

Alkohol, druge psihoaktivne snovi in prometna varnost v SR Sloveniji

Dušan Nolimal*

1. Uvod

O nezdržljivosti upravljanja z motornimi vozili in pitja alkoholnih pijač je bilo že dovolj povedanega, dokazanega in napisanega. Nevarnost in nezdržljivost vožnje motornega vozila s pitjem alkoholnih pijač sta nedvomno dokazani in že dolgo nesporni. Vsa raziskovanja v tej smeri so pokazala, da alkohol že v najmanjših količinah negativno vpliva na vozniško sposobnost. Kljub nenehnim prizadevanjem za zvečanje varnosti v prometu je prometnih nesreč relativno vedno več. Dolgoletne statistike vzrokov prometnih nezgod v SR Sloveniji kažejo, da je alkohol med odločujočimi dejavniki, ki vplivajo na prometno varnost. Ocenjujejo, da je alkohol direkten vzrok resnih prometnih nesreč in prometne mortalitete v 30 do 50 % primerov (WHO 1976, 1980, 1984). Hkrati je potrebno — vzporedno z naraščanjem proizvodnje in potrošnje dovoljenih psihoaktivnih zdravil na recept, tistih, ki so v prosti prodaji, pa tudi ilegalnih drog — vse bolj upoštevati tudi tozadevne problematične kategorije voznikov ter smiselno zastaviti prometno politiko in druga prizadevanja. V krvi udeležencev v prometu ni tako nizkih vrednosti alkohola oziroma drugih psihoaktivnih snovi, ki bi bile lahko nenevarne.

* Dr. Dušan Nolimal, Univerzitetni zavod za zdravstveno in socialno varstvo, Trubarjeva 2, 61000 Ljubljana.

2. Prikaz prometne varnosti glede na delež evidentiranih vinjenih udeležencev

V letu 1984 je bilo na cestah v Sloveniji 5546 prometnih nesreč, kar je 9 % manj kot leta 1983. Kljub temu, da kažejo številke ugodna gibanja, se varnostne razmere niso izboljšale. Pomemben delež odgovornosti za neugodne varnostne razmere nosi prekomerno pitje alkoholnih pijač na krajih in v času, ko lahko povzroči vinjenost negativne posledice za zdravje, življenje in lastnino posameznika in drugih oseb. V zadnjih letih so vinjeni vozniki povzročili povprečno 8 % vseh prometnih nesreč. Zaskrbljuje podatek, da zadnja leta to število narašča, kljub zmanjšani gostoti prometa in zmanjšanemu številu vseh prometnih nezgod.

Delež nezgod zaradi alkoholiziranosti je znašal leta 1984 več kot 12 %, leto poprej 10,5 % (tab. 1). Procentualna udeležba vseh prometnih nesreč zaradi vinjenih oseb znotraj vseh nesreč je narasla za 18 indeksnih točk. Od skupno 440 prometnih nesreč s smrtnim izidom leta 1984 je bila v 13,6 % primerov ugotovljena alkoholiziranost udeležencev.

Kako malo vozniki motornih vozil skrbijo za lastno zdravje in zdravje drugih, pa govori podatek o številu vinjenih voznikov, ki jih je odkrila milica pri nadzorovanju cestnega prometa in izrečeni ukrepi odvzema vozniškega dovoljenja zaradi vinjenosti (tab. 2). Veliko število odzvetih voznških dovoljenj zaradi vožnje pod vplivom alkohola kaže, da ti ukrepi, razen mor-

Tabela 1: Prometne nezgode, ki so jih povzročili vinjeni udeleženci

Povzročitelji	Število prometnih nezgod s posledicami							Indeks 1984/83
	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	
Vozniki osebnih avtomobilov	241	241	315	211	220	352	409	117
Kolesarji	132	188	167	149	153	195	178	91
Pešci	57	48	28	27	37	30	30	97
Vozniki koles z motorjem	31	45	36	32	22	29	34	117
Traktoristi	9	13	14	20	24	21	17	81
Vozniki tovornih avtomobilov	2	12	14	12	8	7	18	257
Vozniki avtobusov	—	2	—	—	2	1	—	—
Ostali	1	—	1	3	1	1	1	100
Skupaj	473	549	575	455	467	636	687	108
% vseh nezgod	5,9	7,3	8,3	7,0	6,8	10,5	12,4	118

da splošno-preventivnega učinka pri neposrednem nadzorstvu v cestnem prometu, nimajo vzgojnega učinka.

Tabela 2: Število vinjenih voznikov, ki jih je ugotovila milica pri kontroli cestnega prometa in izrečeni ukrepi odvzema vozniškega dovoljenja zaradi vinjenosti

Leto	Št. vin. voznikov	Indeks	Št. odvzema voz. dov.	Indeks
1978	16 558	100	8 732	100
1979	15 815	95	8 474	97
1980	22 539	136	12 116	139
1981	24 523	148	11 520	132
1982	27 539	166	13 263	152
1983	26 354	159	18 938	209
1984	23 794	144	18 202	208

Opozoriti želim, da je statistični prikaz števila identificiranih vinjenih voznikov z vidika kaznovalnopravne politike na področju zatiranja nediscipline v cestnem prometu v veliki meri odvisen od zavzetosti in predvsem kadrovskih možnosti Uprave javne varnosti. To pa pomeni, da bi ob boljših kadrovskih in nekaterih drugih pogojih odkrili več dejanj, ki so povezana s kršenjem 152. člena Zakona o temeljnih varnosti cestnega prometa (ZTVCP).

Prevladuje mnenje, da pri nobeni izmed tovrstnih informacij, ki jih dajejo statistike kaznovalnopравnih organov, ne pride do izraza dejanska velikost problema uživanja alkoholnih pijač med udeleženci cestnega prometa, saj predpis ne zajame posledic, ki jih uživanje alkoholnih pijač pusti še nekaj časa po iztrenitvi, zlasti pa ne omogoča, da bi izločevali trezne alkoholike. Iz vsakdanjega življenja pa vemo, da po naših cestah vozi precejšnje število alkoholikov, ki so tudi trezni, vendar zaradi abstinenčnih simptomov hudo prizadeti (Jakopič 1984).

Med vzroki prometnih nesreč so zastopane prepovedane droge, predvsem pa dovoljena psihoaktivna zdravila ter kombinacija le-teh z alkoholom, verjetno dosti bolj, kakor mislimo. Številna zdravila lahko vplivajo na vzrokovne psihofizične sposobnosti. Doze psihoaktivne snovi, ki sicer ne bi smele biti nevarne, lahko povzročijo različne nepredvidljive psihomotor-

ne izpade, če jih zaužijejo skupaj z najmanjšimi količinami alkoholne pijače. Naše znanje (in dostopni podatki o vlogi nealkoholnih psihoaktivnih snovi kot negativnem dejavniku varnosti prometa) je v nasprotju z informacijami o alkoholu — preveč pomanjkljivo, da bi lahko oblikovali informativne programe in ustrezne strokovne družbene ukrepe. Dostopni so mi bili le podatki o postavljenem sumu vpliva zdravil, mamil in drugih psihoaktivnih snovi na povzročitelje prometnih nezgod. Leta 1984 je bilo 28 takšnih primerov (tab. 3).

Tabela 3: Vzroki prometnih nesreč

Vzroki	1983	%	1984	%
neprimerna hitrost	2208	36,4	1942	35,0
neupoštevanje prednosti	1045	17,2	981	17,7
psihično stanje voznika	768	12,6	772	14,0
od tega posebej				
alkoholiziranost	606	10,0	657	11,9
prehitevanje	370	6,1	358	6,5
stran in smer vožnje	415	6,8	520	9,4
nepripravnost pešcev	356	5,9	337	6,1
od tega hoja				
pod vplivom alkohola	31	0,5	30	0,5
drugi subjektivni vzroki	893	14,7	619	11,2
objektivni vzroki	15	0,2	17	0,3
Skupaj	6070	100	5546	100

Vir podatkov za tabele 1, 2 in 3: Poročila republiškega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu za posamezna leta.

Iz navedenih podatkov in nekaterih drugih ugotovitev in ocen, predvsem podatkov o naraščajoči proizvodnji in potrošnji alkoholnih pijač, obolevanju za alkoholno patologijo in številu alkoholikov, lahko sklepamo, da postaja alkohol tudi v prometu čedalje večji problem. Povečanje števila nezgod v alkoholiziranem stanju za več kot 8 % v letu 1984 v primerjavi z letom 1983, oziroma skoraj za 1/2 v primerjavi z letom 1982, je vznemirljiv podatek, ki bi moral vzbuditi vso družbeno skrb odgovornih in zahteva, med drugim, takojšnjo poglobljeno preventivno aktivnost, ki pomeni predvsem doslednejše izvajanje konkretno opredeljenih nalog nosilcev protialkoholnih prizadevanj.

3. Alkoholna kultura in prometna varnost

Poglobljena socialno ekonomska problematika in negotovost povečujeta človekove stiske in težave, ki jih del prebivalstva rešuje tako, da začne pretirano posegati po alkoholnih pijačah. Tako so v času poglobljene družbene in ekonomske krize ob hkratni neomejeni dostopnosti alkoholnih pijač, dani ugodni pogoji za širjenje alkoholizma. V neugodnih ekonomskih in družbenih razmerah rešujemo mnogo pomembnih problemov. Vendar pa tu največkrat sploh ni zajeta problematika alkoholizma in njegovih negativnih posledic. Lahko bi celo rekli, da je družba do uživanja alkoholnih pijač strpna, do njenih posledic pa brezbrizna, saj ima dosti drugih pomembnejših skrbi.

Veliko število nevarnih vinjenih udeležencev v cestnem prometu je samo eden izmed pokazateljev, ki govorijo o razširjenosti alkoholne odvisnosti in druge problematike v zvezi z uživanjem alkoholnih pijač pri nas. Alkoholna problematika sodi med drugim tudi v skupino negativnih dejavnikov prometne varnosti, ki se odražajo kot samodejna rezultanta siceršnjih splošnih družbenih, gospodarskih, socialnih, političnih, kulturnih in drugih gibanj. Zato se družbeno posredovanje na obravnavanem področju nikakor ne bi smelo kazati v obliki represivnih ukrepov znotraj prometne politike, marveč kot dolgoročna usmeritev na različnih družbenih področjih. Tudi večina raziskav ugotavlja, da ni mogoče zagotoviti večjo prometno varnost z represivno politiko (Bavcon 1984). Pozitivne odzive udeležencev v prometu na različne ukrepe je tudi pričakovati predvsem v primeru, če so ti ukrepi usmerjeni njim v korist, pomoč, ali če so v skladu z njihovimi interesi. Zato je vsekakor potrebno nadaljevati z izgrajevanjem in izpopolnjevanjem tega dela vzpostavljenega sistema družbenih preventivnih dejavnosti za varstvo cestnega prometa. Predvsem si je vredno prizadevati, da bi izboljšali družbeno učinkovitost na vzgojno-izobraževalnih področjih, predvsem pa kultivirali zdrave medčloveške odnose, privzgojili lastno odgovornost, kritičnost, samodisciplino, solidarnost, sočutje, požrtvovalnost ipd.

Udeleženci v cestnem prometu drug drugemu vsiljujejo svoje osebne in celo pivske navade. Žal je vedno več tistih odgovornih za sedanje stanje (to je predvsem posledica neustreznega vedenja in ravnanja pivskih subjektivnih

dejavnikov), ki so dolžni na podlagi pravnih predpisov, družbene samozaščite ali kako drugače prispevati k varnosti prometa. Zdi se pa, da niso sposobni uvideti smisla z zakonom dovoljene količine alkohola v organizmu med vožnjo. Verjetno je naraščanje neustreznega presojanja pomembnosti popolne treznosti »za volanom« oziroma na drugih mestih, kjer uživanje alkohola lahko povzroči usodne posledice, odraz občega pešanja psihosocialnega zdravja ljudi.

4. Zaključek

Vedno pogostejše vožnje v vinjenem stanju so znamenje nizke vozniške in človeške kulture ter naraščajoče strpnosti družbe do uživanja alkoholnih pijač. Zavedajoč se, da tudi tozadevna statistika ne odraža dejanskega stanja, saj številne prometne nesreče povezane z uživanjem alkoholnih pijač ne evidentirajo kot take, je prav, da ponovno opozorimo, da v zakonu dopustna mera 0,5 ‰ zavaja ljudi in dela vtis, da gre za neko neproblematično stopnjo alkoholiziranosti, ki ne ogroža voznških sposobnosti, in ki jo lahko družba po zakonu dopusti udeležencem v motoriziranem prometu. Družba si sicer želi, da bi bili vsi vozniki med vožnjo trezni (za poklicne voznike zahtevamo popolno treznost), vendar je obenem vpliv njene pretirane strpnosti do uživanja alkoholnih pijač premočen, da bi jo nekateri vozniki sprejeli. Z zakonom dopustno mero alkohola v krvi pri nepoklicnih voznikih sprejema laična javnost že kot nekaj povsem normalnega, ne da bi ob tem pomislila, da ljudje različno prenašajo alkoholne pijače.

V naši družbi prevladuje pravno obvezovanje nad pravnim prisiljevanjem. To pomeni, da si prizadevamo doseči določene obveznosti predvsem s psihološkimi pritiski. Neustrezno družbeno vplivanje oziroma jalova prizadevanja za zmanjšanje števila vinjenih voznikov in drugih udeležencev v cestnem prometu pa govorijo o učinkovitosti tozadevnih pritiskov, kar bi se moralo nujno odraziti tudi na področju dodatnega pravnega obvezovanja. Še več, zdi se, da nekaterih pojavov zlorabe alkoholnih pijač ne moremo zatreti brez strožje obravnave. Če želimo, da bi se pri nas prometna varnost bistveno izboljšala, potem bi morali spremeniti tudi nekatera pravna določila in norme oziroma jih

uskladiti z novjšimi spoznanji alkoholologije in socialne medicine. Uzakonjena popolna treznost v prometu, bi pomenila poleg večje varnosti na naših cestah tudi pomemben preventivni korak, ki bi usmeril ljudi k večji skrbi za lastno zdravje in varnost.

Realno ni pričakovati, da bi v kratkem času rešili problematiko v zvezi z uživanjem alkoholnih pijač med udeleženci prometa in tisto, ki še posebej zadeva voznike motornih vozil z uzakonjeno popolno treznostjo. V pričujočih izvajanjih sem, med drugim, poskušal videti problem alkoholiziranosti udeležencev v cestnem prometu širše, se pravi ne samo kot problem prometne nediscipline, temveč kot problem splošne odzivnosti družbe, oziroma prevladujoče alkoholne kulture v njej, v zvezi s protialkoholnim prizadevanjem. Hotel sem opozoriti na pereč pojav, da znotraj padajoče krivulje evidentiranih prometnih nesreč raste delež evidentiranih nesreč zaradi uživanja alkoholnih pijač. Menim, da bi morali končno zavreči predsodek o zahtevi po popolni treznosti, kot elementu poostrovanja politike zatiranja nediscipline v cestnem prometu. V smislu osveščanja prav gotovo zaslužijo vso podporo tudi prizadevanja za kvalitetno represijo (Bavcon 1984). To so predvsem prizadevanja po tem, da bi vzbudili sposobnost za identifikacijo neodgovornih, brezobzirnih, lahkomiselnih ipd. udeležencev v prometu in jih izločili iz prometa. Menim pa, da bi morali za zagotovitev večje varnosti v cestnem prometu obravnavati popolno treznost predvsem kot pomemben element humanizacije znotraj medčloveških odnosov med udeleženci prometa. Obenem bi, najširše družbeno gledano, z uzakonjeno popolno treznostjo tudi celoten družbeni boj za zatiranje in preprečevanje patologije in odklonskosti v zvezi z uživanjem alkoholnih pijač pridobil na moralni moči posameznika in prepričljivosti družbe kot celote. Ta pa nam je že v sedanjem času, ko smo priča krizi

najrazličnejših humanitarnih vrednot, ko samo nemočno opazujemo širjenje alkoholnega zla med slovensko populacijo, ter ko smo že pričeli govoriti o obrambi pred alkoholizmom (namesto o boju), še kako potrebna.

Izbrana literatura

1. Botteri, S.: Alkohol i sigurnost prometa. **AI — klub** 1983; 5—6: 1—2.
2. Bavcon, L.: Kaznovalnopravno varstvo varnosti cestnega prometa. **Pravnik** 1982; 37: 231—255.
3. Bavcon, L.: Varnost cestnega prometa. **Revija za kriminalistiko in kriminologijo** 1984; 1: 3—6.
4. Edwards, G.: Et al., ed. Alcohol — related disabilities. WHO Offset Publication 1977; 32.
5. Jakopič, J.: Alkoholik kot voznik motornega vozila. V: Rugelj, J.: **Alkoholizem in združeno delo**. 2. izd., Ljubljana: DDU Univerzum, 1984: 76—83.
6. Milčinski, J.: Sodnomedicinska opravila in posebne dolžnosti prek zdravstvenega varstva v zvezi z dogodki v cestnem prometu. V: **Medicinska etika in deontologija**. Ljubljana: DDU Univerzum 1982: 241—149.
7. Nolimal, D.: Pojavnost alkoholizma in drugih boleznih odvisnosti v SR Sloveniji. **Zdrav Varst** 194; 2: 48.
8. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Zapisnik 10. razširjene seje Republiškega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu z dne 31. 10. Ljubljana 1973.
9. Walsh, D.: **Alcohol-related medicosocial problems and their prevention**. Copenhagen: WHO 1985.
10. Willette, RE, Walsh, JM.: **Drugs driving, and traffic safety**. Geneva: WHO 1983.
11. WHO Road traffic accidents in developing countries — Report of a WHO Meeting. Technical Report series 1984; 703.
12. WHO Regional Office for Europe. The epidemiology of road traffic accidents. WHO Regional Publications, European Series 1976; 2.
13. WHO Regional Office for Europe. The influence of alcohol and drugs on driving. Euro Reports and Studies 1980; 25.
14. WHO Regional for Europe. Road traffic accident statistics — Report on a WHO ad hoc Technical Group. Euro Reports and Studies 1979; 19.

UDC 343.346.552

Alcohol, other Psychoactive Substances and Traffic Safety in the SR of Slovenia

Nolimal, D., M. D., Bureau of SRS for health care, Ljubljana

This paper deals with traffic indiscipline, notably in connection with a growing consumption of psychoactive substances (especially alcoholic drinks) which has spread among the population involved in one or other way in road traffic. In spite of diminished traffic density and decreasing number of total road traffic accidents, the portion of accidents due to alcohol consumption has nevertheless

considerably increased. Increasingly frequent drunk driving requires immediate action. Besides stricter implementation of the defined task by all active participants involved in anti-alcohol movement and besides more efficient activity in the field of road traffic security, it would be proper to reexamine the effect of maximum legally permitted alcohol level on security in contemporary road traffic.