

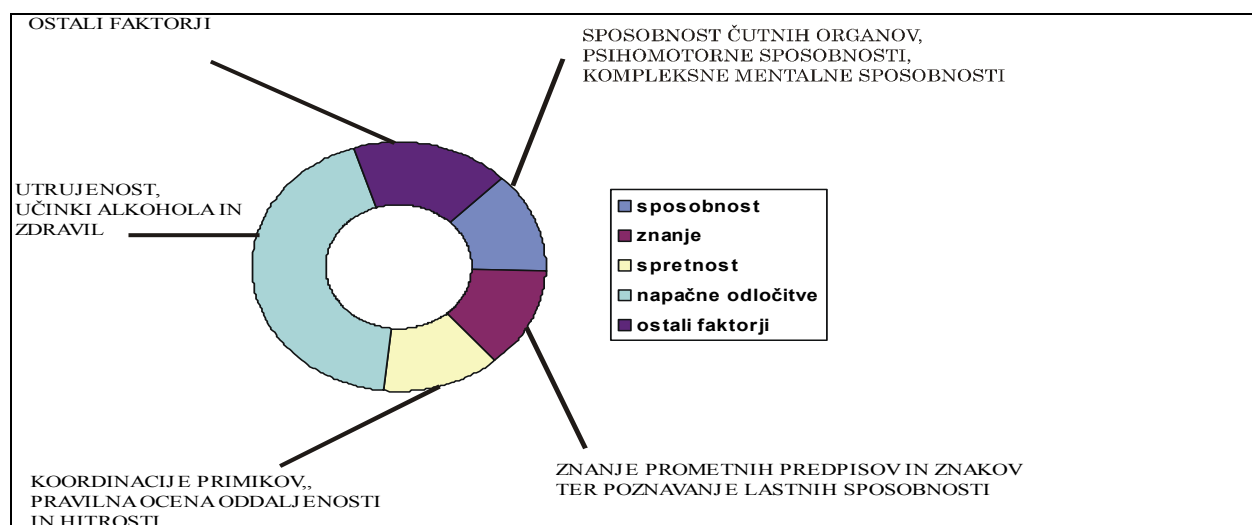
ALKOHOL V CESTNEM PROMETU – STANJE V NOVEMBRU IN DECEMBRU

V Evropi¹ je okoli 3 % vseh voženj povezanih z vožnjo pod vplivom alkohola in okoli 30 % vseh poškodovanih voznikov je bilo pod vplivom alkohola. Alkohol je eden izmed poglavitnih vzrokov za nastanek prometne nesreče in je kot tak v porastu. Nevarnost alkohola prepoznajo tudi sami uporabniki cest. 85 % evropskih voznikov meni, da je alkohol pogosto oziroma vedno vzrok za prometno nesrečo, takšno mnenje ima 93 % švedskih voznikov, v Nemčiji pa je tega mnenja nekoliko manj, 72 % voznikov. Kljub tolikšni stopnji zavedanja, da je alkohol v povezavi z vožnjo problematičen, problem ostaja.

Na slovenskih cestah se je do 30. 9. 2006 zgodilo 22.952 (22.332)² prometnih nesreč. V njih je umrlo 189 oseb (199), 894 (977) je bilo hudo, 10.558 (9.483) pa lahko telesno poškodovanih. V primerljivem obdobju leta 2004 smo obravnavali 213, leta 2003 187, leta 2002 205, leta 2001 223 in leta 2000 249 mrtvih.

Alkohol vpliva na delovanje vseh človekovih funkcij, ki so pomembne za varno udeležbo v cestnem prometu (zmanjšuje zbranost, zmožnost zaznavanja dražljajev in odzivanja nanje, povečuje število napak, ki jih voznik naredi med vožnjo), predvsem pa vpliva na delovanje človekove "osebnostne zavore", ki zagotavlja socialno prilagojeno vedenje, hkrati pa povečuje zaupanje v lastne sposobnosti in v zmožnost obvladovanja situacije. Posledica je vožnja prek zmožnosti voznika ali vozila, ob tem pa 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).

Graf 1: Vpliv posameznih funkcij in procesov na voznika pri upravljanju vozila



Kako alkohol vpliva na tiste sposobnosti, ki so za vožnjo najbolj pomembne?

- poslabša se sposobnost zaznavanja,
- prihaja do napačnih ocen razdalje in do nepravilnih in počasnejših reakcij glede na prometne razmere,

¹ **Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future; The "Escape" Project;** Tapani Mäkinen, David M. Zaidel & Gunnar Andersson, Marie-Berthe Biecheler-Fretel, Rainer Christ, Jean-Pierre Cauzard, Rune Elvik, Charles Goldenbeld, Christhard Gelau, Jelle Heidstra, Marie-Chantal Jayet, Göran Nilsson, Panos Papaioanou, Allan Quimby, Vlasta Rehnova and Truls Vaa; April 2003; http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/escape_final_report.pdf

² Podatki v oklepajih so prikazani za enako obdobje leta 2005.

- poslabša se zaznavanje rdeče barve,
- slabša se prilagodljivost na svetlobne spremembe,
- zmanjša se pazljivost in podaljša reakcijski čas,
- pojavijo se motnje pri ravnotežju,
- zoži se zorni kot.

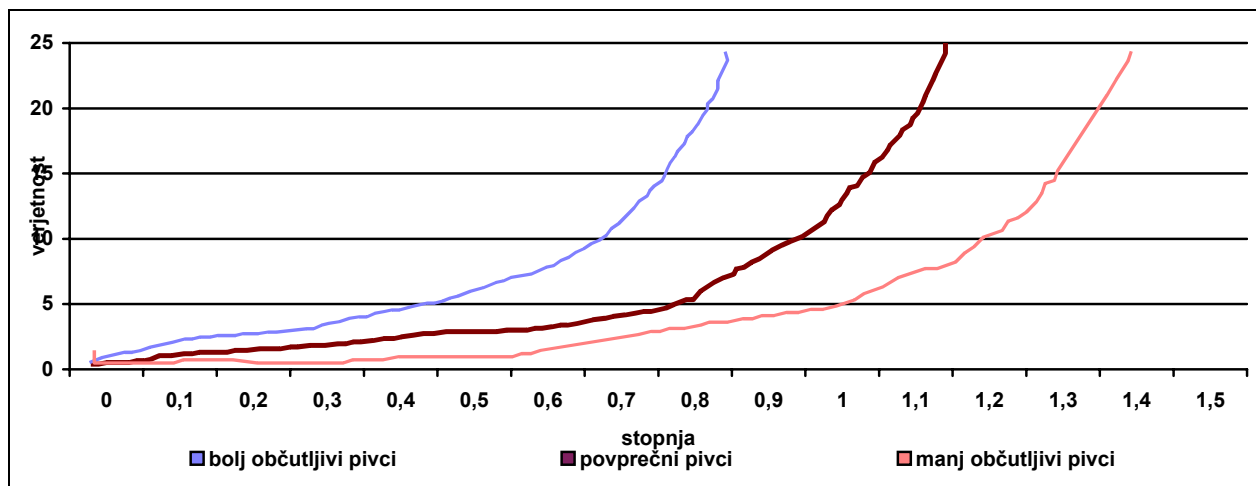
Tabela 1: Učinek alkohola na voznika glede na njegovo količino v krvi

0,2 g/kg	Sposobnost opazovanja premikajočih se luči se poslabša. To recimo pomeni, da voznik ponoči ni več sposoben oceniti razdalje do vozil, ki prihajajo nasproti ali ki jih dohiteva.
0,3 g/kg	Sposobnost globinskega opazovanja je zmanjšana. Ocenjevanje razdalje zaradi tega ni več pravilno. Posledice tega so tvegano prehitevanje in prekratka varnostna razdalja. Možnost povzročitve prometne nesreče se poveča za 5-krat.
0,5 g/kg	Opazovani objekti se zdijo bolj oddaljeni, kot so v resnici. Posledica tega je navadno prevelika hitrost, s katero se voznik zapelje v ovinek, zamujanje spreminjanja smeri in zanašanje iz ovinka. Pojavi se tako imenovana rdeča slepota. Oči so vedno manj sposobne zaznati rdečo luč na semaforju, luči za označevanje vozila, zavorne luči, označbe za oviro na cesti ... Zmanjševati se začne hitrost, s katero je voznik sposoben preusmeriti pogled z enega predmeta na drugega. Voznik se vedno težje prilagaja svetlobnim spremembam. Pojavijo se motnje ravnotežja. Na enoslednih vozilih pa že nezkatne spremembe težišča povzročajo hude posledice.
1,0 g/kg	Bistveno je motena reakcija oči na svetlobo, tako imenovana svetlotemna reakcija. To je sposobnost prilagajanja na različna svetlobna področja in spremembe svetlobne jakosti. Bistveno je zožen zorni kot oči, voznik pa ne more več pravočasno dojemati, kaj prihaja z leve in kaj z desne strani, kar je seveda zlasti pomembno na križiščih. Zaznavanje in ocenjevanje globine prostora in pozornost se zmanjšata za polovico. Varnostna razdalja je praviloma napačna, seveda premajhna, reakcije pa so prepozne in večinoma napačne. Voznik na določene nevarnosti sploh ne reagira. Posledica tega so pogosto naleti na spredaj vozeča vozila. Reakcijski čas se povečuje in s tem tudi pot ustavljanja. Voznik z 1,0 g/kg alkohola v krvi je nesposoben za varno vožnjo. Možnost udeležbe v nesreči je v primerjavi s treznim voznikom povečana za 25-krat.
1,0 - 1,5 g/kg	Poslabšajo se intelektualne funkcije in koordinacija premikanja. Močneje se izražajo napake pri hoji in kretnjah, pogosto se pojavi bruhanje. Človek, ki je v tem stanju pijanosti, si pogosto želi malo ležati.
1,5 - 2,5 g/kg	Pojavi se veliko samozaupanje, človeka pa občasno zajema spanec. Nastopi nesposobnost koncentracije in presoje. Človek izgublja ravnotežje, pri hoji se navadno ziblje. Pogosto postane nasilen in predrzen.
2,5 - 3,5 g/kg	Človek v tem stanju govori težko in nejasno. Objektivna ocena situacije je popolnoma nemogoča, predmete vidi dvojno in halucinira. Navadno je dihanje oteženo, krvni pritisk pade in utrip slabi. V nekaterih primerih se že pojavi nezavest.
3,5 - 5 g/kg	Telesna temperatura močno pade, sposobnost prilagoditve na zunanjo temperaturo je minimalna. Alkoholizirana oseba navadno ne reagira na zunanje dražljaje. Kožo pokriva mrzel pot, zenice so razširjene in slabo reagirajo na svetlobo. Kadar je nezavest globoka, se navadno konča s smrtjo.

In kakšne so posledice vožnje v takšnem stanju:

- neustrezen način vožnje,
- nenadne spremembe smeri vožnje,
- neupoštevanje cestnoprometne signalizacije, najpogostejša posledica tega pa je, predvsem v zapletenih situacijah, povzročitev prometne nesreče³.

Graf 2: Verjetnost udeležbe v prometni nesreči v odvisnosti od stopnje alkohola v krvi

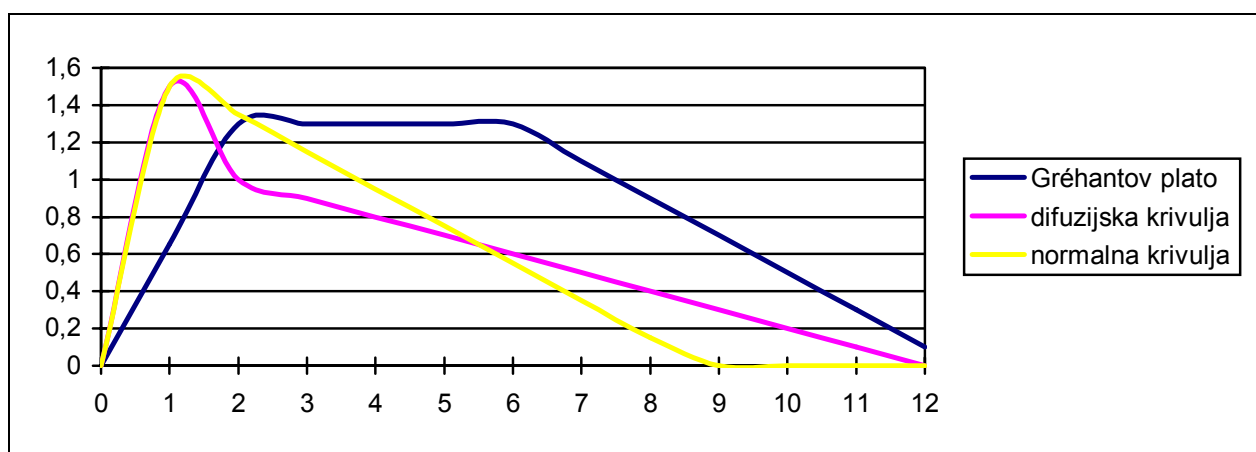


Opozoriti pa velja še na dva pojma:

- resorpcija alkohola in
- eliminacija alkohola.

Udeleženci v prometu se vse premalo zavedajo, koliko časa po zaužitju alkohola so pod vplivom alkohola (ne glede na lastne občutke). V pomoč prikazujemo graf št. 3.

Graf 3: Alkohol v krvi



Ob zaužitju alkohola potekata istočasni dve reakciji. V prvi fazi (resorpcija) vrednost krivulje narašča, hkrati pa je eliminacija v svoji začetni fazi. Ob višku pride do ravnotežja med resorpcijo in eliminacijo,

³ Graf št. 2.

nato prevladuje faza eliminacije, kar je razvidno iz padca krivulje. Resorpcija se po doseženem višku krivulje ne konča, temveč se nadaljuje tudi skozi fazo eliminacije. Ob zaužitju večje količine alkohola v kratkem času alkohol prehaja v tkivo in se le počasi razgraja (difuzija).

Pri uživanju velikih količin alkohola skupaj s hrano se razgradnja alkohola zelo upočasnjuje, tako da ima krivulja horizontalni potek (Gréhantov plato).

Evropski program⁴ predvideva zmanjšanje števila mrtvih udeležencev v prometu za 50 % glede na leto 2002. Pomembno na ta delež lahko vplivajo tudi alkoholizirani povzročitelji prometnih nesreč.

Kako obvladovati situacijo in poskrbeti za izboljšanje stanja s policijskimi aktivnostmi?

Za razumevanje celostnega problema se ne moremo osredotočiti le na vožnjo pod vplivom alkohola. Problem vožnje pod vplivom alkohola izhaja predvsem iz socialnega stanja in moralne osveščenosti širše družbe. Za reševanje tega problema je potrebno razumevanje celostne problematike ter politična volja za rešitev problema.

Najboljše rezultate (stanje) dosegajo države, ki izpolnjujejo naslednje kriterije:

- dolgo tradicijo v nadzoru vožnje pod vplivom alkohola, vključno z nizkimi dovoljenimi koncentracijami
- relativno visoko pričakovano verjetnost, da bo kršitelj odkrit
- masovno podporo medijev v javnosti

Nadzor nad vožnjo pod vplivom alkohola ima dokazane učinke. To velja predvsem za kombinacijo nadzora (policija) in spremljajočih dogajanj (akcije nevladnih organizacij, odgovornih nosilcev projektov, podpora medijev ...). Delež voznikov pod vplivom alkohola se lahko zmanjša do 9 %, ob tem se lahko za 7 % zmanjša število prometnih nesreč s smrtnim izidom ali telesnimi poškodbami. Učinek ustreznih metod dela pa se lahko odrazi tudi v 4-odstotnem zmanjšanju števila prometnih nesreč (vseh prometnih nesreč).

Večina tujih raziskav⁵ s tega področja navaja, da je preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola urejeno predvsem z zakonodajo in njenim izvrševanjem. Zakon pokaže na nevarnost vožnje pod vplivom alkohola in nesprejemljivost tega početja, obenem pa deluje tudi kot grožnja kršitelju in pooblastilo nadzorstvenim organom. Izvrševanje zakona mora biti učinkovito na vseh ravneh.

Temeljno vodilo slovenske policije pri policijskem delu je povečati stopnjo pričakovanja udeležencev v cestnem prometu, da bodo ob kršitvi (vožnja pod vplivom alkohola) zaloteni in ustrezno sankcionirani. Ena izmed opcij policijskih aktivnosti je tako povečati pričakovanje voznikov, da bodo ob kršitvi ali naključni kontroli opravili alkotest.

Kljub velikemu številu alkotestov še vedno obstaja majhna verjetnost, da bo uporabnik ceste preizkušen (tudi med vikendom, ko je prisotnost alkohola ponavadi večja). Naključni preizkusi morajo biti torej usmerjeni časovno in krajevno – glede na problematiko. Policijske aktivnosti so zato usklajene in ustrezno časovno ter krajevno prilagojene problematiki.

Pojavljata se dve situaciji:

⁴ **European Road Safety Action Programme; Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility;** http://europa.eu.int/comm/transport/road/library/rsap/com_2003_0311_en.pdf

⁵ **SUNflower:** Matthijs Koonstra (SWOV), David Lynam (TRL), Göran Nilsson (VTI), Piet Noordzij (SWOV), Hans-Erik Petterson (VTI), Fred Wegman (SWOV) and Peter Wouters (SWOV), SWOV Institute for Road Safety Research 2002, http://europa.eu.int/comm/transport/road/publications/doc/sunflower_final.pdf

- možnost pričakovanja, da bo kršitelj odkrit, je enaka nič (alkotest le ob prometni nesreči) ali druga skrajnost
- velika verjetnost da bo kršitelj odkrit na račun velikega števila opravljenih preizkusov z alkotesti.

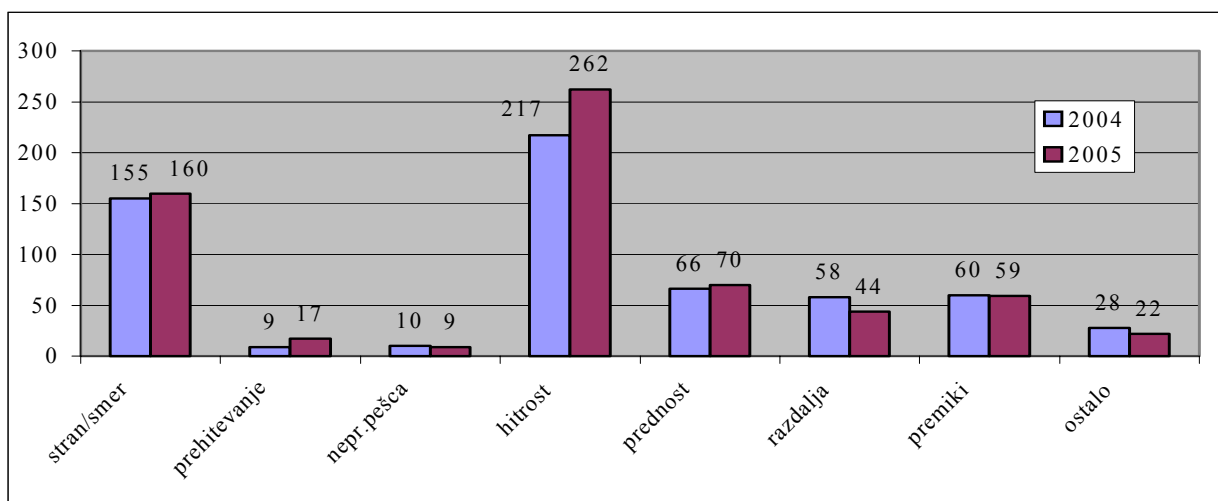
In kakšno je stanje na tem področju v prihajajočih mesecih?

Tabela 2: Prometne nesreče in posledice v primerjanem obdobju (november, december)

	prometne nesreče		posledice		
	smrtni izid	telesna poškodba	mrtvi	hudo poškodovani	lahko poškodovani
2004	27	1.623	31	177	2.197
2005	33	1.923	35	209	2.609
indeks	122	118	113	118	119

Iz tabele št. 2. je razvidno, da se je število prometnih nesreč s smrtnim izidom in telesnimi poškodbami v primerjalnem obdobju povečalo za 22 oziroma za 18 %. Povečalo se je tudi število mrtvih (13 %), hudo telesno poškodovanih (18 %) in za 19 % število lahko telesno poškodovanih.

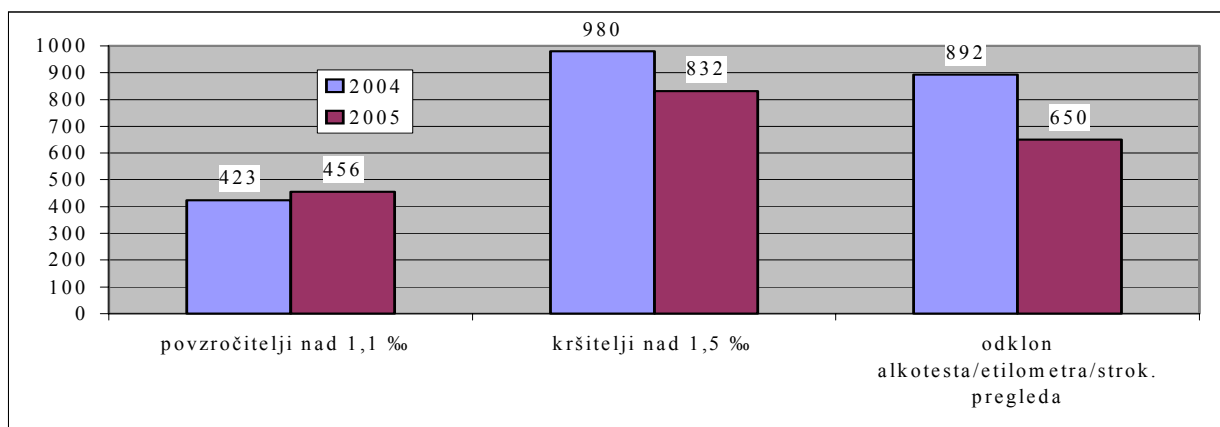
Graf 4: Najpogostejši vzroki PN, s sovzrokom alkoholiziranosti (november, december)



Kot sovzrok se je alkohol v največji meri pojavil pri »stalnih vzrokih« prometnih nesreč. V primerjavi z enakim predhodnim obdobjem pa se je povečalo število predvsem pri:

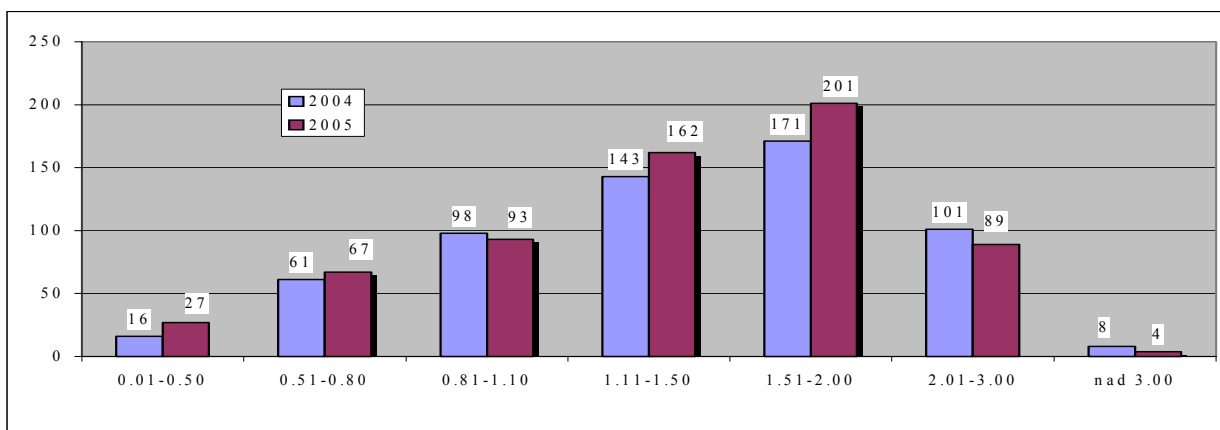
- neprilagojeni hitrosti,
- nepravilni strani/smeri vožnje,
- neupoštevanju pravil o prednosti in
- nepravilnem prehitevanju.

Graf 5: Število povzročiteljev PN (nad 1,1 ‰) in kršiteljev CPP (nad 1,5 ‰) in odklonjenih preizkusov z alkokotestom ali strokovnih pregledov na alkohol v primerjanem obdobju



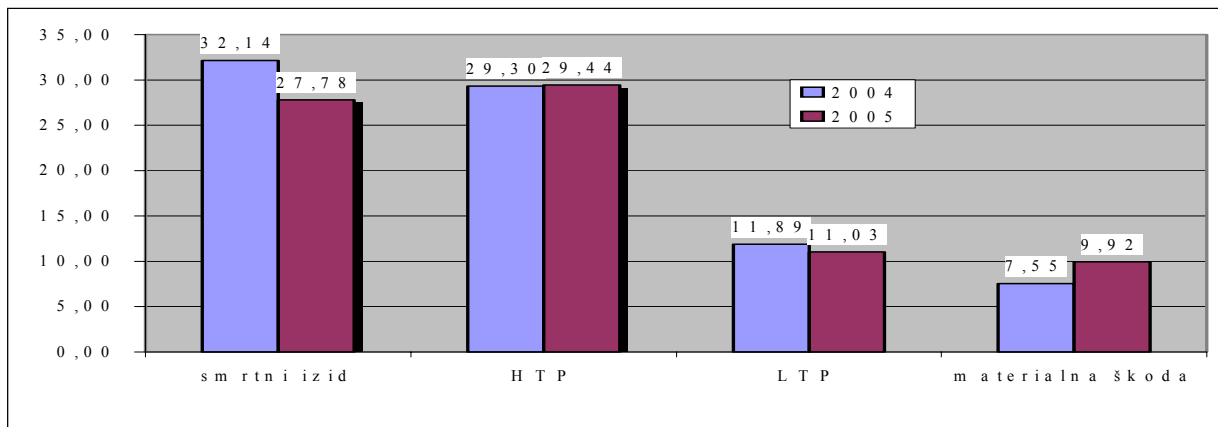
Število povzročiteljev prometnih nesreč, ki so imeli v organizmu nad 1,1 g/kg alkohola (0,52 mg/l v izdihanem zraku), se je povečalo, medtem ko se je število kršiteljev cestnoprometnih predpisov, ki so imeli v organizmu nad 1,5 g/kg alkohola (0,71 mg/l v izdihanem zraku), zmanjšalo. Iz navedenega podatka izhaja, da je na slovenskih cestah večje število kršiteljev cestnoprometnih predpisov, ki vozijo z večjo koncentracijo alkohola v organizmu (med 1,1 g/kg in 1,5 g/kg). Med drugim se je zmanjšalo število tistih, ki so odrejeni preizkus z alkokotestom, etilometrom ali strokovni pregled za ugotavljanje alkoholiziranosti odklonili. Za vse navedene kršitve je poleg osnovnih sankcij predpisana tudi sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja, kar pomeni, da v dveh mesecih približno 2.000 voznikom vozniško dovoljenje preneha veljati.

Graf 6: Koncentracija pri povzročiteljih



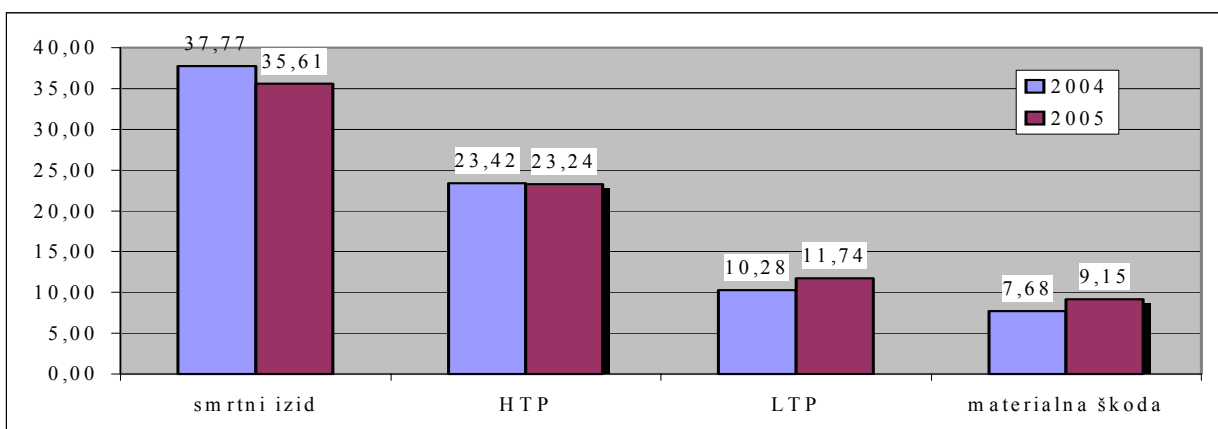
Podatki iz grafa št. 6 kažejo na to, da se na cestah v tem obdobju v večji meri pojavljajo vozniki, ki presegajo vrednost 1,1 g/kg alkohola in so ne glede na učinke alkohola prepričani v svoje sposobnosti. Ravno ta kategorija pa je razlog za večji delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč. Opozorilo, da alkohol na slovenskih cestah ni problem odvisnosti temveč problem vsakdanjih voznikov in voznic, ki v smislu nedotakljivosti verjamejo v vase, tako ni odveč.

Graf 7: Delež alkoholiziranih povzročiteljev po kategoriji prometne nesreče (november, december)



Že ugotovljeno stanje o stopnjah alkoholiziranosti potrjujejo tudi deleži alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč. Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v primerjalnem obdobju je večji predvsem pri tistih prometnih nesrečah, kjer so posledice hujše (huda telesna poškodba), kar je nedvomno povezano s stopnjo alkoholiziranosti. Večji delež alkoholiziranih povzročiteljev pri prometnih nesrečah z materialno škodo pa je verjetno posledica sistematičnega preizkušanja vseh neposrednih udeležencev v prometni nesreči.

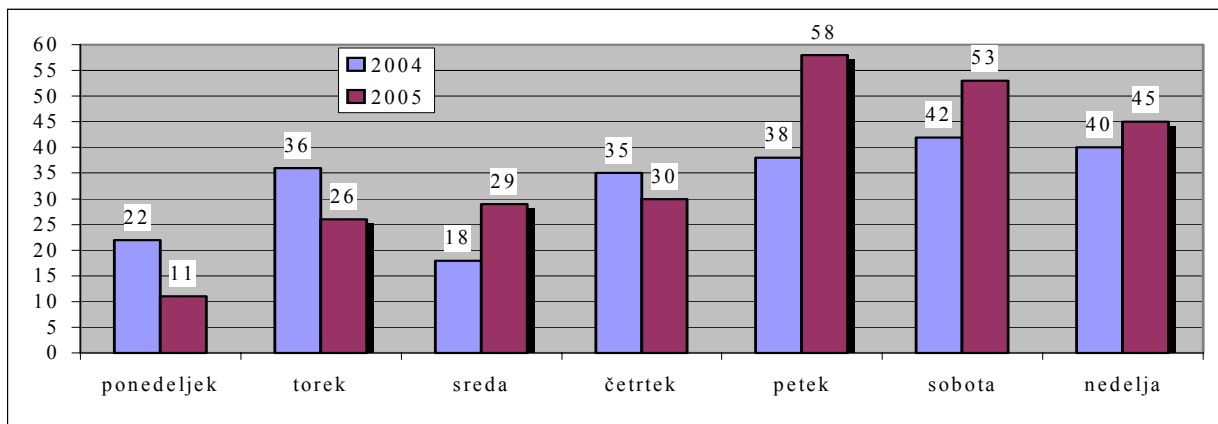
Graf 8: Delež alkoholiziranih povzročiteljev po kategoriji prometne nesreče (ostalo obdobje⁶)



Iz gornjega grafa (št. 8) je razvidno, da je delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč v ostalem obdobju (med 1. 1 in 31. 10.) približno enak kot v analiziranem obdobju. Odstopanja so pri prometnih nesrečah s smrtnim izidom, kjer je delež v analiziranem obdobju nekoliko večji, medtem ko je v analiziranem obdobju v porastu delež v prometnih nesrečah s hudo telesno poškodovanimi.

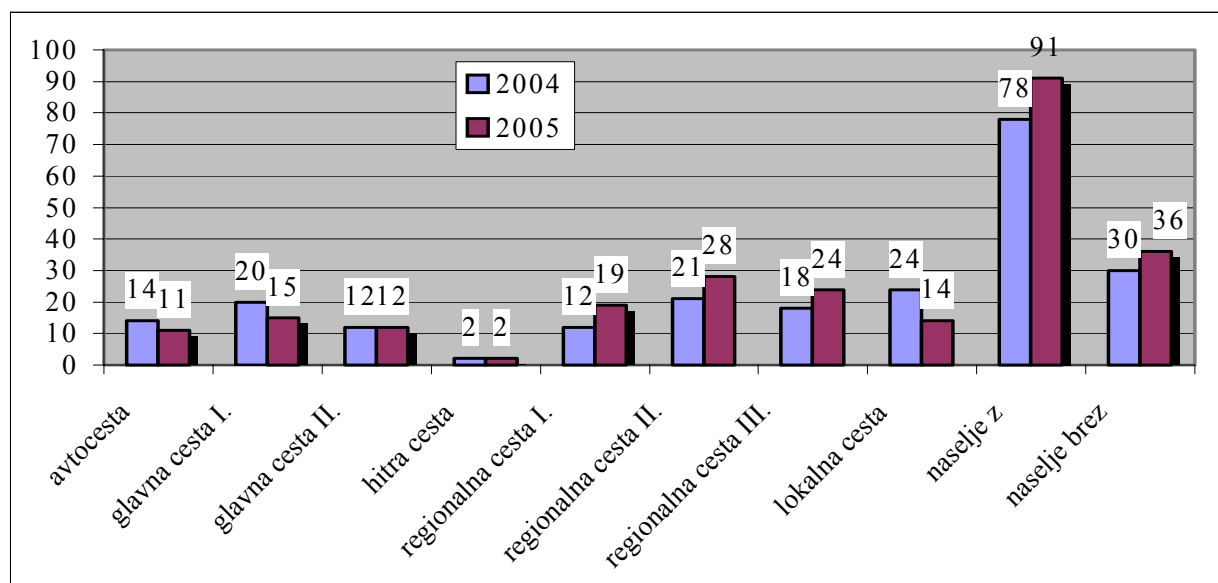
⁶ Zajeto je obdobje med 01.01.2004 do 31.10.2004 in enako obdobje v letu 2005.

Graf 9: Alkohol v prometnih nesrečah (smrtni izid in telesne poškodbe) po dnevih v tednu



Kako so prometne nesreče pod vplivom alkohola porazdeljene preko tedna, je razvidno iz gornjega grafa. Ugotovimo lahko, da je najbolj problematičen vikend: v petek, soboto in nedeljo.

Graf 10: Alkohol v prometnih nesrečah (smrtni izid in telesne poškodbe) po vrsti ceste

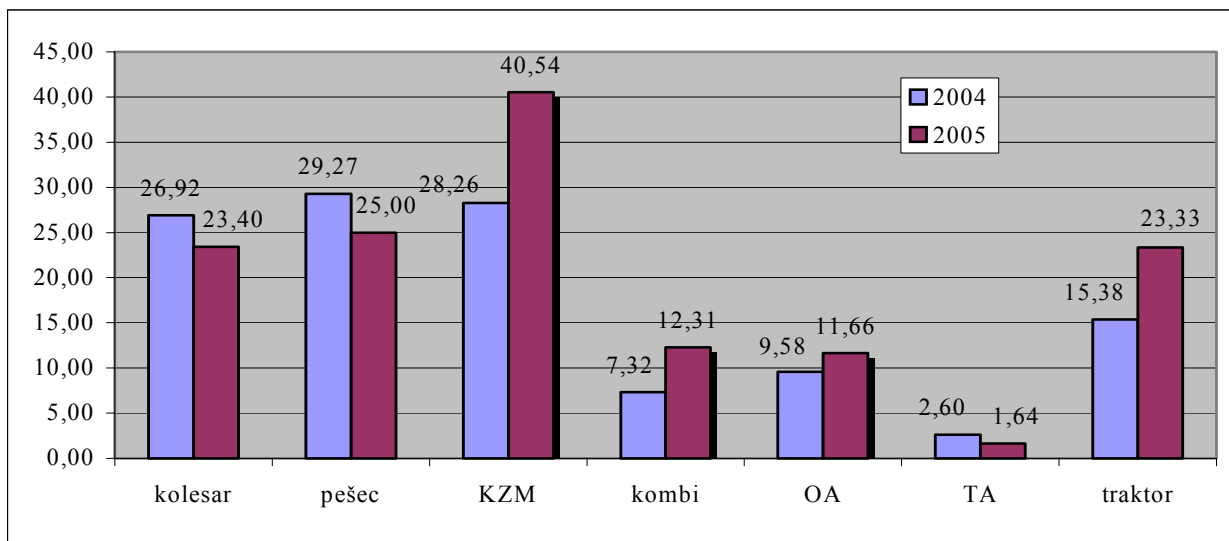


Stanje po vrsti ceste se bistveno ne spreminja. Največ prometnih nesreč s sovzrokom alkohol se zgodi v naseljih in v njihovi bližini (regionalne in lokalne povezave).

Glede na povzete ugotovitve iz grafov št. 9 in 10 lahko zaključimo, da bi večina naših aktivnosti morala biti usmerjena in izvedena:

- po dnevu: v petkih in sobotah,
- po kraju: v naseljih in njihovi bližini, na regionalnih in lokalnih cestnih povezavah,

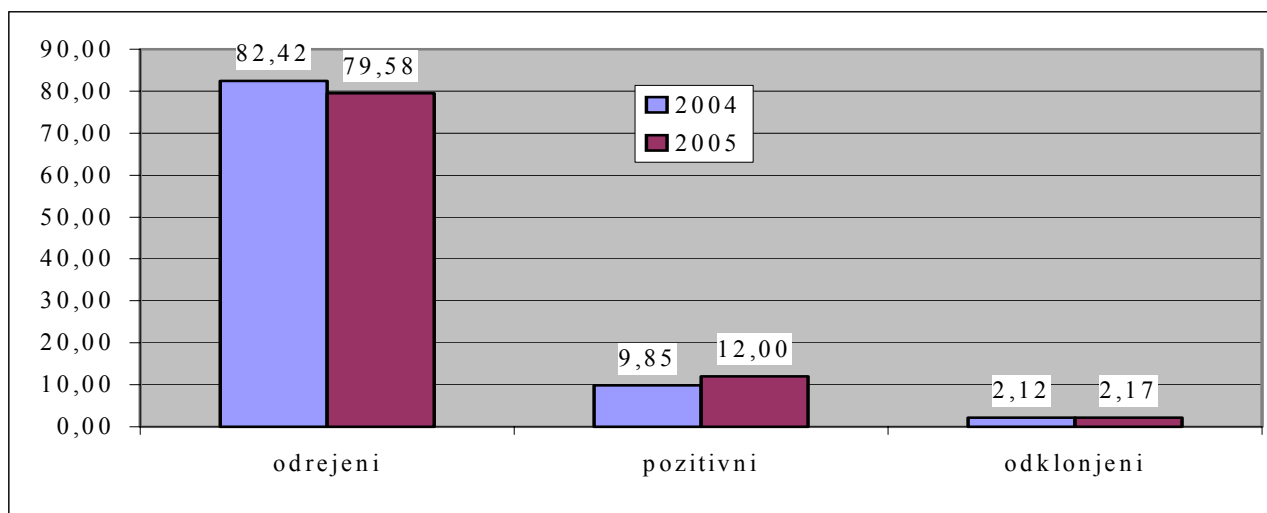
Graf 11: Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč glede na svojstvo



Delež zajema alkoholizirane povzročitelje v isti skupini⁷ (graf št. 11). Po množičnosti vsekakor izstopajo vozniki osebnih avtomobilov, vendar je v večjem porastu delež med vozniki koles z motorjem, kombiniranih vozil in traktoristi.

UKREPI POLICIJE

Graf 12: Delež odrejenih preizkusov alkoholiziranosti z alkotestom, etilometrov in strokovnih pregledov vsem povzročiteljem prometnih nesreč⁸

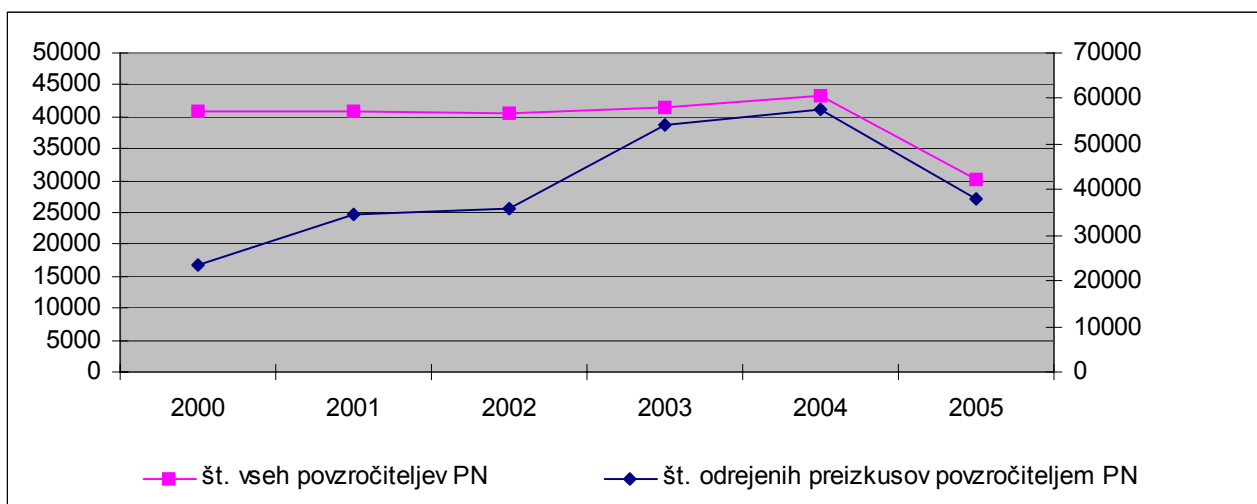


⁷ Npr: alkoholizirani povzročitelji vozniki OA/vsi povzročitelji vozniki OA.

⁸ V nadaljevanju delež pozitivnih rezultatov od vseh odrejenih preizkusov in strokovnih pregledov skupaj, ter delež odklonjenih od vseh odrejenih.

Delež odrejenih preizkusov se je v primerjanem obdobju ob udeležbi v prometni nesreči zmanjšal, kar je vsekakor vplivalo na to, da je delež pozitivnih alkotestov in strokovnih pregledov nekoliko večji (stopnja pričakovanja med vozniki, da bodo pri vožnji pod vplivom alkohola zaloteni, je namreč upadla).

Graf 13: Primerjava števila odrejenih alkotestov vsem povzročiteljem prometnih nesreč od leta 2000 do 2005



Iz grafa je razviden porast števila odrejenih alkotestov povzročiteljem prometnih nesreč. Glede na porast odrejenih preizkusov ter s tem bolj natančne vzorce se je z leti pričakovano spreminjal tudi delež povzročiteljev prometnih nesreč pod vplivom alkohola.

SKLEPNE UGOTOVITVE

Dejstvo je, da s svojimi aktivnostmi dosegamo želeno (»vplivati na stopnjo pričakovanja tistih, ki pijejo, da bodo ustavljeni in ob kršitvi zaloteni«), ob tem pa pričakujemo tudi manj prometnih nesreč in manjšo težo posledic. Policija bo nadaljevala z izvajanjem že uveljavljenih oblik dela in ostalih preventivnih aktivnosti. Namen in cilj policijskih aktivnosti:

- novembra in decembra senzibilizirati slovensko javnost na problem alkohola v cestnem prometu,
- dvigniti stopnjo pričakovanja med kršitelji, da bodo zaloteni in ustrezno sankcionirani,
- povečati nadzor nad vožnjo pod vplivom alkohola, mamil in psihoaktivnih zdravil ter ukrepati zoper storilce teh prekrškov,
- povečati vidnost in transparentnost policijskega dela,
- na prihajajoče praznike z namenom preventivnega delovanja opozoriti javnost,
- zmanjševati delež alkoholiziranih voznikov v prometnih nesrečah ter izboljšati prometnovarnostne razmere na naših cestah (število prometnih nesreč in njihove posledice),
- zagotoviti ustrezen in učinkovit policijski nadzor v jesenskem času in na začetku zime, ko lahko utemeljeno pričakujemo več vožnje pod vplivom alkohola tudi podnevi,
- kombinirati nadzor nad psihofizičnim stanjem udeležencev v cestnem prometu z nadzorom nad najpogostejšimi vzroki prometnih nesreč (hitrost, stran/smer vožnje, izsiljevanje prednosti, nepravilno prehitjevanje ...).

Uprava uniformirane policije, Sektor prometne policije