasneje pa potekajo med spanjem.

**Preglednica 2. Količina alkohola v nekaterih pijačah in čas, potreben za razgradnjo alkohola v telesu**  
**Table 2. Amount of alcohol in some alcohol beverages and time needed for its decomposition in the body**

Vrsta pijače	Količina pijače (l)	Količina alkohola (ml)	Količina alkohola (g)	Čas razgradnje
pivo (5,3 vol. %)	0,5 litra	26 ml	21 g	3 ure
vino (10 vol. %)	0,2 litra	20 ml	16 g	2 uri
žganje (40 vol. %)	0,05 litra	20 ml	16 g	2 uri

Količina alkohola v alkoholnih pijačah je običajno napisana na nalepkah steklenic v volumskem odstotku. 1 vol. % pomeni, da je v 100 ml pijače 1 ml alkohola.

Že s prvim kozarcem alkoholne pijače začnejo slabeti voznške sposobnosti (Bernt, 1992), podaljšuje se reakcijski čas in povečuje se število napačnih odločitev.

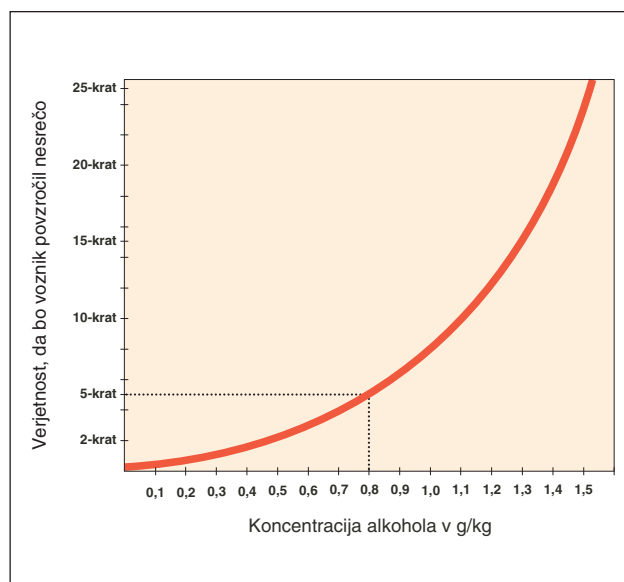
- Pri 0,2 g alkohola na kilogram krvi se poslabša sposobnost opazovanja premikajočih se luči.
- Pri 0,3 g alkohola na kilogram krvi se slabša sposobnost globinskega opazovanja in s tem pravilne izbire varnostne razdalje. Zmanjša se kritičnost do lastnega ravnanja in samokontrola. Zaradi izgube zavor se poveča pripravljenost za tveganje, lahko tudi agresivnost.

Večina ljudi pri doseženi stopnji 0,5 g/kg ne zmore odločitve, da ne bo popila ničesar več. Samo popolnoma trezen voznik odloča sam, pri 0,5 g/kg odloča tudi popiti alkohol.

- Pri 0,5 g alkohola na kilogram krvi:
  - se pojavi rdeča slepota (slabša zaznava rdeče luči na semaforju in zavornih luči),
  - se zmanjšuje sposobnost hitrega preusmerjanja pogleda z enega predmeta na drugega,
  - se zdijo predmeti bolj oddaljeni, kot so v resnici,
  - se reakcijski čas podaljša tudi za 1 sekundo,
  - se pojavijo motnje ravnotežja,
  - se vedno težje prilagajamo naglim svetlobnim spremembam.

## Stopnja tveganja pri vožnji pod vplivom alkohola

Stopnja tveganja, ki jo v prometu pomenijo alkoholizirani vozniki, se povečuje s količino popitega alkohola. Pri koncentraciji alkohola 0,5 g/kg je verjetnost, da bo voznik povzročil prometno nesrečo, dvakrat večja, pri 1,3 g/kg petnajstkrat večja in pri 1,5 g/kg petindvajsetkrat večja (Denny, 1986), kot pri treznem vozniku.



**Slika 2. Verjetnost, da bo voznik povzročil nesrečo zaradi vožnje pod vplivom alkohola (Denny, 1986)**  
**Figure 2. Probability of an accident being caused due to drunken driving (Denny, 1986)**

Zaradi dokazanega ogrožanja, ki se povečuje s koncentracijo alkohola v krvi voznika, imajo posamezne države kaznovalno politiko usmerjeno tudi v zmanjševanje najnevarnejših koncentracij. V Nemčiji so dolgo imeli 1,3 g/kg za mejo, nad katero so voznika obravnavali kot absolutno nezmožnega za varno vožnjo, a so jo zmanjšali na 1,1 g/kg. Ocena absolutne nezmožnosti za varno vožnjo ima za voznika bistvene posledice, saj so kazni večje, zavarovalnice regresirajo škodo, izplačano oškodovanih osebam, pri kazenskih zadevah pa se takšno stanje obravnava kot posebej oteževalna okoliščina. V drugih državah, predvsem skandinavskih, pa drastično povečujejo zagroženo kazni, ki je pogosto tudi odvzem prostosti.

## Ali sta potrebna sprememba zakonodaje in zmanjšanje dovoljene količine alkohola za vožnje motornega vozila potrebni?

Alkohol je v Sloveniji legalna droga. Pitje in čezmerno pitje alkohola nista vrednotena niti kot negativna navada ali neustrezno enkratno dejanje. Čezmerno pitje alkohola je razširjeno tudi med mladimi, saj raziskave kažejo (Polič in sod., 1996), da izjemno veliko mladostnikov pije alkoholne pijače in se tudi opije. Spreminjanje stališč o pitju alkoholnih pijač in sodelovanju v prometu pod vplivom alkohola je zato treba umestiti v izobraževalne in vzgojne programe ter načrtne preventivne akcije. Spremeniti je treba temeljno razmišljanje, da ni zabave brez alkohola. Predvsem pa bi morali uveljavljati stališče, da voznik ne sme za volan, če je pil alkoholne pijače. Najbolj učinkovita in hitra pot za spreminjanje stališč do vožnje pod vplivom alkohola je sprememba zakonodaje.

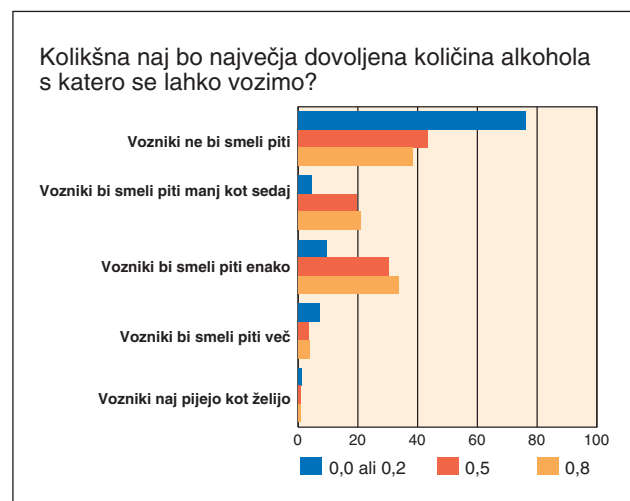
*Predlog: Največja dovoljena količina alkohola v krvi za vse voznike naj se zmanjša na 0,2 g/kg. V praksi pomeni to popolno treznost za volanom.*

### Vpliv zakonodaje na stališča voznikov do vožnje pod vplivom alkohola

Vpliv zakonske odločitve na spremembo stališč voznikov se jasno vidi iz rezultatov raziskave SARTRE 2. Odgovore na vprašanje Kolikšna naj bo dovoljena količina alkohola s katero vozniki še lahko vozijo? smo po državah združili v tri skupine. V prvo skupino smo uvrstili države, kjer je dovoljena meja 0,0 ali 0,2 g/kg, v drugo države, v katerih je meja 0,5 g/kg, in v tretjo države z mejo 0,8 g/kg. Odgovori voznikov jasno kažejo, da zakonsko dovoljena meja odločilno vpliva na stališča voznikov do vožnje pod vplivom alkohola.

V državah, v katerih je vožnja pod vplivom alkohola prepovedana (slika 3), je kar 78 % voznikov izjavilo, da voznik pred vožnjo ne bi smel piti alkohola. V drugih dveh skupinah je tako menilo le okoli 40 % vprašanih voznikov.

Napaka! Nobena tema ni navedena.



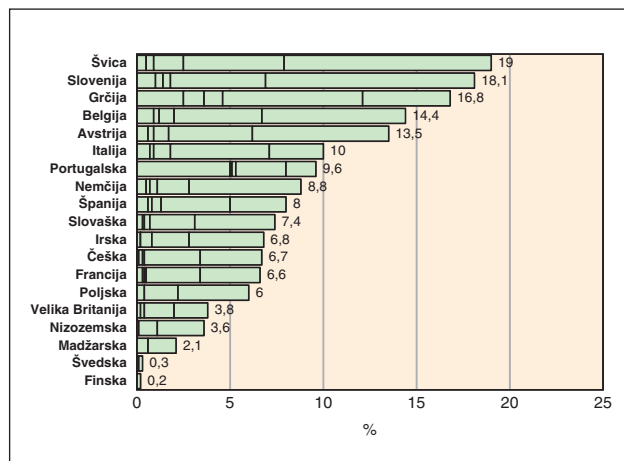
Slika 3. Stališča voznikov o vožnji pod vplivom alkohola, glede na dovoljeno koncentracijo alkohola v državi  
Figure 3. Drivers' views on drunken driving and the legal limit of BAC

Na drugi strani, je manj kot 8 % voznikov v državah, z uzakonjeno prepovedjo vožnje pod vplivom alkohola (na Švedskem 2 % na Poljskem 4,4 %, na Madžarskem 7,9 %, na Slovaškem 8,2 % in na Češkem 12,9 %), izjavilo, da bi morali povečati dovoljeno mejo, kar kaže veliko soglasje z odločitvijo zakonodajalca. Zanimivo je, da so tudi slovenski vozniki izrazito podprli zmanjševanje dovoljene koncentracije alkohola. 48,6 % anketiranih voznikov iz Slovenije je izjavilo, da vozniki sploh ne bi smeli piti alkohola, in še 28,3 % jih je izjavilo, naj se dovoljena meja zniža. 76,9 % voznikov v Sloveniji je torej podprlo zmanjšanje dovoljene meje, le 20,2 % jih je izjavilo, naj ostane tako, kot je, 1,2 %, naj se dovoljena meja zviša in 1,7 % naj vozniki pijejo, kolikor hočejo, in naj sami presojujejo, če so še sposobni za vožnjo.

*Odgovori jasno kažejo, da zakonsko določilo vpliva na stališča, še zlasti, ko se tudi iz statistik prometnih nesreč vidi, da se z zmanjšanjem števila povzročiteljev nesreč, vožnjo pod vplivom alkohola, stanje prometne varnosti lahko bistveno izboljša. Iz podatkov je tudi razvidno, da je voznikov, ki načelno podpirajo tak ukrep, izjemno veliko.*

### Ali se bo zaradi znižanja dovoljene meje alkohola povečalo število kršiteljev?

Ko je revija Viva objavila pobudo za zmanjšanje dovoljene koncentracije alkohola, se je pojavila vrsta ugovorov, ki so skušali prepričati, da si ne smemo odvzeti alkoholnih pravic. Eden pomembnejših je bil, da se bo zaradi nižje dovoljene meje povečalo število kršiteljev zakona. Argument je na videz razumljiv. Nižja, kot je meja, več je morebitnih kršiteljev. Rezultati raziskave SARTRE 2 pa kažejo ravno obratno sliko. Število kršiteljev je bilo, po izjavah voznikov, največje v državah, kjer je dovoljena vožnja pod vplivom alkohola do 0,5 g/kg oz. do 0,8 g/kg. Razlogov za to je več. Vožnja pod vplivom alkohola v teh državah vrednostno ni negativno ravnanje, saj je določena koncentracija alkohola (0,5 g/kg ali 0,8 g/kg) dovoljena. Z vožnjo nad dovoljeno koncentracijo alkohola, ki si jo posameznik izjemno težko predstavlja ali izračuna, je vrednostno nekako tako, kot prekorajti dovoljeno hitrosti za nekaj km/h. Vozniku, ki ni pozoren na merilec hitrosti, se to zgodi mimogrede in običajno ni posledic. Če je zapovedana popolna treznost, se voznik ne more zmotiti. Zavestno se odloča, ali bo pil alkoholne pijače in nato vozil ali ne. Drug pomemben razlog je, da po nekaj kozarcih alkoholne pijače padeta samokontrola in samokritičnost.



Slika 4. Odstotek voznikov, ki so izjavili, da so v zadnjem času vozili z verjetno preseženo dovoljeno količino alkohola  
Figure 4. Percentage of drivers who admitted the probability of recently driving with BAC above the legal limit



S slike 4 je razvidno, da vozniki iz držav, v katerih je vožnja pod vplivom alkohola prepovedana, manj pogosto vozijo z verjetno preseženo koncentracijo alkohola (izjema so vozniki iz Velike Britanije, ki kljub dovoljeni koncentraciji 0,8 g/kg izredno redko kršijo ta predpis). Zakonskim določilom morata seveda slediti ustrezna kaznovalna politika in kontrola. Da je kontrole v Sloveniji veliko, kažejo tudi odgovori voznikov na vprašanje, kako pogosto pričakujejo, da jih bo policija preverila, ali vozijo pod vplivom alkohola. Slovenski vozniki so v raziskavi SARTRE 2 izrazili največjo verjetnost, da jih bo policist ustavil in bodo morali opraviti preizkus alkoholiziranosti.

#### **Ali drži, da manjše koncentracije alkohola ne pomenijo nevarnosti v prometu?**

Po podatkih iz preglednice 1 in s slike 1 je imelo kar 15,2 % voznikov, ki so povzročili prometno nesrečo s smrtnim izidom ugotovljeno koncentracijo alkohola od 0,01 do 0,5 g/kg. Med vsemi nesrečami, ki so jih povzročili vozniki z ugotovljeno koncentracijo od 0,01 do 0,3 g/kg (preglednica 1), je bilo kar 5,6 % nesreč s smrtnim izidom, pri ugotovljeni koncentraciji od 0,51 do 1,00 g/kg je teh nesreč 1,9 %. Koliko je ugotovljena alkoholiziranost vplivala na nastanek nesreče, žal ne vemo, dejstvo pa je, da je bila ugotovljena in da vemo, da na večino ljudi alkohol v manjših koncentracijah vpliva kot stimulans, ki zmanjšuje samokontrolo in spodbuja tvegano in nevarno ravnanje. Kot smo že zapisali, so to tudi koncentracije, pri katerih se začno slabšati vozniki sposobnosti.

#### **Ali prepoved vožnje pod vplivom alkohola onemogoča pitje vina kot hrane?**

Tudi uveljavitev popolne prepovedi vožnje pod vplivom alkohola še vedno omogoča, da lahko voznik pri kosilu ali večerji popije kozarec vina (1 dl), a nič več. Tolikšno koncentracijo alkohola telo razgradi v eni uri, torej že med kosilom ali večerjo, in voznik kljub popitemu kozarcu vina ne bi vozil pod vplivom alkohola. 1 dl vina (ali 2,5 dl piva) je količina, ki ne pušča dvomov, koliko voznik lahko popije. Pri večini ljudi tolikšna količina alkohola na dan še ne povzroči odvisnosti. Popolna prepoved vožnje pod vplivom alkohola zato niti naključno ne pomeni onemogočanja kulturnega uživanja pitja vina. Za tiste, ki se jim zdi 1 dl vina premajhna količina, zlasti če so namenjeni na zabavo, pa ostaja druga možnost, da v takšnih primerih ne vozijo. Če smo jo lahko uveljavili za voznike, ki jim je vožnja poklic, in za voznike začetnike, jo bomo lahko tudi za vse ostale.

#### **Ali lahko pride do koncentracije 0,2 g/kg ne da bi pili alkoholne pijače?**

Zaradi posebnosti v presnovi se lahko ob meritvah alkoholiziranosti z elektronskimi napravami pojavijo majhne koncentracije alkohola tudi po zaužitem sadju ali nekaterih brezalkoholnih pijačah, vendar v nobenem primeru ne presežejo koncentracije 0,1 g/kg. Enako velja za vpliv cigaretne dima na merilne naprave, ki je pomemben, če bi

kadilec opravil preizkus med kajenjem ali takoj po kajenju. Po 15 minutah namreč vpliva tobačnega dima na merilne naprave ni več. Odgovor je torej ne. Le pitje alkoholnih pijač je tisto, ki pripelje do presežene koncentracije 0,2 g/kg.

#### **Ali omejevanje dovoljene koncentracije alkohola za voznike motornih vozil pomeni tudi zmanjšanje prodaje in porabe alkoholnih pijač?**

Zanesljivo. Ob uveljavitvi takšne zakonske rešitve bi se gotovo zmanjšala prodaja alkoholnih pijač v lokalih, zlasti v tistih, kjer na točilnih pultih prodajajo predvsem alkohol. Morda bo moral kateri od bifejev celo zapreti vrata, kar je manjša škoda v primerjavi z družbeno škodo, ki nastaja vsako leto zaradi posledic prometnih nesreč, ki jih povzročijo alkoholizirani povzročitelji. V Sloveniji imamo vsako leto za več kot 20 milijard tolarjev družbene škode (Miljevič in sod., 2000) zaradi nesreč, ki jih povzročijo alkoholizirani vozniki in to škodo plačujemo vsi. Manj bifejev, kjer se toči predvsem alkohol, ne bo zmanjšalo niti naše turistične privlačnosti niti ponudbe. Bifeji so namenjeni lokalnim uporabnikom in njihova širitev v bližine šol kaže, kje iščejo in si vzgajajo bodoče potrošnike. Tudi tega problema se bomo nekoč morali lotiti. Morda je prometni zakon priložnost, da si natočimo »čistega vina«.

#### **Literatura:**

1. Bensa B. et al., (2000), Analiza prometne varnosti v Sloveniji II, Raziskovalna naloga za Direkcijo RS za ceste, Ljubljana
2. Bernt R., (1992), Alkohol und Starssenverkehr, DVR – Deutscher Verkehrsicherheitsrat, Bonn
3. Bundesanstalt für Strassenwesen, 1992, Unfallkosten in DM, Bergisch Gladbach, Z2-euUKREAL; Krupp R., Hundhausen G., 1984, Volkswirtschaftliche bewertung von Personenschäden im Strassenverkehr, Bundesanstalt für Strassenwesen, Bergisch Gladbach, 45–46.
4. Denny R.C. Alcohol and Accidents, Sigma Press, Wilmslow, 1986
5. Miljevič J. et al. (2000) Vrednotenje prometnih nesreč na cestah v Republiki Sloveniji, Raziskovalna naloga za Direkcijo RS za ceste, Ljubljana
6. Polič M., Zabukovec V. & Žlender B., (1996), Prometna psihologija Mladi v prometu, Ljubljana, Zveza organizacij za tehnično kulturo in SPV, 78–94
7. Predlog Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa v RS od leta 2002 do 2005, ki ga je sprejela Vlada RS na seji 29.3.2001
8. Rainer C. (1998), Drinking and driving, v zborniku Cauzard J-P. The attitude and behaviour of European car drivers to road safety, Part 1, Leidschendam, SWOV, 49–65
9. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (1993) SPV 1972–1997, Ljubljana
10. MNZ 1970–1992, Ministrstvo za notranje zadeve, Statistični podatki prometnih nezgod, motornih vozil in voznikov motornih vozil za leta 1970–2000, Ljubljana
11. Žlender B. & Šefman P. (1993) Alkohol in varnost v cestnem prometu, Medicinski razgledi, Ljubljana