

Alkohol in prometna varnost

Alcohol and traffic safety

Avtorja:

Asist. dr. Boštjan Bajec

Oddelek za psihologijo FF UL

prof. dr. Marko Polič

Oddelek za psihologijo FF UL

Izvelek

V prispevku avtorja obravnavata vlogo pitja alkohola na prometno varnost ter podajata nekatere izsledke evropske raziskave o samoporočanem vedenju ter stališčih voznikov do vožnje pod vplivom alkohola. Podatki so bili zbrani v okviru projekta SARTRE 4, ki je potekal v letu 2010 in je bila vanj vključena tudi Slovenija. V Sloveniji je v raziskavi sodelovalo 610 voznikov avtomobilov, rezultati pa so pokazali, da so slovenski vozniki v svojem odnosu do vožnje pod vplivom alkohola dokaj podobni povprečnemu evropskemu vozniku.

Ključne besede: SARTRE, samoporočano vedenje, stališča, trk, vožnja pod vplivom alkohola.

Abstract

In the contribution authors discuss the role of alcohol drinking on the traffic safety and present some findings of the European study of self-reported behavior and attitudes of car drivers towards the driving under the influence of the alcohol. Data were gathered in the SARTRE 4 project, carried out in 2010, where Slovenia was included too. In Slovenia a sample of 610 car drivers participated and results have shown that Slovene drivers are similar to average European drivers.

Key words: attitudes, driving while intoxicated, SARTRE, self-reported behavior, traffic crash.

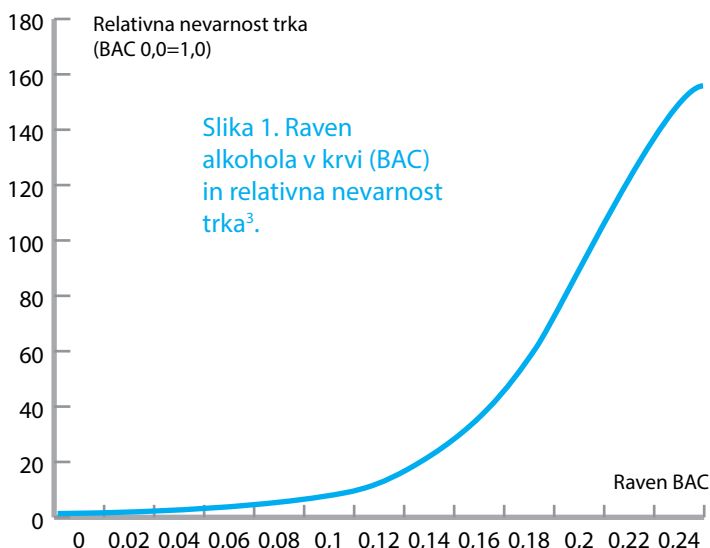
1. UVOD

O pijanosti in njenem deležu pri nastanku prometnih trkov je bilo že veliko rečenega in zapisanega. Že leta 1904 so analize prometnih trkov s smrtnim izidom opozarjale na nevarnost alkohola⁹. Avtorji so napovedovali, da se bo število nesreč dramatično povečalo, in da bodo lahko vozili le popolni abstinenti. Uresničila se je le prva napoved. Alkohol, oz. posledično vedenje, povzroča kot osnovni ali dodatni vzrok kakih 33 - 69 % prometnih trkov s smrtnim izidom⁵. Številka se sicer spreminja od raziskave do raziskave, toda običajno je vse prej kot nizka. Alkohol vpliva na osrednji živčni sestav. Njegov vpliv na človekovo

učinkovitost je neposredno sorazmeren količini alkohola v krvi. V eni izmed raziskav o odnosu med količino alkohola v krvi in udeležbo v nesrečah⁶ so preverjali vpliv različnih količin alkohola v krvi na varnost – kaže se razmerje $R(i)$ med tveganjem, da voznik z določeno količino i alkohola v krvi povzroči nesrečo, v primerjavi z voznikom brez alkohola v krvi. Že pri koncentraciji 0,050-0,099 % je nevarnost večja. Slika 1 kaže razmere še podrobneje.

Podobne podatke so dobili tudi drugi^{7,8,9,13}. Vozniki z 0,10 % alkohola v krvi so bili desetkrat bolj udeleženi v trkih kot tisti z 0,0 %, tisti z 0,15 % pa že tridesetkrat bolj. Upoštevati je potrebno, da so učinki alkohola na različne ljudi različni. Učinkovitost nekaterih bo pomembno upadla že pri 0,02 % alkohola v krvi, pri 0,1 % pa že polovica ljudi kaže znake zastrupitve. Vpliv je nekaj večji v fazi absorpcije, kot pa v fazi izločanja (Mellanbyjev učinek)⁶. Voznikova učinkovitost je lahko nižja tudi po popolni izločitvi alkohola iz telesa (zaradi t. i. »mačka«).

Podvrženost trkom je različna glede na starost in izkušnje, vendar je povsem očitno, da raven 80 mg/100 ml (za vožnjo dovoljena meja v Veliki Britaniji in nekaterih drugih evropskih deželah) nikakor ni "varna". Vozniki s to ravniyo alkohola v krvi bodo veliko verjetneje udeleženi v trku, kot pa če je ta raven pod 50 mg/100 ml. To velja tako za voznike, kot za pešce in kolesarje. Zaradi te neposredne povezave so v mnogih deželah tudi uzakonili najvišjo zgornjo dopustno mejo alkohola v krvi. Raziskave kažejo, da človek, odvisno od telesne teže, zdravja in drugih pogojev, zelo verjetno ne bo zmožen za šofiranje že, če ima v krvi med 0,05 in 0,10 % alkohola, povsem zagotovo pa, če ga ima več kot 0,10 %.



Nekateri vozniki so lahko nesposobni za vožnjo po dveh steklenicah piva, po dveh kozarcih vina ipd. Že prisotnost malih količin alkohola zniža zmožnost ustreznega odziva v nevarni situaciji. Polovica raziskav, ki sta jih pregledala Moskowitz in Robinson⁶, je pokazala upad sposobnosti pri ravni alkohola v krvi med 0,05 in 0,08 % pa tudi pri 0,04 % in nižjih koncentracijah. Vozniki, ki vozijo pod vplivom alkohola, bodo v prometnem trku tudi 3,85-krat bolj verjetno umrli⁶.

Učinki alkohola na vožnjo so trojni:

- » poslabšajo se vozniške spretnosti;
- » znižata se zmožnost za presojo učinkovitosti in nadzorljivost;
- » poveča se pripravljenost na tveganje.

Pijan voznik je preprosto manj učinkovit, z neustreznim vedenjem pa povečuje možnost nastanka trka. Ti učinki so predvsem posledica vpliva alkohola na možgane. Z naraščanjem količine alkohola v krvi najprej slabijo naše sposobnosti vidnega in zaznavnega presojanja, nato pravilnega odločanja ter pri količinah nad 0,15 % splošne gibalne usklajenosti. Vse te sposobnosti so pomembne za varno vožnjo. Reakcijski časi postajajo vse daljši. Že pri ravni 20 - 30 mg/100 ml se poslabša vidna ostrina. Pijan voznik spregleduje prometne znake, napačno ocenjuje oddaljenost in hitrost. Praviloma vozi prehitro, glede na prometne pogoje. Pojavljajo se značilni nočni trki (potem, ko so vozniki čez dan pili), pri katerih zavozijo s ceste, prevrnejo vozilo ali se kam zaletijo. Pod vplivom zaužitega alkohola nastopa pri voznikih značilen pojav, imenovan tunelni vid. Vidno polje se zožuje in omejuje na predmete in pojave neposredno pred voznikom. Glede na pomembnost obrobnega vida za varno vožnjo so možne posledice očitne. Ta pojav je posebej pereč, kadar se voznik sooči s istočasnimi dogodki, ki zahtevajo pozornost v osrednjem vidnem polju. Vidno pregledovanje okolja je pri pijanem vozniku precej manj aktivno in bolj omejeno na središče ceste. Manj je pozoren na ostale objekte ali vozila na cesti.

Lahko bi našteali še mnoge druge znake pijanosti, npr. zmanjšano zmožnost za učinkovito usmerjanje pozornosti, manj dejavno vidno preiskovanje poti itd. Že pri koncentraciji 10 mg/100 ml se slabša koordinacija, pri malo višji pa nadzor drže in fizična moč. Ko se vozniku že zapleta jezik, ko pri zaprtih očeh ne more stati pokonci, je že zdavnaj prepozno za odhod iz gostilne in uporabo vozila.

Težava je v tem, da se pijani vozniki svoje pijanosti ne zavedajo, med drugim tudi zaradi vpliva alkohola na spoznavne zmožnosti. Pod vplivom alkohola se pojavi evforično razpoloženje in ljudje menijo, da so celo bolj učinkoviti kot navadno. Čutijo se močne, ko so dejansko šibki, zmožne, ko njihove zmožnosti izginjajo, kar vse vodi v preveliko samozaupanje. Mnogi vozniki menijo, da lahko sami dovolj dobro ocenijo, kako močna je pijača in tako nadzorujejo količino popitega alkohola ter s tem tudi svoje vozniške zmožnosti. Poskus preverjanja tega prepričanja¹² je pokazal, da je resnica povsem drugačna. Študentom, navajenim pitja, so dajali sok grenivke pomešan z različnimi količinami alkohola (od 0 do 10 %). Ocene, predvsem tiste za močnejše mešanice, so bile povsem napačne.

Napake so se večale z večanjem stopnje alkohola v krvi. Človek praviloma pozna količino alkohola v tistih pijačah, ki jih pogosto uživa ali kjer se nahajajo ustrezni podatki na nalepki (v kolikor jo prebere). Pri neznanih mešanicah, raznih puncih, bovlah itd. bodo ocene redno napačne tudi pri povsem treznem človeku.

Vsi poskusi, da bi pivo nekako naučili razpoznati stopnjo alkoholiziranosti, so bili neuspešni. Vendar se je pokazalo, da se pri mnogih ljudeh ob nizki stopnji alkohola v krvi (manj kot 0,5 promila) zavedanje pijanosti pojavi pred upadom njihovih čutno-gibalnih zmožnosti. Tako lahko prekinemo s pitjem, preden bi bil upad tolikšen, da ne bi bili več sposobni za vožnjo. Toda ta odločitev bo povsem njihova in vemo, da pogosto zaradi pritiskov tistih, s katerimi popivamo, ne bo lahka ali samoumevna. Pijani vozniki precenjujejo svojo odpornost na alkohol. V primerjavi s treznimi menijo, da bo prizadeta šele, ko bodo popili še enkrat toliko pijače kot navajajo trezni. Precenjujejo tudi količino pijače, pri kateri dosežemo še dopustno raven alkohola v krvi.

Zaužita kava alkohola ne prežene in čeprav traja nekaj časa, da alkohol pride v kri, traja še precej dlje, da se izloči. Tega ne spremeni niti fizični napor, npr. tek. Naj omenimo, da hrana le znižuje hitrost prehajanja alkohola v kri in tako samo upočasni pojav njegovih učinkov, ne more pa teh učinkov zmanjšati.

Izum naprav za merjenje količine alkohola v krvi je omogočil sprejem zakonov, ki so prepovedovali vožnjo, kadar je količina alkohola v telesu presegala določeno vrednost. Prvi tak zakon je sprejela Norveška leta 1936 (meja je bila 0,05 %). Zgolj prisotnost alkohola v krvi med vožnjo je tako postala prekršek. Pred tem so vpliv alkohola presojali glede na vonj, nepravilno vožnjo, nezmožnost hoje v ravni črti itn., kar je bilo podvrženo subjektivni presoji (in torej tudi zmoti). Danes je vse bolj izrazita težnja po nižanju dopustne meje. Razlogov za to ni potrebno ponavljati. Vprašamo se lahko, zakaj so mnogi družbeni napor, zakonske prepovedi ipd., ki zahtevajo ločevanje pitja alkohola in vožnje, tako neučinkoviti. Odgovore je treba iskati v treh smereh¹:

- » združljivost uživanja alkohola in vožnje temelji v globoko zakoreninjenih socialnih navadah, ki so zelo odporne na vse zakonske ukrepe;
- » vzorec vedenja, ki se pojavi med vožnjo pod vplivom alkohola, se ne pojavlja osamljen, prej je kazalnik splošnejše težnje kršitve drugih prometnih pravil. Predstavlja sestavino nekega osnovnega voznškega vedenja, ki vodi v nesrečo.
- » nadzorovanje in postopek v zvezi s prestopkom ne potekata tako, da bi odvracanje imelo zaželeni učinek.

Preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola in drog je dejansko izredno težavna naloga. Z ukrepanjem je treba poseči na različna področja. Enostavno bi bilo, če bi učinke drog lahko zmanjšali z nekimi drugimi drogami. Toda kaj dlje od bolj ali manj neuspešnih poskusov na tem področju še niso prišli. Naloga je težavna tudi zaradi vseh učinkov drog, zaradi mnogih socialnih pritiskov, ki spodbujajo njihovo uživanje, predvsem pa zaradi pomanjkanja

povratnih zvez med uživanjem alkohola in varno vožnjo. Voznik bo lahko več desetkrat vozil pod vplivom alkohola in se mu ne bo nič zgodilo, še policija ga ne bo ustavila. Zato preprosto ne bo razvil pomenske zveze med alkoholom, vožnjo in nevarnostjo. Od takega vedenja bo imel celo korist.

Zato je treba doseči predvsem naslednje:

1. **zmanjšanje pričakovane koristi tveganega vedenja;**
2. **zmanjšanje pričakovanih stroškov previdnega vedenja;**
3. **povečanje pričakovanih koristi previdnega vedenja;**
4. **povečanje pričakovanih stroškov tveganega vedenja.**

Zgornje je seveda lahko povedati, pa težko doseči. Dejavnost je treba usmeriti tako na posameznika, kot na njegovo okolje. Čeprav je pri vplivanju na vedenje spodbuda učinkovitejša od kazni, se slednjim v prometu še ne moremo odreči. Na srečo se vse bolj odkrivajo tudi druge, bolj zaželene možnosti vplivanja. Nekateri od pristopov izhajajo iz domneve, da je treba ob posamezniku zajeti tudi družbeni prostor njegovega življenja. Čeprav neposredno niso vidni, so tudi v prometu prisotni dejavniki povezani z voznikovimi odnosi z drugimi ljudmi. Morda bi kdo mislil, da vprašanje pijanih voznikov lahko rešimo preprosto z zdravljenjem alkoholikov. Vendar se populaciji alkoholikov in pijanih voznikov sicer prekrivata, nista pa istovetni. Zato je zdravljenje alkoholikov le delni odgovor. Res pa je alkoholikov nesorazmerno veliko med vozniki, ki so povzročili hude nesreče.

Akutni stresi in iz njih izhajajoča čustvena stanja spodbujajo pitje. Ker stres že sam po sebi prispeva k večjemu tveganju med vožnjo, je ta kombinacija še nevarnejša. Človeka se resda ne da zaščititi pred vsemi stresi, toda urejeni odnosi v podjetju, spoštovanje in korektnost, pa tudi ustrezni dohodki prispevajo k prometni varnosti. Vsaj toliko, da je posameznik deležen nekaj manj stresnih vplivov. Cospes in Mozersky⁴ menita, da sta pitje in vožnja pogosto funkcionalno povezana. Njuno skupno pojavljanje naj bi bilo napovedljivo v določenih trenutkih in krajih ter pri določenih posameznikih. Oba naj bi bila izraz istih psiholoških stanj, značilno povezanih z napetostmi in tesnobo glede osebne pristojnosti in moči.

Najbolj ogroženi naj bi bili mladi moški z visoko stopnjo osnovne sovražnosti in agresivno dispozicijo, ki veliko in pogosto pijejo ter nimajo socialnih spretnosti, potrebnih za ustrezno izražanje jeze ter obvladovanje stresa, frustracije ali depresije. Ko se tak posameznik sooči z akutnim čustvenim stresom, npr. z medosebnim konfliktom, ne zmore ustrezno obvladati situacije.

Stres doživlja kot izgubo osebne nadzora, posebno, če so posledice zanj pomembne. Razpoložljivost vozila ali alkohola mu nudi nadomestna, čeprav neustrezna, sredstva za ukvarjanje z osnovnimi čustvi. Razvijajo se pričakovanja,

da sta alkohol in vožnja učinkovita za znižanje napetosti in drugih negativnih razpoloženj. Poveča se občutek osebne moči in nadzora.

Žal je dejanski vedenjski izid povsem neustrezen in problema ne rešuje. Protiukrepi morajo torej vključevati izobraževanje, kaznovanje in rehabilitacijo. V okviru zakonskega preprečevanja so izkazala učinkovitost dovolj pogosta slučajna preverjanja s takojšnjim ukrepanjem. Vse bolj se kaže, da je za učinkovito ukrepanje potreben sistemski pristop, ki bo upošteval tako pivske kot vozniške navade. Morda pa je sploh treba vzeti iz voznikovih rok presojo o tem, ali bo oz. ne bo vozil pod vplivom alkohola. Tehnično so že možne naprave, ki bi »opazile«, da je voznik pijan in bi blokirale vozilo. Koristna bi bila vsaj takojšnja povratna informacija o ravni alkohola v krvi ter dostopen alternativni prevoz.

Organizirati pa je potrebno tudi ustrezne rehabilitacijske programe za voznike, ki so vozili pod vplivom alkohola. To seveda niso in ne smejo biti zgolj nekakšna predavanja o predpisih, etiki in vplivu alkohola. Vozniki o tem navadno dovolj vedo in samo znanje ni dovolj za doseganje ustreznega vedenja. Doseči je treba spremembo tistih norm, ki vozniku dovoljujejo tako vožnjo in ponotranjenje tistih, ki je ne. Pogosto to sploh ni problem posameznika, ampak skupine ali skupin, ki jim pripada, in ki ohranjajo nevarna pravila. Za doseganje vsega tega je potrebna nekakšna »terapija«, uporaba postopkov, ki vodijo v bistvene spremembe stališč, norm in predvsem vedenja. Družba mora to omogočiti in z vsemi ukrepi podpirati.

V prispevku obravnavamo še ugotovitve povezane z uživanjem alkohola in vožnjo, pridobljene v evropski raziskavi SARTRE 4, izvedeni leta 2010 in namenjeni raziskovanju širokega spektra samoporočanih vedenj in stališč do prometne varnosti in dejavnikov, ki jih določajo. Tudi do pitja alkohola in nevarnosti, ki jo to prinaša za vožnjo. Podrobneje so rezultati prikazani v raziskovalnem poročilu¹⁰.

2. METODA

2.1 UDELEŽENCI

V vsaki državi, udeleženci projekta SARTRE 4 (19 držav, od tega 17 članic EU in dve nečlanici), je bilo v vzorec izbranih približno 600 voznikov avtomobilov, 200 motoristov in 200 nemotoriziranih uporabnikov cest (pešci, kolesarji itn.). V Sloveniji je vzorec vključeval 1016 oseb med 18 in 70 let (povprečna starost 43 let), od tega 576 moških in 440 žensk. 610 je bilo voznikov avtomobilov, 205 motoristov in 201 drugih udeležencev prometa. Podatki, predstavljeni v prispevku, so pridobljeni na voznikih avtomobilov.

2.2. GRADIVO

Uporabljen je bil vprašalnik z 281 postavkami, ki so bile namenjene merjenju različnih stališč do vedenja v prometu, opazovanju vedenja v prometu in zbiranju demografskih podatkov. V pričujočem prispevku predstavljamo rezultate, vezane na alkohol in vožnjo.

2.3 POSTOPEK

Zbiranje podatkov je potekalo v obliki osebnega anketiranja na terenu. Pred začetkom so bile vse osebe, vključene v anketiranje, pisno obveščene in povabljene k sodelovanju. Anketiranje so izvedli usposobljeni anketarji med oktobrom in decembrom 2010.

3. REZULTATI

3.1 STALIŠČA VOZNIKOV DO VOŽNJE POD VPLIVOM ALKOHOLA

Iz porazdelitve odgovorov (slika 2) je razvidno, da v Sloveniji anketirani vozniki največjo verjetnost za udeležbo v prometnih nesrečah pripisujejo pitju in vožnji, jemanju drog in vožnji, pa tudi vožnji med utrujenostjo in nezkušenosti. Najmanj nevarnosti za udeležbo v nesreči pa vidijo v uporabi telefona med vožnjo.

O vožnji pod vplivom alkohola smo že nekaj zapisali v uvodu. Oglejte si sedaj še stališča slovenskih voznikov do pitja alkohola in vožnje (slika 3).

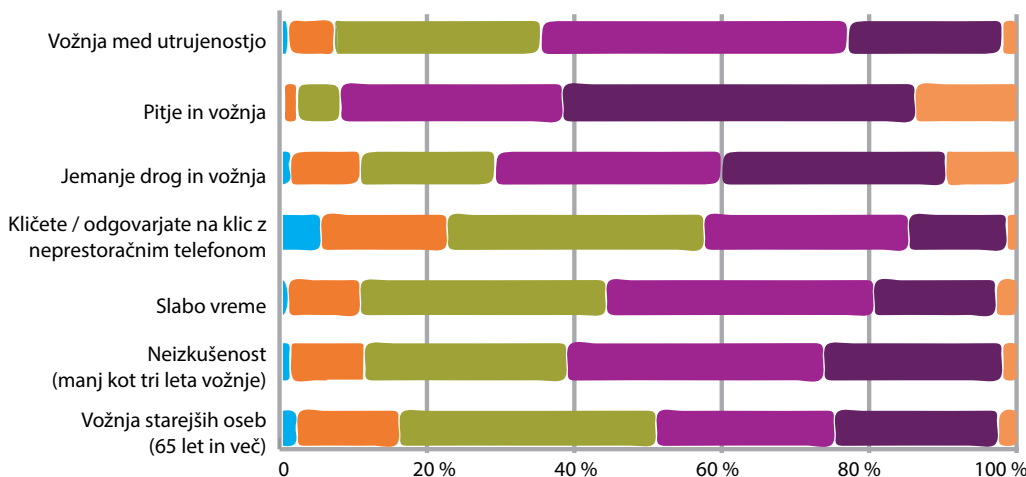
70 % v Sloveniji anketiranih voznikov se »sploh ne« strinja s trditvijo, da lahko piješ in voziš, če voziš previdno, podoben delež anketiranih voznikov pa se po drugi strani »zelo« strinja s trditvijo, da pitje in vožnja povečata nevarnost trka z drugim uporabnikom ceste (slika 3). Skoraj 80 % vprašanih je prepričanih, da je »precej« oz. »zelo« verjetno, da jih bo ustavila in oglobila policija, če bodo pili in vozili. Nekaj več pa jih meni, da »sploh ni verjetno« oz.

»da ni preveč verjetno«, da bi njihovi prijatelji pili in vozili avtomobil.

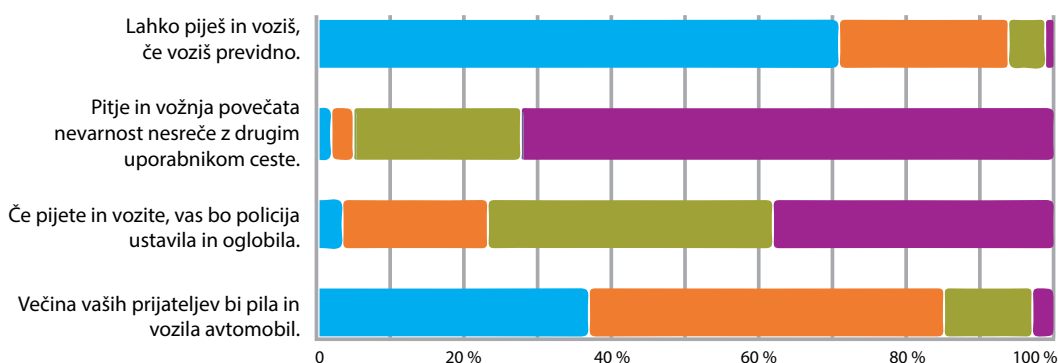
Moški se v pomembno večji meri kot ženske strinjajo s trditvama, da lahko voziš in piješ, če voziš previdno oz. da bi večina njihovih prijateljev pila in vozila avtomobil, medtem ko se ženske v pomembno večji meri strinjajo s trditvijo, da pitje in vožnja povečata nevarnost trka z drugim uporabnikom ceste. Poleg moških se s trditvijo, da lahko piješ in voziš, če voziš previdno, v pomembno večji meri strinjajo še prebivalci vasi in manjših mest. Anketirani vozniki s končano osnovno šolo se v največji meri strinjajo s trditvijo, »Če pijete in vozite, vas bo policija ustavila in oglobila.« Sledijo anketiranci s končano srednjo šolo, medtem ko se visoko izobraženi anketiranci, nekoliko presenetljivo, v najmanjši meri strinjajo s to trditvijo.

S trditvijo, da lahko piješ in voziš, če voziš previdno, se najbolj strinjajo v Italiji, Belgiji in na Cipru, čeprav se tudi v teh treh državah povprečne ocene strinjanja gibljejo blizu ocene 2 (ne preveč). Najmanj pa se s tem strinjajo Švedi, Madžari in Finci, medtem ko Slovenci ne odstopamo od evropskega povprečja. S trditvijo, da pitje in vožnja povečata nevarnost prometnega trka, se prav tako skoraj popolnoma strinjajo Švedi in Finci, pa tudi Francozi in Madžari, medtem ko je bila najnižja povprečna ocena zabeležena v Srbiji (ki pa še vedno znaša več kot 3, kar pomeni precejšnje strinjanje). Stališče Slovencev glede tega je primerljivo s stališčem Nizozemcev in Nemcev.

Percepcija nadzora in sankcioniranja vožnje pod vplivom alkohola je najbolj izrazita pri Francozih, Poljaki in Madžarih, najmanj izrazita pa pri Italijanih in Švedih.



Slika 2: Mnenje slovenskih voznikov o dejavnikih, ki povzročajo trke. "Kaj menite, kako pogosto je vsak od naslednjih dejavnikov vzrok, da so vozniki avtomobilov udeleženi v prometnih nesrečah?"



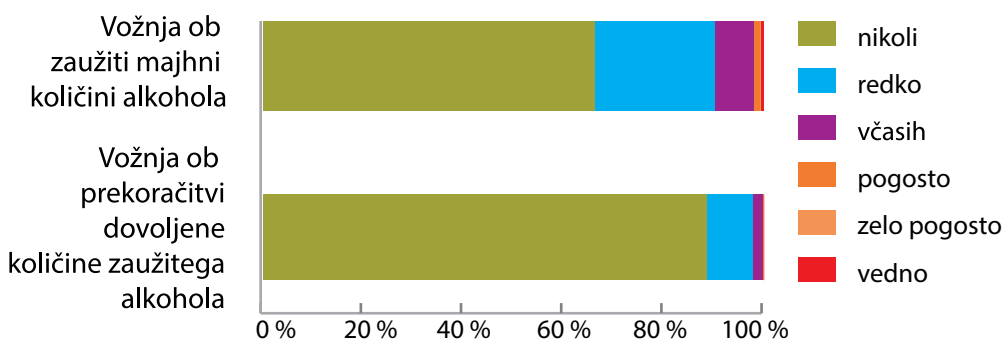
Slika 3: Strinjanje s trditvami o pitju alkohola in vožnji. "Povejte mi, prosim, koliko se strinjate s trditvami o pitju in vožnji avtomobila."

S trditvijo, da bi večina prijateljev pila in vozila avto, se najbolj strinjajo Srbi, Italijani in Belgijci, najmanj pa Švedi in Madžari. Slovenski vozniki niti pri tej niti pri prejšnji trditvi bistveno ne odstopajo od evropskega povprečja.

3.2 SAMOPOROČANO VEDENJE O PITJU IN VOŽNJI

Dve tretjini vprašanih v preteklem mesecu »nikoli« nista vozili ob zaužiti majhni količini alkohola (slika 4). Četrtnina vprašanih je to počela »redko«, slaba desetina pa »včasih«. Po drugi strani skoraj 90 % vprašanih v preteklem mesecu »nikoli« ni vozilo ob prekoračeni dovoljeni količini zaužitega alkohola, medtem ko je desetina vprašanih to počela »redko« (slika 4). Vožnja ob zaužiti manjši količini alkohola je torej nekoliko pogostejša kot vožnja ob prekoračeni dovoljeni količini zaužitega alkohola.

Moški so v zadnjem mesecu pomembno pogosteje kot ženske vozili avto, potem ko so popili majhno količino



Slika 4: Samoporočana vožnja ob zaužiti majhni količini alkohola (zgoraj) in ob morebitni prekoračitvi predpisane meje za pitje in vožnjo.

alkohola, pa tudi v situacijah, ko so morda prekoračili predpisano mejo za pitje in vožnjo.

Med tistimi vozniki, ki so v preteklem mesecu najpogosteje vozili avto, potem ko so popili nekaj alkohola, prevladujejo Italijani. Sledijo jim Ciprčani, Izraelci in Francozi. Italijani in Ciprčani nadalje prevladujejo tudi med tistimi, ki so pogosteje kot ostali vozili ob morebitni prekoračitvi najvišje dovoljene vsebnosti alkohola – pa tudi v teh dveh primerih se povprečni oceni nahajata med ocenama 1 in 2, kar označuje relativno redkost takega dogodka. Slovenski vozniki se tako glede vožnje pod vplivom majhne količine zaužitega alkohola kot glede vožnje pri prekoračeni dovoljeni količini zaužitega alkohola nahajamo v mejah evropskega povprečja.

3.3. STALIŠČA DO OMEJITEV

Zanimivi so tudi podatki o zaznani količini alkohola, ki jo še lahko popijemo in smo še vedno pod predpisano omejitvijo (preglednica 1). Skoraj 60 % vprašanih meni, da je to ena enota alkohola, slaba petina vprašanih pa meni, da sta to dve enoti. Podoben odstotek vprašanih je celo prepričanih, da ne bi smeli popiti nič alkohola, nekaj pa je bilo celo takih, ki menijo, da lahko popijejo štiri ali pet enot alkohola.

Ženske so nadpovprečno zastopane med tistimi, ki menijo, da lahko popijemo samo eno oz. nič enot alkohola in smo še vedno pod predpisano omejitvijo, medtem ko so moški nadpovprečno zastopani med tistimi, ki menijo, da lahko popijemo dve in celo tri ali več enot alkohola.

	F	%	VELJAVNI %
Nič alkohola	110	18,0	18,6
Eno enoto	352	57,7	59,7
Dve enoti	102	16,7	17,3
Tri enote	17	2,8	2,9
Štiri enote	4	0,7	0,7
Pet enot	5	0,8	0,8
Manjkajoč odgovor	20	3,3	
Skupaj	610	100,0	100,0

Preglednica 1: Mnenje o tem, koliko alkohola lahko voznik popije pred vožnjo in je še vedno pod predpisano omejitvijo.

Med tistimi vozniki, ki menijo, da v prihodnje ne bi smeli popiti nič alkohola, da bi lahko vozili avto, nadpovprečno izstopajo Madžari, Čehi, Estonci, Nemci, Poljaki in Švedi. Med tistimi, ki menijo, da bi moralo biti dovoljeno popiti zgolj eno enoto alkohola, pa najbolj prevladujejo Finci, Francozi, Grki, Izraelci, Italijani in Slovenci. Dve enoti popitega alkohola v največji meri zagovarjajo Nizozemci, Avstrijci, Belgijci, Ciprčani, Francozi in Španci. Avstrijci, Belgijci in Italijani so nadalje nadpovprečno zastopani tudi med tistimi, ki zagovarjajo tri enote popitega alkohola. Ciprčani, Grki in Španci pa prevladujejo med manjšim številom anketiranih voznikov, ki zagovarjajo celo štiri enote popitega alkohola.

Glede dopustne količine zaužitega alkohola prevladuje stališče, da bi se morala le-ta znižati (preglednica 2).

	F	%	VELJAVNI %
Sploh nič alkohola	252	41,3	41,8
Manj alkohola kot sedaj	130	21,3	21,6
Toliko alkohola kot sedaj	214	35,1	35,5
Več alkohola kot sedaj	5	0,8	0,8
Toliko, kolikor želijo	2	0,3	0,3
Manjkajoč odgovor	7	1,1	
Skupaj	610	100,0	100,0

Preglednica 2: Mnenje o možnih omejitvah glede pitja in vožnje.

Dobra petina vprašanih namreč meni, da bi morali biti dovoljeno popiti manj alkohola kot sedaj, medtem ko je kar dobrih 40 % vprašanih prepričanih, da pri vožnji ne bi smeli tolerirati sploh nič alkohola. Dobra tretjina vprašanih meni, da bi moralo biti tudi v prihodnje dovoljeno popiti toliko alkohola kot sedaj.

Ženske so nadpovprečno zastopane med tistimi, ki menijo, da vozniki ne bi smeli popiti sploh nič alkohola, medtem ko so moški nadpovprečno zastopani med tistimi, ki menijo, da bi moralo biti voznikom dovoljeno popiti toliko alkohola kot sedaj.

Med tistimi, ki menijo, da vozniki ne bi smeli popiti sploh nič alkohola, so nadpovprečno zastopani Poljaki, Estonci, Madžari, Irci, Nizozemci in Švedci. Za to, da bi vozniki smeli popiti manj alkohola kot po sedaj veljavni zakonodaji, se najbolj zavzemajo Avstrijci, Ciprčani, Finci, Francozi in Slovenci. Sedanji zakonodaji, ki v posamezni državi predpisuje najvišjo dovoljeno količino alkohola za vožnjo, so nadpovprečno naklonjeni Čehi, Grki in Španci, pa tudi Avstrijci in Belgijci. Med tistimi, ki želijo, da bi smeli vozniki odslej popiti več alkohola, pa najbolj prevladujejo Čehi in Italijani, sledijo jim Ciprčani in Estonci.

3.4 PREVERJANJE VOŽNJE POD VPLIVOM ALKOHOLA IN KAZNOVANOST

Dve tretjini anketiranih voznikov je poročalo, da še »nikoli« niso bili ustavljeni s strani policije zaradi preverjanja vsebnosti alkohola v krvi (preglednica 3). Petina vprašanih je bila s tem namenom ustavljena samo enkrat, 15 % vprašanih pa več kot enkrat.

Med anketiranimi vozniki, ki so bili v zadnjih treh letih več kot enkrat preverjeni, ali vozijo pod vplivom alkohola, izstopajo mlajši vozniki, stari med 17 in 24 let oz. od 25 do 34 let, ter posamezniki s končano srednjo šolo. Med anketiranimi vozniki, ki v zadnjem času nikoli niso bili preverjeni, ali vozijo pod vplivom alkohola, pa izstopajo posamezniki, starejši od 54 let in prebivalci predmestij oz. večjih mest.

Med vozniki, ki jih v zadnjih treh letih niso nikoli preverili, ali vozijo pod vplivom alkohola, so nadpovprečno zastopani predvsem Italijani, Izraelci in Nemci, pa tudi Belgijci, Francozi, Grki, Madžari, Irci in Slovenci. Med tistimi vozniki, ki so jih v tem času enkrat preverili, pa prevladujejo Ciprčani, Čehi, Estonci in Švedci. Med vozniki, ki so jih v zadnjih treh letih preverili dvakrat ali večkrat,

	F	%
Nikoli	399	65,4
Samo enkrat	118	19,3
Več kot enkrat	93	15,2
Skupaj	610	100,0

Preglednica 3: Samoporočana pogostost preverjanja vožnje pod vplivom alkohola

pa nadpovprečno izstopajo Finci, pa tudi Švedci, Čehi in Estonci. Poročana stopnja enkratnega oz. večkratnega preverjanja alkoholiziranosti voznikov pri Slovencih se giblje v mejah evropskega povprečja.

	F	%	VELJAVNI %	M	SD
Nikoli	84	13,8	13,8	2,55	1,08
Redko	246	40,3	40,4		
Včasih	183	30,0	30,0		
Pogosto	60	9,8	9,9		
Zelo pogosto	27	4,4	4,4		
Vedno	9	1,5	1,5		
Manjkajoč odgovor	1	0,2			
Skupaj	610	100,0	100,0		

Preglednica 4: Zaznana verjetnost preverjanja vožnje pod vplivom alkohola

Zaznana verjetnost preverjanja vsebnosti zaužitega alkohola na tipični vožnji je po mnenju anketiranih voznikov razmeroma nizka. 40 % vprašanih je izbralo odgovor »redko«, 30 % vprašanih pa odgovor »včasih« (preglednica 4). Dobra desetina vprašanih je celo prepričana, da se to ne bo »nikoli« zgodilo.

Moški verjetnost preverjanja vsebnosti alkohola na tipični vožnji v povprečju ocenjujejo s pomembno višjo oceno kot ženske. Tudi prebivalci vasi in manjših mest preverjanje s strani policije ocenjujejo kot verjetnejše v primerjavi s prebivalci predmestij oz. večjih mest.

Evropski vozniki so prepričani, da jih bo na tipični vožnji policija le redkokdaj preverjala (povprečna ocena blizu oceni 2), ali vozijo pod vplivom alkohola. Zaznana verjetnost nadzora je nadpovprečno visoka na Češkem, takoj za tem pa sledijo Slovenija, Srbija in Španija. Po drugi strani pa je zaznana verjetnost nadzora najnižja na Madžarskem in v Italiji.

4. SKLEP

Kot smo lahko videli v rezultatih, vozniki v Sloveniji največjo verjetnost za udeležbo v prometnem trku pripisujejo vožnji pod vplivom alkohola, kar je lahko dobra osnova za preventivne ukrepe, saj so stališča voznikov dokaj naklonjena temu. Zavedanje problematike je do določene mere prisotno, pri sprejemanju ukrepov pa je zavedanje posledic pitja alkohola lahko dobra osnova za podporo tem ukrepom v javnosti.


Težavo bi lahko predstavljalo dokaj prisotno mnenje o tem, da lahko voziš pod vplivom alkohola, če voziš previdno (s tem se do določene mere strinja 30 % voznikov). To stališče je bolj izraženo pri moških ter prebivalcih manjših krajev,

kar kaže na to, da bi lahko bile te skupina manj kritične do vožnje pod vplivom alkohola in bi morale biti preventivne akcije bolj usmerjene nanje. Sicer se v mnenju, da lahko vozimo pod vplivom alkohola, če vozimo previdno, ne razlikujemo od evropskega povprečja, primeri držav, v katerih je to stališče manj izraženo, pa kažejo, da je lahko stanje še boljše.

Mnenje, da jih bo v primeru vožnje pod vplivom alkohola ustavila policija, je med vozniki dokaj prisotno. To je lahko močan dejavnik, ki vpliva na to, ali bodo posamezniki pregloboko pogledali v kozarec, saj zaznana verjetnost kazni vpliva na to, kako se vedemo.

Slovenski vozniki se sicer glede vožnje pod vplivom majhne količine zaužitega alkohola in glede vožnje pri prekoračeni dovoljeni količini zaužitega alkohola nahajamo v mejah evropskega povprečja, je pa kar tretjina voznikov v zadnjem mesecu vozila po zaužiti majhni količini alkohola. 90 % voznikov sicer poroča, da v zadnjem mesecu niso nikoli vozili ob prekoračeni dovoljeni količini alkohola, zna pa biti ta številka v resnici višja, saj je – kakor smo videli v uvodu – vprašanje, ali so bili vozniki sposobni pravilno oceniti stopnjo alkohola v krvi in ali so bili pripravljeni iskreno poročati o vedenju, ki se verjetno obravnava kot neprimerno.

Slovenski vozniki – kot kažejo podatki – še niso pripravljeni podpreti zakonsko prepoved uživanja alkohola pred vožnjo, saj večina anketiranih voznikov meni, da bi morala biti dovoljena ena enota popitega alkohola, 41,3 % pa jih meni, da pred vožnjo ne bi smeli zaužiti alkohola. Kljub temu bi lahko bila zakonska prepoved uživanja alkohola pred vožnjo do določene mere učinkovita, saj velik delež voznikov meni, da je verjetnost, da jih ustavi policija, kadar so pili alkohol, prisotna, le malo jih meni, da verjetnost preverjanja vsebnosti zaužitega alkohola na tipični vožnji ne obstaja, čeprav večine voznikov policija še ni ustavila zaradi preverjanja količine alkohola v krvi.

Zaključimo lahko, da so slovenski vozniki v veliko vidikih glede odnosa do alkohola in vožnje podobni povprečnim evropskim, lahko pa bi se zgledovali po nekaterih, na primer Švedih, ki so do pitja alkohola pred vožnjo manj tolerantni. Vsekakor se da na tem področju še veliko narediti za povečanje prometne varnosti. 

VIRI

1. Biecheler-Fretel M-B., in Danech-Pajouh M. Alcohol, Mobility and Basic Driving Behaviour. V: Rothengatter, J.A., in deBruin R.A. (Eds), Road User Behaviour, Assen: Van Gorcum, 1988; 369-74.
2. Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M., Fiorentino, D., Crash Risk of Alcohol Involved Driving: A Case-Control Study, Final Report, Stamford: Dunlap and Associates, 2005.
3. Crompton, R.P., Blomberg, R.D., Moskowitz, H., Burns, M., Peck, R.C., Fiorentino D., Crash Risk of Alcohol Impaired Driving. V: D.R. Mayhew, C. Dussault (Eds.), Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montreal: Société de l'assurance automobile du Québec, 2002, 39–44.
4. Donovan D.M., Marlatt G.A., in Salzberg, P.M. Drinking Behavior, Personality Factors and High-Risk Driving, J. of Studies on Alcohol, 44 (1983) 3; 395-428.
5. Dunaway, K., Will, K.E., in Sabo, C.S. Alcohol-Impaired Driving. V B. E. Porter (Ed) Handbook of Traffic Psychology. Amsterdam: Elsevier, 2011; 231-248.
6. Evans L. Traffic Safety and the Driver, New York: Van Nostrand Reinhold, 1991.
7. Moskowitz, H., Fiorentino, D., A Review of the Literature on the Effects of Low Doses of Alcohol, Washington: U.S. Department of Transportation, 2000.
8. Moskowitz, H., Burns, M., Fiorentino, D., Zador, P., Driver Characteristics and Impairment at Various BACs, Washington: U.S. Department of Transportation, 2000.
9. Moskowitz, H., Alcohol and Drugs. V:R. Dewar, P. Olson (Eds.). Human Factors in Traffic Safety, Tucson: Lawyers & Judges Publishing Company, 2007, 123-142.
10. Polič, M., Avsec, A., Bajec, B., Podlesek, A., Divjak, M., Socialna psihologija prometa: Raziskovalni projekt SARTRE 4, Ljubljana: ZIFF, 2011.
11. Sanders M.S., in McCormick, E.J.. Human Factors in Engineering and Design, New York: McGraw Hill, 1993.
12. Shinar, D. Psychology on the Road, New York: Wiley, 1978.
13. Shinar, D., Traffic Safety and Human Behavior, Amsterdam: Elsevier, 2007.

Evropsko raziskavo SARTRE 4 je financirala Evropska skupnost, pri nas pa jo je naročila in sofinancirala Agencija RS za varnost v prometu.