



Šolski center za pošto, ekonomijo in telekomunikacije Ljubljana

Celjska ulica 16, 1000 Ljubljana

RAZISKOVALNA NALOGA

**DRUŽBENO-EKONOMSKE POSLEDICE KONZUMACIJE
PREPOVEDANIH SUBSTANC IN NJIHOV VPLIV NA VARNOST
UDELEŽENCEV V PROMETU**

(PODROČJE: EKONOMIJA)

Mentor: Srđan VUKOVIĆ, mag. posl. ved.

Avtorici: Nina STARMAN GOMBAČ
in Petra MARINČIČ

Ljubljana, marec 2022

ZAHVALA

Zahvaljujema se najinemu mentorju g. Srđanu Vukoviću, mag. posl. ved, ki nama je pri pisanju raziskovalne naloge bil v oporo s številnimi nasveti in vedno pripravljen priskočiti na pomoč, ko sva bili v dvomih.

Zahvala gre tudi ge. Ani Godec, univ. dipl. ekon., za vse nasvete in spodbudne besede ter ge. Vidi Ravnik, prof. slovenščine in angleščine, za lektoriranje najine raziskovalne naloge.

Posebna zahvala pa gre najinim domačim, ki so nama vseskozi stali ob strani in naju podpirali v najtežjih trenutkih.

POVZETEK

V raziskovalni nalogi raziskujemo družbeno-ekonomske posledice konzumacije prepovedanih substanc in njihov vpliv na varnost udeležencev v prometu. To je tema, s katero se vsakodnevno srečujemo že vrsto let in katere problematika ni zanemarljiva. Konzumacija prepovedanih substanc se je v času pandemije covida-19 samo še povečala, a s tem se ni povečalo tudi število prometnih nesreč. Sodelovanje v projektu Varna mobilnost je v naju vzbudilo zanimanje za to temo, zato sva se jo odločili podrobneje raziskati. V raziskovalni nalogi so opisane družbeno-ekonomske posledice uživanja prepovedanih substanc, ter kako le-te vplivajo na varnost udeležencev v prometu. Kontaktirali sva policista s Policijske postaje Bežigrad, ki naju je nato usmeril na Policijsko akademijo v Tacnu. Tudi tam nisva dobili zelenih odgovorov, zato sva se morali zadovoljiti s podatki s spletne strani policije. Nato sva se odločili priti v stik z Agencijo za varnost prometa, da bi pridobili podatke o družbenoekonomskih stroških prometnih nesreč tudi za leto 2021, a zaman. Nekaj podatkov pa nama je posredovala študentka varnosti in policijskega dela s Fakultete za varnostne vede. V najini raziskavi je sodelovalo 108 anketirancev. Pridobljene podatke sva analizirali in grafično prikazali. Z anketo sva želeli preveriti, ali se mladi vozniki zavedajo tako vzrokov kot tudi posledic vožnje pod vplivom prepovedanih substanc. Ugotavljava, da se zavedajo vzrokov, ne pa tudi posledic, da glavni vzrok prometnih nesreč pri mladih ni alkoholizirano stanje, da izkušeni vozniki, udeleženi v prometnih nesrečah, nimajo nižje količine alkohola in prepovedanih substanc v krvi kot mladi vozniki, da so izkušeni vozniki varnejši vozniki, ne pa tudi manjši kršitelji cestno prometnih predpisov kot mladi, da delež izkušenih voznikov, povzročiteljev prometnih nesreč, ni manjši kot delež mladih voznikov in da vrednost ekonomskih posledic prometnih nesreč upada.

Ključne besede: varnost, prepovedane substance, vpliv, družbeno-ekonomske posledice.

ABSTRACT

In this research project, we investigate the socio-economic consequences of the consumption of illicit substances and their impact on the safety of road users. This is a topic that we have been dealing with on a daily basis for many years and whose issue is not negligible. The consumption of illicit substances has increased during the covid-19 pandemic, however the number of traffic accidents has not increased. Participating in the project Varna mobilnost (Safe Mobility) sparked our interest in this topic, so we decided to explore it in more detail. The research paper describes the socio-economic consequences of the use of illicit substances and how they affect the safety of road users. We contacted a police officer from the Bežigrad Police Station, who then directed us to the Police Academy in Tacen. We didn't get the answers we wanted there either, so we had to settle for information from the police website. We then decided to contact the Slovenian Traffic Safety Agency to obtain data on the socio-economic costs of road accidents for 2021 as well, but we were unsuccessful. Some information was provided to us by a student of security and police work from the Faculty of Criminal Justice and Security. 108 respondents participated in our study. We analysed and graphically presented the obtained data. The aim of our survey was to check whether young drivers are aware of both the causes and consequences of driving under the influence of illicit substances. We found that they are aware of the causes but not the consequences, that being under the influence of alcohol is not the main cause of road accidents for young people, that experienced drivers involved in road accidents do not have lower levels of alcohol and illicit substances in their blood than young drivers, that experienced drivers are safer drivers and not minor violators of road traffic regulations like young drivers, that the amount of experienced drivers causing traffic accidents is not less than the amount of young drivers and that the cost of the economic consequences of traffic accidents is declining.

Key words: safety, illicit substances, impact, socio-economic consequences

KAZALO VSEBINE

1. UVOD.....	10
1.1 OPIS PROBLEMA.....	10
1.2 NAMEN RAZSKOVALNE NALOGE	11
1.3 CILJ RAZSKOVALNE NALOGE	11
1.4 HIPOTEZE	11
2. TEORETIČNI DEL	12
2.1 ALKOHOL IN ALKOHOLNE PIJAČE.....	12
2.2 DROGE IN PREPOVEDANE PSIHOAKTIVNE SUBSTANCE	14
2.2.1 VRSTE DROG IN PREPVEDANIH PSIHOAKTIVNIH SUBSTANC	16
2.2.2 KLASIFIKACIJA PSIHOAKTIVNIH SNOVI IN MAMIL IN NJIHOV VPLIV NA NAŠ ORGANIZEM	19
2.3 VPLIVI PREPOVEDANIH SUBSTANC, POMEMBNI ZA VARNO SODELOVANJE V PROMETU IN VOŽNJO	19
2.3.1 POVPREČNA STOPNJA ALKOHOLIZIRANOSTI POVZROČITELJEV PROMETNIH NESREČ S SMRTNIM IZIDOM.....	21
2.3.2 POVPREČNA STOPNJA ZADROGIRANOSTI POVZROČITELJEV PROMETNIH NESREČ S SMRTNIH IZZIDOM.....	24
2.4 UČINKI PREPOVEDANIH SUBSTANC NA VOZNIKA PRI RAZLIČNIH KONCENTRACIJAH	25
2.4.1 VPLIV KOLIČINE ALKOHOLA V IZDIHANEM ZRAKU/KRVI POVZROČITELJEV NA KATEGORIJO PROMETNE NESREČE IN VERJETNOSTI KRŠITELJEV Z DOLOČENO KOLIČINO ALKOHOLA, DA POVZROČIJO PROMETNO NESREČO.....	27
2.4.2 DELEŽ ALKOHOLA V RAZLIČNIH PIJAČAH	34
2.4.3 DEJSTVA O ALKOHOLU IN VOŽNJI.....	35

2.4.4	PREPREČEVANJE RASTI DELEŽA ALKOHOLIZIRANIH UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU.....	37
2.4.5	AKTIVNOSTI POLICIJE ZA ZMANJŠEVANJE DELEŽA ZADROGIRANOSTI UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU	37
2.5	POSLEDICE KONZUMACIJE PREPOVEDANIH SUBSTANC	38
2.6	SANKCIJE ZA VOŽNJO POD VPLIVOM PREPOVEDANIH SUBSTANC	41
2.6.1	UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU, KI NE SMEJO IMETI PRISOTNOSTI ALKOHOLA V ORGANIZMU.....	44
2.6.2	NAPRAVE IN POSTOPKI ZA UGOTAVLJANJE PSIHOLOGIČNEGA STANJA UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU.....	45
2.6.4	UKREPI OB UGOTOVITVI ALKOHOLIZIRANOSTI.....	50
2.6.5	UKREPI OB UGOTOVITVI KONZUMACIJE DROG.....	53
2.6.6	PROJEKTI, FUNDACIJE, ZAVODI IN STORITVE, KI SE UKVARJAJO S POMOČJO PRI ALOKOHOLIZIRANOSTI V PROMETU.....	55
2.6.7	PREVENTIVA NA PODROČJU VARNOSTI V PROMETU	58
3.	EKONOMSKE POSLEDICE	59
3.	EMPIRIČNI DEL	61
4.1	METODOLOGIJA	61
4.2	PODATKI POLICIJE IN AGENCIJE ZA VARNOST PROMETA.....	61
4.2.1	VZROKI PROMETNIH NESREČ Z UDELEŽBO MLADIH	61
4.2.2	TEORIJE IN MODELI VOZNIKOVEGA RAVNANJA	61
4.3	ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA	65
4.3.1	Analiza glede na spol.....	65
4.3.2	Analiza glede na starost	65
4.3.3	Analiza glede na izobrazbo	66

4.3.4 Analiza glede na statistično regijo bivanja	67
4.3.5 Analiza glede na tip naselja	68
4.3.6 Analiza glede na čas imetja voznškega izpita kategorije B	68
4.3.7 Analiza glede letno prevoženih kilometrov	69
4.3.8 Analiza glede na vožnjo pod vplivom alkohola	70
4.3.9 Analiza glede na vrsto zaužite alkoholne pijače in upravljanja vozila	71
4.3.9.1 Analiza glede na pogostost vožnje pod vplivom alkohola	72
4.3.9.2 Analiza glede na težave ob vožnji	73
4.3.10 Analiza glede uživanja drog in psihoaktivnih snovi in upravljanja vozila	74
4.3.10.1 Analiza glede na vrsto zaužite droge in upravljanja osebnega vozila	75
4.3.10.2 Analiza glede na pogostost vožnje pod vplivom drog	76
4.3.10.3 Analiza glede na težave ob vožnji	77
4.3.11 Analiza glede na povzročitev prometne nesreče pod vplivom prepovedanih substanc	78
4.3.11.1 Analiza glede na glavni vzrok prometne nesreče	79
4.3.11.2 Analiza glede na glavne posledice prometne nesreče	79
4.3.12 Analiza glede na ozaveščenost vseh posledic prometnih nesreč	81
4.3.12.1 Analiza glede na naštevanje posledic prometnih nesreč točke, dovoljenja ...	81
4.3.13 Analiza glede na ozaveščenost z vzroki prometnih nesreč	82
4.3.13.1 Analiza glede na naštevanje vzrokov prometnih nesreč	82
4.3.14 Analiza glede na glavni vzrok prometnih nesreč v Sloveniji	83
4.3.15 Analiza glede na seznanjenost o prepovedanih substancah in njihovih učinkih ter posledicah v prometu	84
4.3.16 Analiza glede na osebne predloge za zmanjšanje števila prometnih nesreč v Sloveniji	84
5. PREDLOGI IN PRIPOROČILA IZ RAZISKAVE	85
6. ZAKLJUČEK	86

7. VIRI IN LITERATURA	87
ELEKTRONSKI VIRI.....	87
9. PRILOGE.....	91
9.1 ANKETNI VPRAŠALNIK	91
9.2 ZGODBE UDELEŽENCEV V PROMETU.....	98

KAZALO TABEL

Tabela 1: Povprečna alkoholiziranost povzročiteljev prometnih nesreč	24
Tabela 2: Delež alkohola v različnih pijačah	34
Tabela 3: Sankcije za vožnjo pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih substanc od leta 1991 do danes.....	43
Tabela 4: Najpogostejši ukrepi pri nadzoru cestnega prometa.....	54
Tabela 5: Prometne nesreče in posledice v zadnjem 5-letnem obdobju	63
Tabela 6: Prometne nesreče in posledice – povzročitelj pod vplivom alkohola	63

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Odstotki prometnih nesreč, ki so jih povzročili trezni povzročitelji.....	27
Graf 2: Odstotki prometnih nesreč, ki so jih povzročili povzročitelji z določeno količino alkohola v izdihanem zraku/krvi	28
Graf 3: Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč.....	52
Graf 4: Analiza glede na spol	65
Graf 5: Analiza glede na starost.....	65
Graf 6: Analiza glede na izobrazbo	66
Graf 7: Analiza glede na statistično regijo bivanja.....	67
Graf 8: Analiza glede na tip naselja	68
Graf 9: Analiza glede na časa imetja vozniškega izpita kategorije B.....	68

Graf 10: Analiza glede letno prevoženih kilometrov	69
Graf 11: Analiza glede na vožnjo pod vplivom alkohola	70
Graf 12: Analiza glede na vrsto zaužite alkoholne pijače in upravljanja vozila	71
Graf 13: Analiza glede na pogostosti te situacije	72
Graf 14: Analiza glede na težave ob vožnji	73
Graf 15: Analiza glede uživanja drog in psihoaktivnih snovi in upravljanja vozila	74
Graf 16: Analiza glede na vrsto zaužite droge in upravljanja osebnega vozila.....	75
Graf 17: Analiza glede na pogostot te situacije	76
Graf 18: Analiza glede na težave ob vožnji	77
Graf 19: Analiza glede na povzročitev prometne nesreče pod vplivom prepovedanih substanc	78
Graf 20: Analiza glede na glavni vzrok prometne nesreče	79
Graf 21: Analiza glede na glavne posledice prometne nesreče	79
Graf 22: Analiza glede na ozaveščenost vseh posledic prometnih nesreč	81
Graf 23: Analiza glede na ozaveščenost z vzroki prometnih nesreč	82
Graf 24: Analiza glede na glavni vzrok prometnih nesreč v Sloveniji	83
Graf 25: Analiza glede na seznanjenost o prepovedanih substancah in njihovih učinkih ter posledicah v prometu	84

1. UVOD

Za to temo sva se odločili, saj že vse od 1. letnika pa do danes sodelujeva v projektu Varna mobilnost, s katerim sodelujemo z različnimi institucijami in se vključujemo v različne aktivnosti:

- AVP (Agencija za varnost prometa),
- AMZS (Avto-moto zveza Slovenije),
- Zavod RS za šolstvo,
- Policijska uprava Ljubljana,
- Policijska postaja Bežigrad,
- Zavod Vozim,
- Triglav zavarovalnica ter
- številne aktivnosti za preventivo in varnost v prometu.

Tako sva se boljše seznanili z varnostjo kot tudi z nevarnostjo v prometu. Predvsem naju je pritegnilo področje vpliva prepovedanih substanc na varnost v prometu. Podrobneje želiva raziskati to problematiko ter družbeno-ekonomske posledice konzumacije prepovedanih substanc.

Delo te raziskovalne naloge nama je razširilo splošno znanje, tema pa je aktualna in zanimiva, še posebej v tem času, ko se lahko z alkoholom ali drogami srečamo že praktično povsod.

1.1 OPIS PROBLEMA

Podrobneje želiva raziskati problematiko konzumacije prepovedanih substanc, njihov vpliv na varnost udeležencev v prometu in njihove družbeno-ekomoske posledice.

Pod prepovedane substance v prometu štejemo:

- alkohol,
- depresorje in opioide,
- mamila,

- psihotropne snovi,
- psihoaktivna zdravila,
- stimulanse,
- halucinogene droge ter
- kanabis.

1.2 NAMEN RAZSKOVALNE NALOGE

Sodelovanje v projektu Varna mobilnost nama je res razširilo celotno sliko o prometu, zato želiva še podrobneje raziskati vzroke in družbeno-ekonomske posledice konzumacije prepovedanih substanc.

Želiva primerjati mlade in starejše udeležence v prometu. Preveriti želiva tudi seznanjenost mladih voznikov z vzroki in posledicami vožnje pod vplivom prepovedanih substanc. Gre za voznike osebnih vozil.

S to raziskovalno nalogo želiva vsem – tako mladim kot starim, izkušenim in neizkušenim voznikom – razširiti sliko o družbenem problemu, ki nastaja pri posledicah konzumacije alkohola, drog ter drugih prepovedanih substanc, in morda s tem rešiti vsaj eno življenje.

1.3 CILJ RAZSKOVALNE NALOGE

1. Ugotoviti želiva vzroke in posledice konzumacije prepovedanih substanc.
2. Ugotoviti želiva, ali se mladi vozniki zavedajo vzrokov in posledic konzumacije prepovedanih substanc in kako to vpliva na varnost v prometu.
3. Ugotoviti želiva, ali obstaja razlika med mladimi in izkušenimi vozniki.

1.4 HIPOTEZE

1. Mladi vozniki se ne zavedajo družbeno-ekonomskih vzrokov in posledic konzumacije prepovedanih substanc.

2. Glavni vzrok prometnih nesreč med mladimi je alkoholizirano stanje.
3. Izkušeni vozniki, udeleženi v prometnih nesrečah, imajo nižjo količino alkohola in prepovedanih substanc v krvi kot mladi vozniki.
4. Izkušeni vozniki so varnejši vozniki in manjši kršitelji cestnoprometnih predpisov kot mladi vozniki.
5. Delež izkušenih voznikov, povzročiteljev prometnih nesreč, je manjši kot delež mladih voznikov.
6. Vrednost ekonomskih posledic prometnih nesreč se zmanjšuje.

2. TEORETIČNI DEL

2.1 ALKOHOL IN ALKOHOLNE PIJAČE

Beseda alkohol (al kohl) izvira iz arabščine in pomeni plemenito snov. Njegov prvotni namen je bil zagotavljanje večne mladosti, a se je izkazalo, da so njegove posledice negativne. Danes je alkohol najbolj razširjena droga, uživanje pa je povezano z različnimi normami, ki se skozi generacije spreminjajo zaradi medijev, oglaševanja, družbe, ponudbe alkohola in osebnih izkušenj.

Alkoholne pijače, kot so vino, pivo in žganje, večina družb uporablja že stoletja. Proizvodnja alkoholnih pijač je pomembna industrija v večini držav, je vir mnogih služb, hkrati pa preko trošarin in davkov zagotavlja precejšen prihodek. Uporaba in zloraba alkohola je privedla do navzkrižij med tistimi, ki njegovo uporabo prepovedujejo, in tistimi, ki verjamejo, da služi kot način zmanjševanja stresa. Alkohol se uporablja kot zdravilo, anestetik, uspavalno in predvsem kot pijača. (Povz. po: Marter, V. (2011). Alkohol in vožnja. str. 3 - <http://pefprints.pef.uni-lj.si/659/1/Alkohol.pdf>)

Med najpogostejše uporabljene alkoholne pijače prištevamo vino in pivo. Žgane pijače pa dobimo z destilacijo. Pridobivajo se iz vina (vinjak), sadja (slivovka), žitaric (viski), ječmena (gin), krompirja (vodka).

Alkohol največkrat uživamo zaradi njegovih učinkov, ki jih zaznavamo, in zaradi socialnih pomenov, ki mu jih pripisujemo. Na naše telo oziroma na naša čutila učinkuje tako, da doživljamo našo okolico na spremenjen oz. nerealen način. (Povz. po: https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/02/Problematika_alkohola_v_prometu_feb2015.pdf)

Do težav pri vožnji pod vplivom alkohola pride, ko se začnejo v telesu toksični učinki alkohola na posameznika. Alkohol lahko vpliva na voznikovo ravnanje tudi pri majhnih količinah. V raziskavah, ki so bile narejene na tujem, so ugotovili, da že s prvim kozarcem alkoholne pijače začnejo slabeti vozniške sposobnosti, podaljšuje se reakcijski čas in povečuje se število odločitev, za katere se izkaže, da so bile napačne. Z večanjem koncentracije alkohola v telesu pa se negativne posledice stopnjujejo. Dogovorjena meja za običajne voznike je 0,24 g alkohola na l izdihanega zraka ali 0,5 grama alkohola na kg telesne teže. Za začetnike oz. t.i. mlade voznike, poklicne voznike in druge posebne skupine voznikov pa je zahtevana popolna treznost. Koncentracije alkohola v krvi namreč merimo preko analize količine alkohola v izdihanem zraku, ki jo merimo z etilometrom (alkotester je indikator) ali analize krvi.

Alkohol zmanjšuje posameznikovo sposobnost samokontrole. V začetku alkohol povzroči dvig aktivnosti, zato se lahko posameznikovo vedenje kaže kot bolj pogumno ali tvegano. Nato sledi upad ter številne težave v funkcioniranju posameznika. (Povz. po: <https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/vozniki/>).

2.2 DROGE IN PREPOVEDANE PSIHOAKTIVNE SUBSTANCE

Droge

Beseda droga izhaja iz arabske besede 'dova', kar pomeni zdravilo oz. natančnejše surovino za pripravo zdravil in barvil. Droge so rastline ali substance naravnega ali sintetičnega izvora, ki vplivajo na delovanje osrednjega živčnega sistema in tako vplivajo na delovanje možganov, spremenijo zaznavanje, počutje, zavest in vedenje. Delimo jih na dve skupini, to so dovoljene droge (kofein, tobak, alkohol in čaj) in prepovedane droge, ki se delijo v tri skupine. Poleg možne fizične, socialne in psihološke škode lahko uporaba nekaterih drog povzroči tudi kazenske sankcije, čeprav se te zelo razlikujejo glede na krajevno pristojnost. Droge se tudi delijo na naravne, polsintetične in sintetične. (Povz. po: https://sl.wikipedia.org/wiki/Psihoaktivna_droga)

- 1. skupina** - rastline in substance, ki so zelo nevarne za zdravje ljudi zaradi hudih posledic, ki jih lahko povzročijo in se ne uporabljajo v medicini. V to skupino spadajo heroin, koka, psilocin, meskalin, LSD, mefedron, katinon, kat itd.
- 2. skupina** - rastline ali substance, ki so zelo nevarne zaradi hudih posledic, ki jih lahko povzroči njihova zloraba, vendar se lahko uporabljajo v medicini. V tej skupini so morfin, kodein, metadon, fentanil, oksikodon, amfetamin, metamfetamin, kokain, konoplja itd.
- 3. skupina** - malo večja skupina. To so rastline in substance, ki imajo srednje nevarne posledice in se lahko uporabljajo v medicini. V to skupino spadajo barbituratni in nebarbituratni hipnotiki in antiepileptiki (razen hipnotičnih benzodiazepinov), na primer glutetimid. V to skupino prav tako spada benzodiazepinski anksiolitiki in hipnotiki, na primer bromazepam, diazepam, lorazepam. Za tem jih imamo se nekaj, kot so nitrazepam, flurazepam, midazolam,

stimulansi in anorektiki, kot so na primer fentermin, katin itd. (Povzeto po: <https://drustvo-stigma.si/droge-2/>)

Odkrivanje vožnje pod vplivom mamil se je začelo v Ameriki med letoma 1970 in 1980. V Evropi (Nemčija, Belgija, Švedska in Anglija) pa so se zgledovali po ameriških policistih. Evropske države so programe preverjanja prilagodile značilnostim posamezne države. Kompleksno vprašanje vožnje pod vplivom drog je trenutno področje raziskovanja v okviru obsežnega projekta DRUD, ki ga je Evropska unija začela izvajati leta 2006.

Problem vožnje pod vplivom mamil in psihoaktivnih zdravil v cestnem prometu je slovensko policijo pričel zanimati v začetku 90. let in na to so javnost opozorili v članku, ki ga je napisal gospod Ljubo Zajc leta 1998. Policisti se na cesti vse pogosteje srečujejo z vozniki, ki ne vozijo samo pod vplivom alkohola, ampak tudi pod vplivom prepovedanih drog in psihoaktivnih zdravil. Problem uživanja prepovedanih substanc je pri mladih vse bolj pogost. Tisti, ki uživajo prepovedane droge, največkrat ne reagirajo dovolj hitro, imajo moteno koncentracijo, so nepozorni pri prehitevanju, saj je motena njihova ocena časa in razdalja, imajo omejeno gibljivost oči in prepozno zavirajo. Droge tudi povzročijo, da so agresivni do soudeležencev v prometu oz. do okolice nasploh. Najpogosteje uporabljene droge so kokain, heroin, marihuana, LSD in ecstasy, o katerih bomo povedali malo več kasneje. Seveda pa jih je še precej več. Sposobnost upravljanja vozil lahko zmanjšajo tudi nekatera zdravila. Veliko število voznikov, ki jemlje zdravila, ne ve, kaj pomenijo določene oznake na škatlici, in zaradi tega tudi ne pozna njihovega vpliva na vožnjo. Prav zato je treba prek medijev in drugih javno dostopnih virov še dodatno prikazati psihoaktivna zdravila in oznake, na katere moramo biti pozorni in se jih držati zaradi lastne varnosti in varnosti drugih v cestnem prometu. (Povz. po: Koren, Anže (2011). Vpliv psihoaktivnih snovi na voznika v cestnem prometu. Diplomsko delo. str. 22 - https://bb.si/f/docs/diplomska-dela/koren_anze-vpliv_psihoaktivnih_snovi_na_voznika_v_cestnem_prometu_0.pdf)

Psihoaktivna zdravila

Psihoaktivna zdravila pa so zdravila, ki zmanjšujejo psihofizično sposobnost bolnika, in jih imenujemo tudi trigoniki (označena s trikotnikom). Sem spadajo pomirjevala, zdravila z vplivom na duševno počutje, uspavala, zdravila za zdravljenje epilepsije in povišanega krvnega tlaka, zdravila proti bolečinam, sladkorni bolezni in še nekatera zdravila na recept ali brez njega. Dodatni nezaželeni učinki zdravil se pojavijo ob mešanju z alkoholom in vplivajo na živčni sistem.

Psihoaktivna zdravila oz. substance delimo na dve skupini:

- Trigoniki (absolutna prepoved vožnje) so zdravila, ki so v skladu s predpisi označena z rdečim trikotnikom na zunanji ovojnici škatlice.
- Zdravila, ki so v skladu s predpisi označena s praznim trikotnikom v barvi teksta na zunanji ovojnici škatlice. Pri teh zdravilih se moremo glede pogojev vožnje posvetovati z zdravnikom. Seveda pa moramo zdravila uporabljati v skladu z navodili za uporabo in pisnimi navodili zdravnika.

Imamo tudi psihoaktivne substance, ki jih imenujemo depresorji in opiodi. Ta skupina združuje največ psihotropnih snovi in mamil, ki so lahko naravnega, polsintetičnega in sintetičnega izvora. Uporabljajo se kot zdravila v medicini, in sicer v obliki tablet, ampul, praškov, kapsul, tekočine ipd.

2.2.1 VRSTE DROG IN PREPVEDANIH PSIHOAKTIVNIH SUBSTANC

Depresorji in opiodi

Vsak depresor vpliva na človeški organizem različno. Pomirjevala zmanjšujejo napetost in občutek strahu, analgetiki zmanjšujejo bolečine, hipnotiki pa neposredno vplivajo na

osrednje živčevje. Za vse te oblike govorimo o zlorabi dovoljenih oz. legalnih drog. V primeru uživanja oz. zlorabe opija in njegovih derivatov (heroin, morfin, kodein) pa govorimo o uporabi prepovedanih drog. Depresorji se lahko uživajo s hrano ali pijačo, peroralno, se injicirajo ali vdihavajo skozi nos. Pri uživanju se na telesu uživalca kažejo z različnimi telesnimi znaki, kot so podhranjenost, zožene zenice, evforija, zaspanost, neurejenost, naveličanost, razjede v nosnicah ali celo krvavitev iz nosu, otopelost, vbodne rane, bljuvanje.

Mamila

Mamila so snovi, ki z delovanjem na osrednji živčni sistem ublažijo bolečino, neprijetna občutja in človeka uspavajo ali omamijo. Torej so snovi, ki imajo opojni ali omamni učinek.

Psihotropne snovi

Psihotropne snovi so snovi, ki delujejo na človekovo duševnost, na način, da povzročajo določeno duševno spremembo.

Psihoaktivna zdravila

To so snovi, ki jih predpiše zdravnik in bi jim lahko rekli tudi legalna oz. dovoljena droga. Vendar se pri tem tudi velikokrat zgodi, da jih zlorabljam.

Stimulansi

To so psihotropne snovi, ki pospešujejo delovanje centralnega živčnega sistema in možganov. Povečujejo živahnost, telesno aktivnost, razdražljivost in razburjenje. Pri uživanju se poveča srčni utrip in poviša krvni tlak in s tem se pojavlja nespečnost. Tudi te delimo na naravne, med katere spadajo kofein, kokain in nikotin, ter sintetične, ki so

metamfetamin, amfetamini in fentilin. Iz derivatov amfetamina pa se pridobiva tudi precej znana in razširjena droga MDMA oz. ecstasy.

Stimulansi se uživajo z injiciranjem, peroralno in s kajenjem. Pri uživanju se na telesu uživalca kažejo naslednji znaki: sunkovito gibanje, razširjene zenice, halucinacije, mišični krči, evforija, nihanje razpoloženja, sunkoviti in kratki vdih skozi nos, suha usta, povečan krvni tlak in srčni utrip, krvavitev iz nosu, empatija, razjeda v nosnicah, povišana telesna temperatura in vbodne rane.

Učinek stimulansov na organizem voznika se kaže v agresivnosti med vožnjo, voznik vozi predrzno, izzivalno in tekmovalno, ne upošteva prometne signalizacije, vid je lahko zamegljen, močno je občutljiv na svetlobo in nastopijo lahko tudi halucinacije.

Halucinogeni

Halucinogeni so psihotropne snovi, ki povzročajo stanja, podobna različnim duševnim obolenjem z motnjami čutnega zaznavanja brez zunanje vzroka. Tudi te delimo na naravne, ki so meskalin (mehiškega kaktusa, alkaloid), in sintetične, ki pa so LSD, PCP, DET in DMT. Uživajo se s hrano in pijačo, peroralno in z injiciranjem. Pri uživanju se na telesu uživalca pokažejo podobni telesni znaki kot pri ostalih drogah, to so počasno govorjenje in dihanje, razširjene zenice, spremembe vidnih in slušnih zaznav, mišični krči, halucinacije, paranoične iluzije, drhtavica in tremor, strah in zaskrbljenost.

Kanabis

Kanabis je rastlina konoplja. Uživa se s kajenjem in peroralno s hrano in pijačo. Na telesu se kažejo telesni znaki v obliki rdečih oči in razširjenih zenic, pomanjkanja koordinacijskih gibov, halucinacij, časovnih neorientiranosti in motene konvergence oči.

Inhalanti

Inhalati ali hlapila so kemične snovi, ki močno hlapijo in imajo močan vonj. So skupina legalnih in prosto dosegljivih izdelkov. V primeru uporabe govorimo o zlorabi izdelkov, ki vsebujejo snovi s psihoaktivnimi učinki.

2.2.2 KLASIFIKACIJA PSIHOAKTIVNIH SNOVI IN MAMIL IN NJIHOV VPLIV NA NAŠ ORGANIZEM

Na splošno se droge klasificirajo glede na:

- vrsto odvisnosti – povzročanje psihične ali fizične odvisnosti;
- izvor in način izdelave – sintetične, naravne ali polysintetične;
- moč učinkovanja – delimo jih na trde in mehke droge;
- način vnosa – intravensko, peroralno, kajenje, rektalno, inrtamuskularno in intranasalno;
- obliko – tablete, ploščice, praški, ampule, tekočine, svečke, plini, cigarete, pivniki, sladkor in drugi predmeti, prepojeni s snovjo rastlin, iz katerih so narejene (listi, korenine, vršički) in gobe.

2.3 VPLIVI PREPOVEDANIH SUBSTANC, POMEMBNI ZA VARNO SODELOVANJE V PROMETU IN VOŽNJO

Alkohol

Alkohol vpliva na:

- vid: zoženje vidnega polja, zmanjša se odpornost na bleščanje, oslabi sposobnost prepoznavanja različnih odtenkov svetlobe, zmanjša zmožnost očesne leče na

prepoznavanje barv – posledično tako vpliva na zaznavanje gibanja, globine, dojetje oddaljenosti/bližine;

- motoriko: upočasnjen odziv in spremeni doživljanje časa;
- samodojetje: samoprecenjevanje, odsotnost uvida v oslabiljeno delovanje čutil, daje občutek poguma pri obvladovanju stvari, ki se jih človek loti v opitem stanju;
- čustvena stanja: spodbudi negativno doživljanje, ki je ob dolgotrajnem pitju stopnjevano do resnih in globljih čustvenih težav, t. j. običajno znatno povišano doživljanje depresivnosti, ki ima pomemben učinek na posameznikovo funkcioniranje.

Koncentracija alkohola pri posamezniku je odvisna od telesne teže, spola, hrane, ki se prebavlja, časa trajanja pitja in količine popitega alkohola (glede na različne tipe alkoholnih pijač). (<https://www.mojaobcina.si/polzela/novice/policijska-kronika--januar-2022.html>)

Droge

Agencija za varnost v prometu (AVP) poroča, da medtem ko so tveganja in posledice pitja alkohola v prometu zelo dobro znani in raziskani, je pomanjkanje teh podatkov na področju drog. Vsaka substanca drugače vpliva na posameznega voznika, vendar imajo vse vpliv na zbranost, zmožnost presoje in na reakcijski čas voznika.

Uredba o razvrstitvi drog, kot smo jih omenjali in naštevali v prejšnji točki, se določa glede na resnost nevarnosti za zdravje ter glede na skupino (1, 2 in 3).

AVP je leta 2016 izvedla raziskavo o uporabi drog in ugotovitve so zelo zaskrbljujoče. 27 % anketirancev je že uživalo prepovedane droge, kar 8 % pa jih je pod njihovim vplivom sedlo za volan.

Katere droge so najpogostejše med Slovenci?

Najbolj pogosta je marihuana (kar 89 % anketirancev), takoj za njo je kokain (14 %), za njim amfetamini (10 %), kasneje pa še ekstazi (9 %). Na koncu pa imamo še 22 % ostalih drog, kot so npr. pomirjevala, heroin (6 %), crack (5 %) in še nekaj drugih.

Kar vsak tretji voznik pod vplivom drog je pod vplivom teh substanc vozil redno oz. kar 3-krat ali večkrat na mesec.

Psihoaktivne substance

V publikaciji o zdravilih in prometni varnosti so navedene ocene, da kar 10 % povzročiteljev prometnih nesreč uporablja zdravila, ki zmanjšujejo vozniške sposobnosti. Ker imajo določena zdravila nezaželen učinek na bolnika, ga mora o tem obvestiti farmacevt. Najbolj znani so trigoniki, ki smo jih že omenili na začetku. Imajo enake vplive kot droge, dodana je le močna utrujenost. (Povz. po: <https://www.avp-rs.si/varnost-v-prometu/droge/>)

2.3.1 POVPREČNA STOPNJA ALKOHOLIZIRANOSTI

POVZROČITELJEV PROMETNIH NESREČ S SMRTNIM IZIDOM

V letu 2019 so alkoholizirani udeleženci povzročili 1.527 prometnih nesreč (v letu 2018 1.471), v katerih je umrlo 33 oseb, 140 pa jih je bilo huje poškodovanih. To jasno dokazuje, da je alkohol ključen dejavnik pri najhujših prometnih nesrečah. Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč je znašal skoraj 10 %. Najpogostejši povzročitelji nesreč pod vplivom alkohola so bili stari od 45 do 54 let. Povprečna starost poškodovanih v prometu, ki imajo lahko za posledico trajno invalidnost, je bila 41 let. Povprečna stopnja alkoholiziranosti povzročiteljev prometnih nesreč je v letu 2019 znašala 1,44 promila, leto poprej pa 1,42. Zaskrbljujoče je, da se povprečna stopnja

alkoholiziranosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom zvišuje. V letu 2019 je znašala 1,53 promila, leto poprej pa 1,32 promila. To pomeni, da gre za kar 16-odstotno povečanje. (Povzeto po: <https://www.avp-rs.si/40-dni-brez-alkohola/>)

Alkohol v Sloveniji v številkah:

- 10.5 l popijemo čistega alkohola
- 33 % vseh nesreč s smrtnim izidom
- 345 poškodovanih na cesti

Alkohol uživamo zaradi njegovih učinkov, ki človeku prija in zaradi socialnih pomenov, ki mu jih pripisujemo. Alkohol je snov, ki »čarobno« spremeni svet, saj učinkuje na naše telo oziroma na naša čutila tako, da doživljamo našo okolico na spremenjen (nerealen) način. Alkohol je legalna droga, ki:

- jo uporablja večina ljudi v naši družbi,
- večina odraslih ljudi ni v zadostni meri kritična do varljivosti učinkov uživanja alkohola, zato lahko pride do zlorabe le-tega.

Alkohol pomembno vpliva na posameznikovo doživetje sveta, saj zmanjšuje človekovo sposobnost samokontrole. V začetku alkohol povzroči dvig aktivnosti, zato se lahko posameznikovo vedenje kaže kot bolj pogumno, tvegano. Nato sledi upad ter številne težave v funkcioniranju posameznika. V spodnji tabeli so našteje glavne posledice na voziške sposobnosti.

Koncentracija alkohola pri posamezniku je odvisna od:

- telesne teže,
- spola,
- hrane, ki se prebavlja,

- časa trajanja pitja,
- količine popitega alkohola (glede na različne tipe alkoholnih pijač).

Koncentracije alkohola v krvi merimo preko:

- analize količine alkohola v izdihanem zraku, ki jo merimo z etilometrom (alkotester je indikator),
- analize krvi.

Pomembne mejne vrednosti alkoholiziranosti voznikov v različnih enotah:

0,24 mg alkohola/l izdihanega zraka = 0,5 g alkohola/kg krvi = 0,5 promila

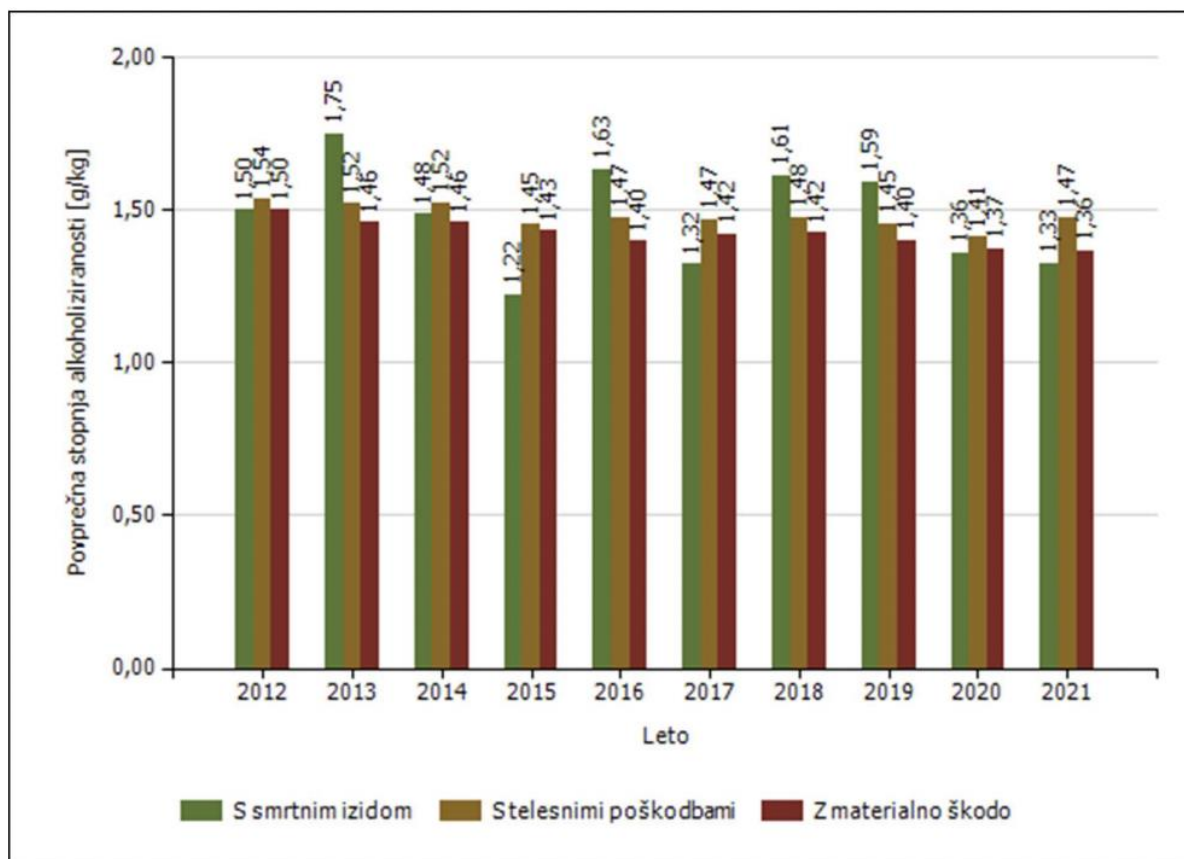
0,38 mg alkohola/l izdihanega zraka = 0,8 g alkohola/kg krvi = 0,8 promila

0,52 mg alkohola/l izdihanega zraka = 1,1 g alkohola/kg krvi = 1,1 promila

0,71 mg alkohola/l izdihanega zraka = 1,5 g alkohola/kg krvi = 1,5 promila

(https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/02/Problematika_alkohola_v_prometu_feb2015.pdf)

Tabela 1: Povprečna alkoholiziranost povzročiteljev prometnih nesreč



(<https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/PorociloZaPrvoPolletje2021.pdf> - str. 52)

2.2.2 POVPREČNA STOPNJA ZADROGIRANOSTI POVZROČITELJEV PROMETNIH NESREČ S SMRTNIH IZZIDOM

Čeprav količina drog med vozniki žal narašča, je ta problem še zelo neraziskan. Za druge substance pa je bila izpeljana anketa leta 2016, ki smo jo že prej omenili. 27 % vprašanih je že uživalo prepovedane substance in 8 % vprašanih je pod njihovim vplivom sedlo za

volan. Veliko jih je tudi priznalo, da je to počelo trikrat mesečno. Povzročitelji so bili povprečne starosti med 25 in 34 leti.

Ljubljana je kot največje mesto v Sloveniji seveda na prvem mestu po zlorabi drog, drugi pa je Maribor. Izstopa pa glede na število prebivalcev Izola, sledijo Kranj, Koper, Nova Gorica in Ljutomer.

Koncentracija uporabnikov drog se v Ljubljani in Mariboru povečuje tudi zato, ker se uporabniki iz majhnih mest selijo na ulice večjih mest.

2.4 UČINKI PREPOVEDANIH SUBSTANC NA VOZNIKA PRI RAZLIČNIH KONCENTRACIJAH

Alkohol

Alkohol ima pri različnih koncentracijah različne učinke na voznika in njegove sposobnosti za vožnjo:

0,5 g/kg

- objekti se zdijo bolj oddaljeni, kot so v resnici,
- previsoka hitrost v ovinkih,
- zamujanje s spreminjanjem smeri,
- rdeča slepota,
- počasnejše odzivanje na svetlobne spremembe,
- daljši reakcijski čas,
- pojavijo se motnje ravnotežja.

1,0 g/kg

- zmanjšana sposobnost prilagajanja na hitre svetlobne spremembe,
- vidno polje se močno zoža,
- zmanjša se sposobnost zaznavanja in ocenjevanja globine,
- poveča se reakcijski čas, s tem pa se podaljša pot ustavljanja.

3,5–5 g/kg

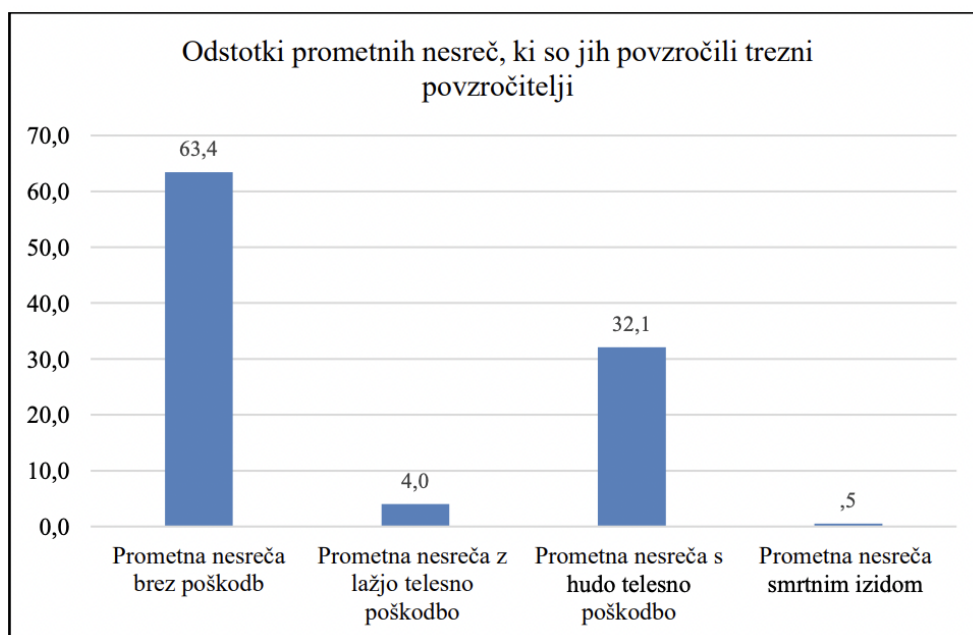
- telesna temperatura je zelo nizka, zniža se sposobnost prilagajanja na zunanjo temperaturo (človek lahko zmrzne).
- človek na zunanje dražljaje ne reagira,
- obliva ga hladen znoj,
- oseba ima razširjene zenice,
- v primeru globoke nezavesti se pogosto konča s smrtjo.

Alkohol že v majhnih količinah povzroči, da človeku popuščajo koncentracija in zavore. Pri vožnji je zelo pomemben refleksni čas. Pri treznem vozniku je refleksni čas približno 0,75 sekunde. Že pri manjših količinah alkohola pa se refleksni čas podaljša.

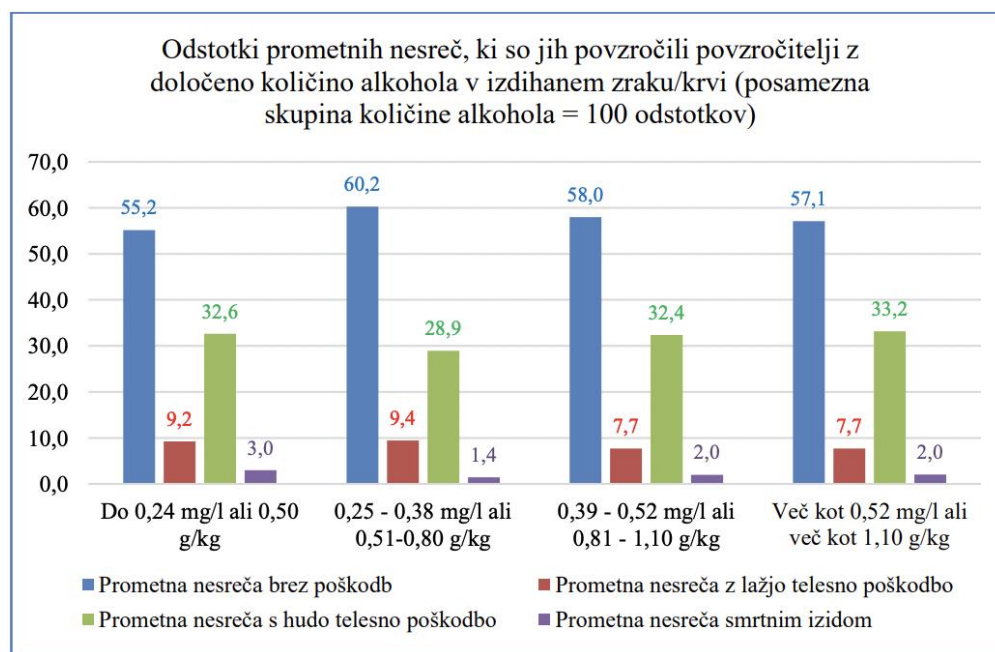
(Marter, V. (2011). Alkohol in vožnja. str. 15-18 - <http://pefprints.pef.uni-lj.si/659/1/Alkohol.pdf>)

2.4.1 VPLIV KOLIČINE ALKOHOLA V IZDIHANEM ZRAKU/KRVI POVZROČITELJEV NA KATEGORIJU PROMETNE NESREČE IN VERJETNOSTI KRŠITELJEV Z DOLOČENO KOLIČINO ALKOHOLA, DA POVZROČIJO PROMETNO NESREČO

Graf 1: Odstotki prometnih nesreč, ki so jih povzročili trezni povzročitelji



Graf 2: Odstotki prometnih nesreč, ki so jih povzročili povzročitelji z določeno količino alkohola v izdihanem zraku/krvi



Iz gornjega grafikona je razvidno, da količina alkohola v izdihanem zraku/krvi nima pomembnega vpliva na težo prometne nesreče. Ni pomembnih razlik med odstotki posameznih kategorij prometnih nesreč glede na količino alkohola. Primerjava z grafikonom, ki ponazarja odstotke posameznih kategorij prometnih nesreč, ki so jih povzročili trezni povzročitelji, pa kaže pomembni razliki med deleži prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo in prometnih nesreč s smrtnim izidom, medtem, ko so deleži prometnih nesreč s hudo telesno poškodbo in prometnih nesreč brez poškodbe podobni pri treznih in alkoholiziranih povzročiteljih.

- Povzročitelji z določeno količino alkohola v krvi povzročijo približno dvakrat več prometnih nesreč z lažjo telesno poškodbo kot trezni povzročitelji in od tri- do šestkrat več prometnih nesreč s smrtnim izidom.
- Statistika pripisuje največji odstotek prometnih nesreč s smrtnim izidom povzročiteljem, ki imajo najmanjšo količino alkohola v izdihanem zraku/krvi;

odstotek je šestkrat večji kot pri treznih povzročiteljih. Odstotek povzročiteljev z največjo ugotovljeno količino alkohola je štirikrat večji od odstotka treznih povzročiteljev.

(<https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2018/09/Promet-kon%C4%8Dno-poro%C4%8Dilo-2.-del.pdf> – str. 388, 389)

Ključni stereotipi glede vožnje pod vplivom alkohola, ki NE DRŽIJO:

1. Dobro vem, kdaj še nisem preveč pijan in še lahko vozim.

Ljudje sami sebe in drugih ne moremo dobro oceniti glede alkoholiziranosti, saj se nam pod vplivom alkohola presoja in tudi kontrola našega ravnanja spremenita in postaneta manj kritični. Poleg tega “merimo” našo alkoholiziranost predvsem po vidnih znakih, ko se nam začne zapletati govor ali hoja, kar se zgodi pri že zelo visoki alkoholiziranosti. Veliko prej pa alkohol vpliva na manj avtomatizirana ravnanja, ki pa so ključnega pomena v kritičnih situacijah.

2. Do doma imam samo nekaj kilometrov, bom že zmožel voziti.

Kljub temu da se nam zdi, da lahko kratko razdaljo prevozimo brez posledic, statistični podatki tujih raziskav kažejo, da se večina prometnih nesreč v povezavi z alkoholom zgodi znotraj 3–10 km od začetka vožnje. Torej ni problem sama razdalja, ampak da ne moremo predvideti kritičnih situacij.

3. Spil sem samo nekaj alkoholnih pijač – sploh ne veliko.

Alkoholiziranost se pokaže že pri nizkih količinah alkohola v krvi, saj alkohol zmanjšuje predvsem naše sposobnosti presoje, predvidevanja in odločanja, kar je ključno v kritičnih situacijah.

4. *Ker sem dobro jedel, lahko spijem več alkohola in ne bom pijan.*

Mastna hrana samo upočasni prehajanje alkohola iz želodca v kri, vendar ne vpliva na samo količino alkohola v telesu. Posledica je samo to, da pride do zakasnitve sproščanja in se alkoholiziranost pokaže kasneje.

5. *Po zabavi grem spat in sem zjutraj trezen.*

NI RES, tudi zjutraj je lahko alkohol še vedno prisoten v kar visoki količini, odvisno od količine alkohola ter vmesnega časa. Alkohol se namreč razgrajuje približno 10 g alkohola na uro. Če smo popili veliko alkohola, smo lahko tudi po 5 urah spanca še nad dovoljeno stopnjo alkoholiziranosti.

6. *Pot domov znam na pamet in bi lahko vozil zaprtih oči, nekaj popitih piv ni problem.*

Naša presoja in občutki se že po majhni količini popitega alkohola spremenijo, zato pravimo, da že drugega kozarca alkohola ne spijemo pri polni zavesti, ampak pod vplivom alkohola.

7. *Že velikokrat sem peljal pod vplivom alkohola, in je bilo vse v redu.*

Problem alkoholiziranosti se ne kaže toliko pri avtomatiziranih vedenjih, zato se nam zdi, da zmoremo, ampak predvsem pri višjih miselnih funkcijah, kot so predvidevanje, presoja in odločanje ter izvedba, kar je ključno v kritičnih situacijah, kjer se moramo ustrezno odločiti v delčku sekunde.

8. *Šel sem na zabavo in nisem razmišljal, kako bom prišel domov.*

Glavna napaka, ki se pogosto dogaja, je, da se nam situacije uživanja alkohola zgodijo nenapovedano, zato potem nimamo ustreznih rešitev. Pomembno je, da vnaprej načrtujemo, kako bomo prišli domov z zabave ter že vnaprej načrtujemo nam najbolj

ustrezno varianto. Gremo s taksijem, se dogovorimo s treznim prijateljem, ki ne pije alkohola, pokličemo partnerja ali starše. Verjemite, da marsikdo raje pride koga sredi noči iskat, kot pa da ogrožate svoje življenje in življenja drugih.

9. Prijatelji so me "prepričali", da sem moral nazdraviti z alkoholom, čeprav nisem nameraval piti.

Spoštujte odločitev posameznika ter nikogar ne nagovarjajte, naj pije alkohol, če veste, da vozi oziroma pijačo odkloni.

10. Ne peljite se z voznikom, ki je pod vplivom alkohola.

Naša odgovornost za varnost je tudi, da se ne peljemo z voznikom, ki je pod vplivom alkohola, saj tako tudi tvegamo udeležbo v prometni nesreči. Posebej je to značilno za mlade, ki so pogosto skupaj udeleženi v prometnih nesrečah. Takšnega voznika opozorimo na tveganja in mu poskusimo preprečiti vožnjo, saj tako ogroža sebe in druge udeležence v prometu.

11. Že pred eno uro sem nehal piti alkohol, zato sem se že stregnil.

Alkohol prehaja v kri približno po 20–30 minutah od zaužitja, pri večji količini pa se ta proces upočasni. Tako lahko pričakujemo, da bo koncentracija alkohola v krvi naraščala še do 1 ure po koncu pitja alkohola, šele nato se bo začela postopoma zmanjševati. Prav tako razgradnja alkohola poteka zelo počasi, približno 10 g alkohola na uro, kar večinoma podcenjujemo. Zato je alkohol še zelo dolgo prisoten v telesu (v krvi).

12. S svežim zrakom in telovadbo pospešim presnovo alkohola, zato sem prej trezen.

To ne drži, saj se alkohol razgrajuje v jetrih, in sicer v odvisnosti od kapacitete jeter. S svežim zrakom in telovadbo se samo poveča naša budnost in pozornost, zato se nam zdi, da smo manj pijani, kar ni res. Količina alkohola v telesu pa je ista.

13. Problem alkoholiziranosti so samo žgane pijače, ki res "zadanejo", ne pa uživanje vina ali piva.

To ne drži, saj je alkohol v vseh pijačah enaka kemična snov, razlika je samo v količini vsebovanega alkohola. Res pa je, da imajo različne alkoholne pijače različne volumske procente alkohola. Isto stopnjo alkoholiziranosti se z žganimi pijačami (40–60%) veliko prej doseže kot s pivom, ki ima nižjo vsebnost alkohola (3–5%). Govorimo o enoti alkohola, ki znaša 10 g alkohola.

14. Problem prometne varnosti so samo alkoholiki.

Res je sicer, da se pri višjih koncentracijah alkohola izjemno povečuje verjetnost povzročitve prometne nesreče. Po statističnih podatkih je med 9–10 % voznikov povzročiteljev vseh prometnih nesreč pod vplivom alkohola. Tudi pri občasnih pivcih, ki spijejo večjo količino alkohola, in tudi že pri nižjih koncentracijah, se verjetnost prometne nesreče povečuje. Pri 0,5 promila je verjetnost prometne nesreče dvakrat večja kot pri treznem vozniku. Pri 1,0 promila pa je že 8-krat večja. (Povz. po: <https://www.facebook.com/AgencijaZaVarnostPrometa/videos/982907532553925/>)

Droge

Prepovedane droge zmanjšajo človekovo sposobnost zaznave, vplivajo na njegovo mišljenje, čustvovanje, poslabšajo pa tudi njegove motorične reakcije. Uživalci drog ne reagirajo dovolj hitro, saj je motena njihova ocena časa in razdalje. Njihove reakcije pa so ponavadi tudi bolj agresivne do sodelujočencev v prometu.

Marihuana:

- upočasni reakcije,
- zmanjša koncentracijo,
- pogosto učinkuje uspavalno,
- vpliva na koordinacije in
- poslabša sledenje premikajočim se objektom.

Kokain:

- daje občutek pretirane samozavesti,
- vpliva na nepredvidljivo vedenje,
- po vrhuncu imajo uživalci občutek zaspanosti, pojavi se preganjavica, depresija in občutljivost na svetlobo.

Ekstazi:

- povzroči hitro bitje srca,
- adrenalinske občutke,
- pretirano samozavest in s tem tvegano ravnanje,
- po vrhuncu povzročča močno razdražljivost (GHB, MDMA).

(Povz. po: <https://www.avp-rs.si/varnost-v-prometu/droge/>)

Posebno kritična populacija voznikov, ki vozijo pod vplivom drog, so mlajši vozniki, med 19 in 24 leti. Posebej kritična je kombinacija drog in alkohola.

V evropski raziskavi je bilo med leti 2006 in 2011 v 18 državah odvzetih več kot 50.000 vzorcev krvi in sline zaradi suma prisotnosti alkohola ali prepovedanih substanc. Rezultati so bili naslednji:

- na prvem mestu je bil alkohol – 3,4 %,
- nato droge – 1,9 %,
- na tretjem mestu zdravila – 1,3 %.

Zanimivost: zmanjšanje sposobnosti za vožnjo pod vplivom pokajenega enega džojnta je primerljiva z 0,8 g/kg alkohola v krvi.

2.4.2 DELEŽ ALKOHOLA V RAZLIČNIH PIJAČAH

Tabela 2: Delež alkohola v različnih pijačah

Pijača	Količina	Alkoholna stopnja pijače	Grami alkohola v pijači
pivo	0,50 l	4 %	20 g
vino	0,20 l	11 %	17 g
liker	0,05 l	30 %	12 g
žganje	0,05 l	40 %	16 g

(https://www.zrssi.si/projektiess/skladisce/outj2/03_kon%C4%8Dni%20dokumenti%20projekta/RN_KON%C4%8CNA%20ZBIRKA/RN%201/Tsigarida%20Vasilija_GimnKranj/usp-pri%C5%A1_rn-1_vasilija%20tsigarida_priloga%202.pdf)

Od pitja k pijanosti

Hitrost prehajanja alkohola v kri je odvisna predvsem od vrste pijače in hrane, ki smo jo ob tem pojedli. Povprečno potrebuje telo dobre pol ure, da prideta v kri približno dve tretjini zaužitega alkohola, ostanek pa v nadaljnjih 60 do 70 minutah.

Koliko časa je alkohol v krvi?

V povprečju se 0,07 miligrama v litru izdihanega zraka (0,15 grama alkohola na kilogram krvi) razgrajuje eno uro. Če ima človek opolnoči 0,95 miligrama v litru izdihanega zraka (2 grama alkohola na kilogram krvi), bo zjutraj ob 7. uri na poti v službo imel še vedno 0,48 miligrama v litru izdihanega zraka (1 gram alkohola na kilogram krvi), dopoldne pa še vedno nad 0,24 miligrama v litru izdihanega zraka (0,5 grama) in bo še vedno nevaren v prometu.

2.4.3 DEJSTVA O ALKOHOLU IN VOŽNJI

0,2 grama alkohola na kilogram krvi ali 0,09 miligrama v litru izdihanega zraka

- Sposobnost opazovanja premikajočih se luči se poslabša. To pomeni, da ponoči niste več sposobni pravilno oceniti razdalje do vozil, ki prihajajo nasproti ali jih dohitevate.

0,3 grama alkohola na kilogram krvi ali 0,14 miligrama v litru izdihanega zraka

- Sposobnost globinskega opazovanja se zmanjša. To pomeni, da ne morete več pravilno oceniti razdalje. Posledici sta tvegano prehitevanje in prekratka varnostna razdalja. Možnost povzročitve prometne nesreče se petkrat poveča.

0,5 grama alkohola na kilogram krvi ali 0,24 miligrama v litru izdihanega zraka

- Opazovani objekti se vam zdijo bolj oddaljeni, kot so v resnici. To pomeni, da pripeljete v ovinek s preveliko hitrostjo, zato lahko vozilo zanese v ovinku.
- Pojavi se t. i. rdeča slepota. Težje zaznavate rdečo luč na semaforju, luči za označevanje vozila, zavorne luči, označbe za oviro na cesti itd.

- Zmanjševati se začne sposobnost hitrega preusmerjanja pogleda z enega predmeta na drugega.
- Prilagajanje naglim svetlobnim spremembam je vedno težje. To pomeni, da vas lahko zasenčene luči vozila, ki pripelje nasproti, začasno oslepijo.
- Bistveno sta zmanjšani pozornost in zmožnost pravočasnega reagiranja. To pomeni, da sta reakcijski čas in pot ustavljanja daljša. Če pri hitrosti 50 km na uro pritisnete na zavoro sekundo kasneje, se pot ustavljanja vozila podaljša za 14 metrov.
- Pojavijo se motnje ravnotežja, kar je zlasti nevarno za tiste, ki se vozijo na vozilih z dvema kolesoma.

1,0 grama alkohola na kilogram krvi ali 0,48 miligrama v litru izdihanega zraka

- Bistveno je motena reakcija oči na svetlobo. To pomeni, da se težko prilagajate hitrim svetlobnim spremembam.
- Bistveno je zožen zorni kot oči. To pomeni, da ne morete več pravočasno dojemati, kaj prihaja z vaše leve in desne strani, kar je lahko še zlasti nevarno v križiščih.
- Zaznamovanje in ocenjevanje globine prostora se zmanjšata za polovico. To pomeni, da vozite praviloma s premajhno varnostno razdaljo, vaše reakcije so prepozne in večinoma napačne in na določene nevarnosti sploh ne reagirate več. Posledice so naleti.
- Reakcijski čas in z njim pot ustavljanja se povečujeta.
- Možnost udeležbe v prometni nesreči se v primerjavi s treznim voznikom poveča za 25-krat.

(<https://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6187-alkohol-ubija-najvekrat-nedolne>)

2.4.4 PREPREČEVANJE RASTI DELEŽA ALKOHOLIZIRANIH UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU

- Poostreni nadzori policistov nad psihofizičnim stanjem voznikov so zlasti v bližini gostinskih lokalov, diskotek in nočnih klubov ter drugih mest, kjer se pričakuje tovrstna problematika.
- Poostreni nadzori nad spoštovanjem določb Zakona o omejevanju porabe alkohola oz. nadzor nad točenjem mladoletnim osebam in vinjenim posameznikom, so predvsem v različnih lokalih.

Policisti iz prometa izločajo voznike, ki kljub zakonskim določbam in opozorilom vozijo pod vplivom alkohola, mamil ali psihoaktivnih zdravil, s čimer želijo zagotoviti večjo stopnjo varnosti vsem drugim udeležencem v cestnem prometu.

2.4.5 AKTIVNOSTI POLICIJE ZA ZMANJŠEVANJE DELEŽA ZADROGIRANOSTI UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU

Policija od leta 2013 aktivno uporablja hitri test DrugWipe6S, o katerem boste lahko še dodatno prebrali kasneje. Ugotavlja prisotnost:

- kanabisa (marihuana/hašiš/THC),
- kokaina oz. cracka,
- amfetaminov/metamfetaminov/ecstasija,
- opiatov (morfin/heroin) v slini in
- benzodiazepinov.

(Povz. po: <https://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/76237-policisti-lahko-s-hitrim-testom-na-podlagi-vzorca-sline-ugotavljajo-prisotnost-drog%20>)

2.5 POSLEDICE KONZUMACIJE PREPOVEDANIH SUBSTANC

Posledice drog

Psihične posledice

1. Napadi panike so najpogostejši pri uporabnikih stimulativnih drog, še posebej pri tistih, ki imajo učinek halucinogena. Ko se človek omami, doživi fleš, zaradi katerega se veliko ljudi prestraši. Strah pa zadeve le še poslabša. Če je fleš večji, se panika stopnjuje in traja približno 10 min.

Problem teh paničnih napadov je, da ne vemo, kdaj se je oseba preveč omamila in kdaj gre za resno situacijo, ki je lahko življenjsko ogrožajoča. Če se osebi preveč 'flešira' že več kot 10 minut oz. okoli 15 minut, je potrebno poklicati reševalce.

Pri zdravljenju teh posledic je dobro imeti ob sebi osebo, ki zna lepo umiriti situacijo. Primeren je tudi miren prostor in v veliko korist so limone.

2. Naslednja posledica je tudi zelo neprijetna, to je depresija, ki lahko traja tudi po več dni. To se dogaja na dan uživanja droge ali nekaj dni po njem. Gre za občutek praznine, nemotiviranosti, človek izgubi apetit in ima težave s spanjem. Nastane zato, ker ljudje izgubijo nekaj, kar jih je 'osrečevalo', in telo potrebuje čas, da se obnovi.

V tem obdobju najbolj pomaga druženje z bližnjimi, izleti in kvalitetna hrana. Pod nobenim pogojem se ljudje ne smejo zatekati nazaj k drogi ali kakšni drugi obliki omame, dovoljeni ali ne. S tem le poslabšajo stvar in se spet znajdejo v začaranem krogu vzponov in padcev, iz katerega se bo vse težje izvleči.

3. Na tretjem mestu pa so psihotična stanja. Prepoznamo jih po tem, da človek vidi ali sliši stvari, ki jih drugi ne, da ima občutek, da se o njem pogovarjamo ali pa, da mu beremo misli, včasih celo, da on bere misli nam.

Tako kot vsaka druga droga povzroči psihozo največkrat pri ljudeh, ki so že nagnjeni k temu ali pa imajo to v genih. Če ima družina to v genih, je še en razlog več, da se mora tak človek še bolj izogibati drogam.

Fizične spremembe

Vizualno so najbolj znane rdeče oči, vidne pa so tudi sledi vbodov. Temu sledita zanemarjenost in neurejenost. Spremenijo se prehranjevalne navade, kar vodi v prehitro ali preveliko izgubo ali pridobitev teže, in spalne navade, npr. nespečnost ali spanje ob neobičajnih urah.

(Povz. po: <https://www.drogart.org/droge/1189/nezeljene-psihicne-posledice-uporabe.html>)

Posledice konzumacije alkohola

Zelo znano je, da z vsakim popitim kozarcem alkoholne pijače povečujemo nastanek težav. Posledice so lahko telesne, duševne in družbene. Pitju se veliko ljudi ne more odreči. Veliko ljudi zato poišče pomoč pri psihologih, zdravnikih, socialnih delavcih ...

Slovenija spada med države, kjer je alkohol tradicionalno prepleten v življenje povprečnega prebivalca. Po porabi alkohola in po zdravstvenih posledicah pitja alkohola se že desetletja uvrščamo v neslaven vrh držav EU. Prav tako vsak deseti prebivalec Slovenije v starosti

25–64 let čezmerno pije alkohol, vsak drugi se najmanj enkrat letno visoko tvegano opije. Skrb vzbujajoče je naraščanje opijanja pri ženskah v starosti 25–34 let.

Kratkoročna fizična tveganja:

- motnje ritma srca,
- poškodbe doma, na delu ali/in v prometu,
- nasilje – lahko so žrtve ali storilci,
- samomorilnost,

- slabše miselne in telesne sposobnosti.

Dolgoročna tveganja:

- okvara jeter, želodca in trebušne slinavke,
- povišan krvni tlak,
- popuščanje srca,
- možganska kap,
- bolezni živčevja,
- duševne motnje: živčnost, potrnost, nespečnost, motnje spomina, kar lahko vodi v demenco itd.,
- zasvojenost,
- rakaste spremembe v ustih, grlu, požiralniku, jetrih, debelem črevesu in dojki ter
- motnje v spolnosti.

(Povz. po: <https://www.sopa.si/dejstva-o-alkoholu/vzorci-pitja-alkohola/nov-about-subpage-subpage-3/>)

Psihične posledice

Alkohol ima škodljiv učinek na centralni živčni sistem v vseh obdobjih našega življenja in povzroča spremembe v možganih. Izpostavljenost alkoholu v nosečnosti lahko pri otroku povzroča telesno in duševno manjšo razvitost. Pri odraslih pa lahko vodi v demenco.

Raziskovalci ugotavljajo, da so možgani otrok in mladostnikov bolj občutljivi za škodo, ki nastane zaradi alkohola, v primerjavi z odraslimi. Večja občutljivost je posledica razvojnih sprememb, predvsem razvoja možganov. Ponavljajoče se prekomerno uživanje alkohola vodi v odvisnost od alkohola oz. zasvojenost. Ta proces se lahko začne že v otroštvu ali mladostništvu. Mladostniki predstavljajo še posebej ranljivo skupino zaradi razvojnih in družbenih sprememb v tem obdobju. Znano je, da so mladostniki bolj nagnjeni k tveganemu početju in pritisku družbe, ki je tolerantna ali celo vzpodbudna do opijanja v

javnosti. V družbi prevladujejo razmere za zgodnje prve stike z alkoholom in pogostejše opijanje med mladimi.

Otroško in mladostniško obdobje sta ključna za razvijanje in prevzem vedenjskih vzorcev, vključno s tistimi, ki se nanašajo na življenjski slog in pitje alkohola. Zgodnejše prvo uživanje alkohola predstavlja večje tveganje za težave zaradi alkohola kasneje v življenju. Torej, prej ko začnemo z alkoholom, večje je tveganje za zasvojenost in druge duševne probleme.

Vendar kljub zakonski prepovedi prodaje in strežbe alkohola mladoletnim, le-ti do alkohola pre pogosto dostopajo brez večjih težav.

Škodljiva raba alkohola vodi v različne duševne motnje, med katerimi so najpogostejše akutna zastrupitev z alkoholom, sindrom odvisnosti od alkohola, alkoholna psihotična motnja, amnestični sindrom in demenca, alkoholni fetalni sindrom, sočasne duševne motnje, npr. depresivne ali anksiozne motnje, ter večje tveganje za samomorilnost in druge oblike nasilja.

(Povz. po:

<http://obcine.nijz.si/Dokumenti/pdf/2017/Alkohol%20in%20du%C5%A1evno%20zdravje.pdf>)

2.6 SANKCIJE ZA VOŽNJO POD VPLIVOM PREPOVEDANIH SUBSTANC

Področje vožnje pod vplivom prepovedanih substanc ureja Zakon o pravilih cestnega prometa (Ur. l. 109/2010 ter spremembe).

Zakonsko je za običajne voznike kategorije B dovoljena stopnja alkohola 0,24 g/mg oz. 0,5 promila alkohola. Za voznike začetnike, poklicne voznike, učitelje vožnje in nekatere druge pa velja popolna treznost (0,0 alkohola).

Predpisane kazni za voznike, ki imajo lahko do vključno 0,5 g alkohola/kg krvi ali 0,5 promilov oz. 0,24 mg alkohola/l izdihanega zraka, ob pogoju, da ne kažejo motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu (Zakon o pravilih cestnega prometa, UPB, Ur. l. 82/2013):

- do vključno 0,50 g alkohola na kg krvi ali 0,24 mg na l izdihanega zraka, voznik kaže znake motenj v vedenju – globa znaša 300,00 evrov;
- več kot 0,50 do vključno 0,80 g alkohola na kg krvi ali več kot 0,24 do vključno 0,38 mg na l izdihanega zraka – globa znaša 600,00 evrov, možna udeležba na zdravstvenem pregledu s svetovanjem pri osebnem zdravniku za izbris 4 KT;
- več kot 0,80 do vključno 1,10 g alkohola na kg krvi ali več kot 0,38 do vključno 0,52 mg na l izdihanega zraka – globa znaša 900,00 evrov, prostovoljna udeležba na rehabilitacijskem programu za izbris 4 KT (enkrat v treh letih);
- več kot 1,10 g alkohola na kg krvi ali več kot 0,52 mg na l izdihanega zraka – globa znaša 1.200,00 evrov, pridržanje voznika, odvzem vozniškega dovoljenja ali odložitev odvzema s kontrolnim zdravstvenim pregledom in udeležbo na ustreznem rehabilitacijskem programu (edukacijske, psihosocialne delavnice ali zdravljenje).

Od leta 2011 se izvajajo tudi rehabilitacijski programi za voznike, ki so vozili pod vplivom alkohola ali drog, in sicer kot stranska kazen ob globi. Na podlagi kontrolnega zdravstvenega pregleda je kršitelj napoten v ustrezen rehabilitacijski program: edukacijske delavnice, psihosocialne delavnice ali zdravljenje odvisnosti. Podatki analiz kažejo na relativno dobro sprejete programe, ki poskušajo vplivati na izvor problematike vožnje pod vplivom alkohola v prometu. (<https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/vozniki/>)

106. člen Zakona o pravilih cestnega prometa določa, da voznik ne sme voziti vozila v cestnem prometu niti ga začeti voziti, če je pod vplivom prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi in njihovih pripravkov, ki zmanjšajo njegovo sposobnost za vožnjo.

Kazni za vožnjo pod vplivom teh prepovedanih substanc so: 1.200 evrov, 18 točk, pridržanje vozila od 6 do 12 ur in odvzem vozniškega dovoljenja.

Ukrepi na področju prepovedanih drog se v Sloveniji izvajajo znotraj dveh resorjev. Koordinacija ukrepov se zagotavlja preko komisije Vlade Republike Slovenije za droge. Pomembno vlogo na tem področju pa imajo tudi nevladne organizacije, ki izvajajo programe pomoči uporabnikom drog in njihovim svojcem. (Povz. po: <https://www.avp-rs.si/varnost-v-prometu/droge/>)

Tabela 3: Sankcije za vožnjo pod vplivom alkohola ali psihoaktivnih substanc od leta 1991 do danes

	ZTVCP		ZVCP	ZVCP-1		ZPrCP	
ALKOHOL in PSIHOAKTI VNE SUBSTANCE	8.10.19 91	11.12.19 93	1.05.199 8	1.01.20 05	30.04.20 08	1.07.20 11	28.07.20 12
do 0,5 g/kg (nezanesljivo ravnanje)	/	/	83,46 EUR 1 do 2 KT	125,19 EUR 3 KT	180 EUR 3 KT	300 EUR 4 KT	300 EUR 4 KT
od 0,5 do 0,8 g/kg	3,34 EUR - 16,69 EUR	10,02 EUR - 200,30 EUR	146,05 EUR	166,92 EUR 4 KT	450 EUR 7 KT	600 EUR 8 KT	600 EUR 8 KT
od 0,8 g/kg do 1,1 g/kg			2 do 5 KT	250,38 EUR 5 KT	570 EUR 9 KT	900 EUR 16 KT	900 EUR 16 KT
nad 1,1 g/kg in psihoaktivne substance			375,56 EUR/za por 5 do 7 KT	najmanj 500,75 EUR najmanj 10 KT	najmanj 950 EUR 10 KT	najmanj 1200 EUR 18 KT	najmanj 1200 EUR 18 KT
nad 1,5 g/kg		preneha nje VD	18 KT	18 KT			

(<https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2018/09/Promet-kon%C4%8Dno-poro%C4%8Dilo-1.-del.pdf>, str. 40)

2.6.1 UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU, KI NE SMEJO IMETI PRISOTNOSTI ALKOHOLA V ORGANIZMU

- vozniki motornih vozil ali skupine vozil kategorije C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE;
- vozniki vozil, s katerimi se prevaža nevarno blago;
- vozniki vozil, s katerimi opravljajo javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe;
- poklicni vozniki motornih vozil, kadar opravljajo ta poklic;
- učitelji vožnje med usposabljanjem kandidatov za voznike motornih vozil;
- kandidati za voznike med usposabljanjem za vožnjo motornih vozil;
- spremljevalci;
- vozniki začetniki;
- vozniki motornih vozil, ki nimajo vozniškega dovoljenja ali v vozniškem dovoljenju nimajo vpisane kategorije motornega vozila, ki ga vozijo;
- vozniki motornih vozil, ki se jim izvršuje sankcija prepovedi vožnje motornega vozila ali jim je vozniško dovoljenje odvzeto;
- vozniki, ki prevažajo skupine otrok.

Ostali vozniki

Do vključno 0,24 miligrama v litru izdihanega zraka ali 0,50 grama alkohola na kilogram krvi smejo imeti ostali vozniki pod pogojem, da tudi pri nižji koncentraciji alkohola ne kažejo znakov nezanesljivega ravnanja.

Odvzem krvi

Če se preizkušanec ne strinja z rezultatom preizkusa alkoholiziranosti z indikatorjem oz. zanika, da je pod vplivom alkohola, policist odredi preizkus z merilnikom alkohola v izdihanem zraku (etilometrom) ali strokovni pregled z odvzemom krvi ali krvi in urina. Če se ugotovi, da ima preizkušanec v organizmu več alkohola, kot dovoljuje zakon, mora stroške strokovnega pregleda ali preizkusa z merilnikom alkohola v izdihanem zraku (etilometrom) plačati preizkušanec.

Ker alkohol različno vpliva na ljudi, lahko zdravnik, ki opravi strokovni pregled, ugotovi, da preiskovanec ni sposoben voziti v cestnem prometu, tudi če ima v krvi manjšo količino alkohola, kot jo dopušča zakon. (<https://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6187-alkohol-ubija-najvekrat-nedolne>)

2.6.2 NAPRAVE IN POSTOPKI ZA UGOTAVLJANJE PSIHOFIZIČNEGA STANJA UDELEŽENCEV V CESTNEM PROMETU

1. Prisotnost alkohola

Indikator (alkotester)

Policist lahko zaradi suma, da ima udeleženec v cestnem prometu v krvi alkohol, odredi preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola v organizmu (indikatorji). Če se

s preizkusom ugotovi, da ima voznik v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno, mu policist odredi prepoved vožnje in mu začasno odvzame vozniško dovoljenje.

Udeležencu, ki kaže motnje v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v prometu, rezultat preizkusa pa kaže prisotnost alkohola v dovoljenih mejah, odredi policist strokovni pregled. Če se s preizkusom ugotovi, da ima voznik v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno z zakonom, policist izpolni zapisnik o preizkusu. Tega podpiše tudi voznik. Če voznik odkloni podpis, policist zapiše vzrok odklonitve v zapisnik in mu odredi preizkus z merilnikom alkohola v izdihanem zraku (etilometrom) ali strokovni pregled.

Udeleženec cestnega prometa, od katerega policist zahteva, da opravi preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola, mora ravnati po zahtevi policista. Če preizkus odkloni, mu policist prepove nadaljnjo vožnjo, vozniku pa tudi začasno odvzame vozniško dovoljenje. Če zaradi zdravstvenega stanja ali zaradi drugega objektivnega vzroka ne more opraviti preizkusa ali ga ne more opraviti po navodilih proizvajalca, mu policist odredi strokovni pregled. Če zdravnik, ki opravi strokovni pregled, ugotovi, da je pod vplivom alkohola, policist vozniku prepove nadaljnjo vožnjo, vozniku motornega vozila pa tudi začasno odvzame vozniško dovoljenje.

Če udeleženec v cestnem prometu oporeka rezultatu preizkusa, policist odredi preizkus z merilnikom alkohola v izdihanem zraku (etilometrom) ali strokovni pregled. Na strokovni pregled odpelje policist voznika s službenim vozilom. Če se z merilnikom alkohola ali strokovnim preizkusom ugotovi, da je udeleženec cestnega prometa v takem psihofizičnem stanju, da sme voziti vozilo v cestnem prometu, ga policist odpelje nazaj k vozilu. Stroški prevoza do kraja, kjer se opravi preizkus z merilnikom alkohola oziroma strokovni pregled, in stroški preizkusa, se smatrajo kot stroški postopka o prekršku.

Policist zaradi suma, da je voznik pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki zmanjšujejo njegovo sposobnost za vožnjo, izvede postopek za

prepoznavo znakov oziroma simptomov, ki so posledica teh snovi v organizmu. V okviru postopka lahko izvede tudi preizkus z napravo za hitro ugotavljanje takih snovi v organizmu. Če ni bil izveden preizkus, ali voznik odkloni sodelovanje v postopku ali postopka ni mogoče opraviti, policist odredi strokovni pregled. Če je bil preizkus z napravo izveden in se ugotovi prisotnost takih snovi v organizmu, izpolni policist zapisnik o preizkusu, ki ga podpiše tudi preizkušeni voznik. Če voznik odkloni preizkus ali oporeka rezultatu preizkusa, vpiše policist vzrok odklonitve v zapisnik in mu odredi strokovni pregled. Stroški prevoza do kraja, kjer se opravi strokovni pregled, in stroški postopka za prepoznavo znakov oziroma simptomov ter strokovnega pregleda so stroški postopka o prekršku.

Voznik mora opraviti preizkus oziroma strokovni pregled, ki ga je odredil policist. Če ravna v nasprotju z odredbo, se mu poleg denarne kazni izreče tudi 18 kazenskih točk. (Povz. po: <https://zakonodaja.com/zakon/zprcp/107-clen-preverjanje-psihofizicnega-stanja>)

2. Prisotnost psihoaktivnih substanc

Postopek prepoznavanja zajema naslednje faze:

1. preizkus oči,
2. ocena velikosti zenic,
3. odreditev strokovnega pregleda

Preizkus oči

Preizkus oči obsega preizkus horizontalnega (v nadaljevanju H) in vertikalnega (v nadaljevanju V) drgeta oči in preizkus usmerjenosti oči k izbranimi točkam.

H se opravi tako, da udeleženec spremlja pripomoček (prst na roki, svinčnik, ročno svetilko...) samo z očmi, ne da bi pri tem premaknil glavo. Pripomoček postavijo udeležencu v višini nosu približno od 25–30cm pred očmi. S pripomočkom začnejo počasi krožiti pred njegovimi očmi in spremljajo sposobnost sledenja. Nato počasi, mirno in enakomerno (v višini oči) premikajo pripomoček vodoravno do centra obraza/nosu, levo in desno do točke, do katere je udeleženec še sposoben slediti brez obračanja glave in ga tam zadržijo 4 sekunde. Preizkus dvakrat ponovijo.

V je po vsebini enak H, le da tukaj policist premika pripomoček navpično/gor in dol do sredine obraza, do konice nosu, ga počasi približuje in oddaljuje. Tudi ta postopek ponovijo dvakrat.

Ocena velikosti zenic

Oceno velikosti zenic policisti opravijo tako, da ob obrazu udeleženca, v višini oči, nastavijo pripomoček za oceno velikosti zenic ter to primerjajo z vzorčno velikostjo zenic na pripomočku. Postopek se opravi izmenično na obeh očesih. Postopek nadaljujejo z reakcijo očesnih zenic. S svetilko posvetijo v predel oči in s tem opazujejo reakcijo zenic na svetlobo. Reakcijo policist opazuje in pri tem uporablja pripomoček za oceno velikosti zenic (normalna velikost zenic je od 3–6,5cm).

Strokovni pregled

Policist vozniku odredi strokovni pregled, če le-ta vsaj z eno od predhodnih faz povzroči oz. kar potrdi razlog za sum, da so prisotne prepovedane substance. Dodatni razlogi za sum so, če so oči pordele, vodene, motne ali kako drugače odstopajo od normalnega izgleda.

Pred in med preizkusom oči in zenic mora policist narediti naslednje:

- udeležencu pojasni potek preizkusa,

- med preizkusom udeleženec sedi ali stoji,
- oči udeleženca morajo biti dobro vidne,
- če udeleženec nosi očala, jih mora zaradi lažje izvedbe postopka sneti,
- če pa udeleženec nosi kontaktne leče, lahko policist opusti preizkus drgeta oči,
- vse pripombe o zdravstvenem stanju, zaužitem zdravilu ... in vse ostale ugotovitve med postopkom policist zabeleži v zapisnik.

Hitri testi z napravo DrugWipe 6S

V okviru postopka lahko policist izvede tudi preizkus z napravo za hitro ugotavljanje prisotnosti prepovedanih substanc v organizmu oz. hitri test slin (DrugWipe 6S).

Hitri test se opravi tako, da oseba 5 sekund drži na jeziku testni listič, da se le-ta obarva rdeče. Listič nato vstavi v testni trak. Po največ osmih minutah je mogoče odčitati rezultat. Če je pozitiven, se testna črta obarva rdeče.

Če je hitri test pravilno opravljen, se morajo pokazati rdeče kontrolne črte v vseh treh poljih z oznako CL (clear). V kolikor se to NE zgodi oz. če ena črta manjka, je test neuporaben oz. neveljaven. Če želimo ponoviti poskus, moramo uporabiti nov DrugWipe. Če pa se po 8 minutah pojavijo vse tri kontrolne črte, pomeni, da je test pravilno opravljen in rezultat je negativen, saj se ni pojavila nobena druga črta v ostalih poljih z oznako prepovedanih substanc. Če se pa poleg vseh treh črt v poljih CL pojavi še ena črta ali več testnih črt v ostalih poljih (odvisno od zaužite droge), pa je rezultat pozitiven. Za pozitiven rezultat so dovolj tudi črte, ki so nepopolne ali blede.

2.6.4 UKREPI OB UGOTOVITVI ALKOHOLIZIRANOSTI

1. Strokovni pregled

Strokovni pregled obsega zdravniški pregled, s katerim se ugotavljajo znaki motenj v vedenju, ki lahko povzročijo nezanesljivo ravnanje v prometu, in odvzem krvi, urina ali drugih telesnih tekočin zaradi ugotavljanja prisotnosti alkohola, mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, ki vplivajo na zmožnost udeležbe v cestnem prometu. (<https://zakonodaja.com/zakon/zprcp/108-clen-strokovni-pregled>)

Oseba, ki ji je v postopku za prekršek izrečeno prenehanje veljavnosti voznškega dovoljenja, mora na poziv pristojne upravne enote oddati voznško dovoljenje. Če oseba ne odda voznškega dovoljenja v roku, določenem v pozivu, ji ga odvzamejo policisti na njene stroške. Novo voznško dovoljenje lahko oseba pridobi ob prvem prenehanju veljavnosti voznškega dovoljenja po šestih mesecih, sicer pa po enem letu od dneva oddaje voznškega dovoljenja upravni enoti pod pogojem, da ponovno opravi voznški izpit za vozila tistih kategorij, s katerimi je storila prekršek ali prekrške, za katere so ji bile izrečene kazenske točke.

(<https://www.iusinfo.si/zakonodajna-knjiznica/zakon/Z984C9FE/clen/124>)

2. Začasen odvzem voznškega dovoljenja

Policist lahko začasno odvzame voznško dovoljenje in prepove vozniku nadaljevanje vožnje:

- če ima udeleženec cestnega prometa v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno, ali je pod vplivom mamil ali če odkloni preizkus,
- če je zaradi telesnega ali duševnega stanja zmanjšana njegova sposobnost za vožnjo,

- če ne uporablja pripomočkov, ki so vpisani v njegovem vozniškem dovoljenju,
- če vozi vozilo v nasprotju z omejitvami, ki so vpisane v njegovem vozniškem dovoljenju,
- če prekorači čas dovoljenega trajanja vožnje ali ne izkoristi predpisanega počitka,
- če je vozniško dovoljenje neveljavno zaradi zdravstvenih razlogov ali je odvzeto in se izvršuje izrečena kazen prepovedi vožnje motornega vozila.

Vozniško dovoljenje, ki je bilo odvzeto zaradi vožnje pod vplivom alkohola, vožnje pod vplivom mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi, odklonitve preizkusa s sredstvi ali napravami ali strokovnega pregleda ali preizkusa, ki ni bil opravljen v skladu z navodili proizvajalca sredstva ali naprave, se vrne vozniku, po preteku 24 ur od odvzema. Vozniško dovoljenje, ki je bilo odvzeto iz drugih razlogov se vrne vozniku, ko prenehajo razlogi za odvzem. Odvzeto neveljavno vozniško dovoljenje se pošlje organu, ki ga je izdal. (Povz. po: <https://zakonodaja.com/zakon/zprcp/22-clen-prepoved-voznje-in-zacasen-odvzem-vozniskega-dovoljenja>)

3. Pridrzanje

Policist lahko pridrži osebo:

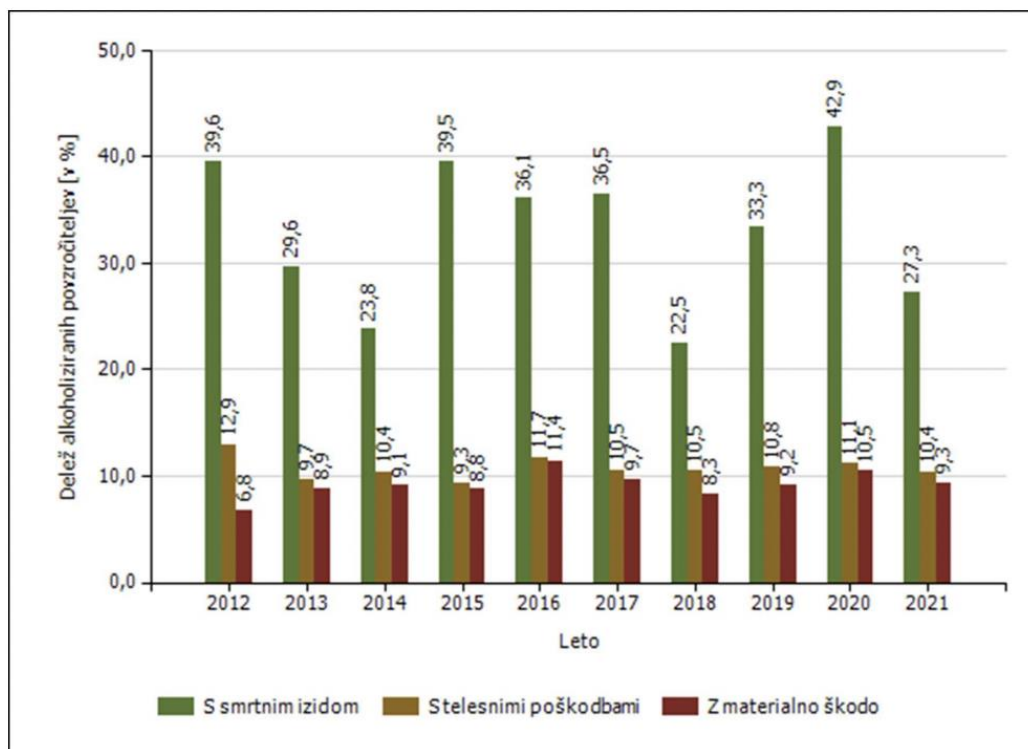
- če ima le-ta več kot 0,80 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,38 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka (oseba, ki ne sme imeti alkohola v organizmu),
če ima več kot 1,10 grama alkohola na kilogram krvi ali več kot 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka (oseba, ki ima lahko do 0,5 grama alkohola na kilogram krvi ali do 0,24 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka),
- če oseba odkloni preizkus s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola ali strokovni pregled.

4. Zaseg vozila

Policist zaseže vozniku motorno vozilo, s katerim je bil zaloten pri storitvi hujšega prekrška:

- če kljub prepovedi nadaljuje vožnjo ali ponovi prekršek, zaradi katerega mu je bila prepovedana nadaljnja vožnja,
- če je bil kršitelj v zadnjih dveh letih najmanj trikrat pravnomočno kaznovan zaradi prekoračitve hitrosti več kot 30 km/h v naselju, več kot 40 km/h izven naselja ali več kot 50 km/h, zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali mamil, zaradi vožnje brez vozniškega dovoljenja ali neuporabe pripomočkov.

Graf 3: Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč



(<https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/PorociloZaPrvoPolletje2021.pdf> - str. 51)

2.6.5 UKREPI OB UGOTOVITVI KONZUMACIJE DROG

Ob ugotovitvi konzumacije drog je potrebno zdravljenje odvisnosti. Vendar imamo tudi tukaj luknje. Zdravljenje mora biti prostovoljno, saj sta pomembni želja in pripravljenost odvisnika. Poleg tega je za vsakega posameznika potrebno izbrati primerno obliko zdravljenja in primeren program. Dober program pa je tisti, ki upošteva vse tri vidike odvisnosti, to je biološki, psihološki in socialni vidik:

- zdravljenje motnje v funkcioniranju možganov (z zdravili ali brez),
- psihoterapije, pod katere spadajo svetovanje, vedenjska terapija, individualno ali skupinsko delo itd. in
- urejanje socialnih problemov (šolanje, služba).

Tudi v Sloveniji je kar nekaj programov za zdravljenje odvisnosti, ki jih ločimo na nizko-ali visokopražne. Ločimo jih glede na zahtevnost in predvstopne priprave ter pogoje.

Tabela 4: Najpogostejši ukrepi pri nadzoru cestnega prometa

Vrsta ukrepa	Število ukrepov										Sparkline
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Število odrejenih alkotestov											
– vsi	153.530	184.993	192.425	181.378	87.490	196.496	176.086	209.920	176.694	192.993	
– pozitiven	5.628	6.837	7.099	6.443	3.469	6.824	5.991	6.690	6.054	5.531	
– negativen	147.496	177.831	185.081	174.647	83.875	189.376	169.865	203.031	170.451	187.259	
– odklonjen	217	203	192	189	122	243	153	168	169	173	
Število odrejenih strokovnih pregledov zaradi alkohola											
– vsi	777	632	606	548	555	624	540	572	552	429	
– pozitiven	353	270	266	221	248	264	253	246	248	164	
– negativen	275	254	264	240	230	270	169	196	202	140	
– odklonjen	117	75	50	64	55	70	84	90	61	61	
Število odrejenih etilometrov											
– vsi	18	31	132	23	14	17	25	14	7	6	
– pozitiven	6	14	38	16	4	10	16	5	2	2	
– negativen	3	7	81	2	2	3	4	6	1	3	
– odklonjen	8	9	13	5	7	2	3	1	0	0	
Število odrejenih strokovnih pregledov zaradi prepovedanih drog											
– vsi	371	374	391	370	303	712	627	838	860	720	
– pozitiven [kri/slina]	166	151	150	71	84	117	133	141	142	118	
– negativen [kri/slina]	142	128	127	149	109	164	123	126	138	111	
– odklonjen [kri/slina]	29	58	79	130	89	370	334	501	518	428	
– pozitiven [urin]	96	104	98	59	57	94	124	113	124	90	
– negativen [urin]	63	68	74	82	55	91	66	78	77	73	
– odklonjen [urin]	10	27	36	78	39	226	182	278	343	276	
Število pridržanih do iztreznitve											
– vsi	1.949	283	293	225	149	264	202	266	242	243	
– po ZPrCP	1.922	249	241	175	127	199	145	184	185	187	
– po ZP-1	27	34	52	50	22	65	57	82	57	56	
Število privedb na oddelke za prekrške na okrajnih sodiščih											
– vsi	20	14	35	32	19	42	27	40	24	25	
Začasni odvzem voznškega dovoljenja [22. člen ZPrCP]											
– vsi	2.609	3.106	3.593	3.208	1.454	3.377	2.805	3.144	2.617	2.310	

(<https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/PorociloZaPrvoPolletje2021.pdf> - str. 48)

2.6.6 PROJEKTI, FUNDACIJE, ZAVODI IN STORITVE, KI SE UKVARJAJO S POMOČJO PRI ALOKOHOLIZIRANOSTI V PROMETU

1. #Varno brez alkohola (Nacionalna akcija Alkohol), ki jo organizira AVP (Agencija za varnost prometa) opozarja, da se alkohol in udeležba v prometu povsem izključujeta, in poziva k ničelni toleranci do alkohola v prometu. (Povz. po: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2021/11/zlozenka-avp-varno-brez-alkohola-web.pdf>)

2. Zavod Vozim deluje na področju preventive v prometu, in sicer ozavešča mlade o vplivu alkohola in psihoaktivnih snovi (PAS) na varnost v prometu, skrbi za mladinsko delo in socialno integracijo oseb z manj priložnostmi. Skozi osebne zgodbe invalidov in poškodovancev želijo prispevati k spodbujanju pozitivnega in zdravega vedenja otrok in mladostnikov ter vplivati na varovalne in spodbujevalne dejavnike pred rabo alkohola ter drugih prepovedanih drog in spodbujati k zdravemu načinu življenja. Z inovativnim in pozitivnim pristopom do pripovedi osebnih zgodb vplivajo na mlade in spreminjajo njihova stališča. (Povz. po: <https://www.vozim.si/sl/o-nas>)

3. Avto-moto zveza Slovenije je največja slovenska nevladna organizacija na področju varne mobilnosti. Z različnimi dejavnostmi in aktivnostmi, ki jih izvaja sama, v sodelovanju z AMZS, d. d., in z drugimi partnerji sooblikuje prometno varnost v trikotniku udeleženci v prometu–infrastruktura–vozila:

- udeleženci v prometu: ozaveščanje v obliki kampanj in drugih aktivnosti za večjo prometno varnost, objavljanje strokovnih ter drugih ozaveščevalnih vsebin v Motoreviji in na spletu, izobraževanje v šoli vožnje in s programi varne vožnje;
- infrastruktura: testi in ocenjevanje stanja cest (npr. EuroRAP);
- vozila: najrazličnejši testi, kot so testi pnevmatik, testi otroških varnostnih sedežev, servisna dejavnost, tehnični pregledi itd.

(<https://www.amzs.si/o-nas/avto-moto-zveza-slovenije/varna-mobilnost>)

4. Projekt After taxi je namenjen zmanjševanju števila prometnih nesreč zaradi vožnje pod vplivom alkohola ter odvrčanju mladih od vožnje pod vplivom alkohola, prav tako pa je njegov cilj zavarovati vse udeležence v cestnem prometu. Mlade spodbuja k načrtovanju vožnje na zabavo in nazaj, na DrogArtovi info točki lahko dobijo kupone za brezplačno ali cenejšo vožnjo s taksijem v vrednosti 20 evrov ob predhodni registraciji na internetni strani. Projekt deluje v Ljubljani in Mariboru, namenjen pa je mladim med 16. in 30. letom, ki načrtujejo zabavo med vikendom, saj lahko taksi pokličejo med polnočjo in 7. uro zjutraj. Takrat skoraj ni avtobusnih prevozov, zato se mladi pogosto vinjeni odločijo za uporabo avtomobila. (Povz. po: <https://www.aftertaxi.si/>)

5. Fundacija Z glavo na zabavo organizira prireditve za različne ciljne skupine, v katere vključuje različne preventivne in zabavne vsebine, s katerimi dokazuje, da se je možno zabavati tudi brez alkohola, tobaka in prepovedanih drog, hkrati pa opozarja na nezdržljivost uživanja alkohola in drog z udeležbo v cestnem prometu. Spodbuja k bolj zdravemu preživljanju prostega časa ter ponuja alternative prevladujočemu življenjskemu slogu, ki ga oblikuje interes kapitala ob pomoči medijev. Prav tako sodelujejo na različnih prireditvah, kot so Škisova tržnica, Majske igre, Festival Lent, Pivo&Cvetje itd., kjer obiskovalce spodbujajo k zabavi brez alkohola in drog ter opozarjajo na nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola in drog. Izvajajo pa tudi različne televizijske oddaje Z glavo na zabavo, pri čemer poskušajo biti vsebinsko aktualni in preventivno zabavni, pri tem pa se izogibajo moraliziranju, saj se zavedajo, da so lahko le tako prepričljivi pri mladostnikih v občutljivih letih odraščanja. (Povz. po: https://www.policija.si/images/stories/NovinarskoSredisce/SporocilaZaJavnost/2010/november/27-z_glavo_na_zabavo_zakljucna/zgnz.pdf)

6. Zavod Varna pot je organizacija, ki želi s svojimi aktivnostmi zavarovati vse udeležence v cestnem prometu. S pomočjo preventivnih in izobraževalnih programov,

humanitarnih akcij ter strokovnega vpliva na pozitivne spremembe zakonodaje se trudijo dvigniti družbeno in osebno odgovornost v cestnem prometu. Z Evropsko listino o cestnoprometni varnosti so se zavezali k uresničevanju aktivnosti, ki zagotavljajo rešitve problemov v cestnem prometu. Kot člani Evropskega združenja žrtev prometnih nesreč pa so se zavezali k nudenju podpore žrtvam prometnih nesreč v obliki brezplačne, psihološke in pravne pomoči ter prispevanju k večji prometni varnosti v sodelovanju z vladnimi in nevladnimi organizacijami z različnimi preventivnimi programi. (Povz. po: <https://varnapot.si/>)

7. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu deluje v okviru Ministrstva za promet. Ocenjujejo, kakšna je varnost v cestnem prometu, predlagajo različne programe in ukrepe za izboljšanje varnosti v prometu in skrbijo za izvajanje izboljšav. Prav tako delujejo na področju prometne vzgoje z različnimi izobraževanji ter izdajanjem publikacij in gradiv. Sodelujejo s šolami in vrtci ter organizirajo razprave, predavanja, delavnice in druge aktivnosti o varnosti v cestnem prometu. Skrbijo za varno vključevanje ljudi vseh starosti v cestni promet. Trudijo se za odpravljanje nevarnosti v prometu, ki so posledica hitrosti, alkohola ali mamil. Priporočajo uporabo čelade, varnostnega pasu, otroškega sedeža in primerne opreme, skrbijo pa tudi za umiritev prometa ob šolskih poteh. Njihove akcije so namenjene predšolskim in šolskim otrokom, mladostnikom, širi javnosti, sodelujejo pa tudi na različnih prireditvah, kot so Študentska arena, Otroški bazar, Festival za tretje življenjsko obdobje. Njihove akcije so: Pasavček, Bodi preViden, Dan brez avtomobila, Lumpijeva varna pot v šolo, Hitrost ubija – vozimo pametno, Prehitra vožnja – obžalovanja vredna, 40 dni brez alkohola itd. (Povz. po: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/svet-za-preventivo-in-vzgojo-v-cestnem-prometu-mestne-obcine-ljubljana/>)

8. Storitev Scooter Billy je taksi storitev, ki poskrbi za voznika in njegovo vozilo. Njegov voznik se do stranke pripelje z zložljivim motornim kolesom. Motorno kolo zloži, ga da v prenosno torbo, ki jo pospravi v avto, stranko in njen avto pa odpelje do 30 km iz

Ljubljane. Pred vožnjo preveri, ali je avto zavarovan, in si zapiše prevožene kilometre, kar služi kot osnova za izračun storitve. Tako pomagajo osebam, ki so pod vplivom alkohola in ne želijo voziti, poleg tega pa nudijo storitev tudi različnim osebam, ki ne morejo voziti zaradi drugih vzrokov (poškodba, slabo počutje, odvzem voznškega dovoljenja) ali podjetjem za njihove uslužbence in stranke. (Povz. po: <https://www.sbservis.si/taxi-storitev.html>)

9. 0,0 šofer je nacionalna akcija, ki poteka pod okriljem Ministrstva za zdravje in v kateri sodeluje tudi Javna agencija RS za varnost prometa. Vse udeležence v prometu opozarja, da je sodelovanje v prometu pod vplivom alkohola resno tveganje za povzročitev prometne nesreče ali udeležbo v njej. (Povz. po: <https://www.avp-rs.si/00-sofer/>)

2.6.7 PREVENTIVA NA PODROČJU VARNOSTI V PROMETU

V Sloveniji imamo okoli 40 programov, ki se ukvarjajo z odvisniki od drog, od tega 18 centrov, npr.:

- Univerzitetna psihiatrična klinika Ljubljana - projekt
 - NIJZ (Nacionalni inštitut za javno zdravje) - projekt
 - Društvo Projekt Človek
 - Društvo za zmanjševanje škode zaradi drog Stigma
 - Mnogo CPZOPD (Centri za preprečevanje in zdravljenje odvisnosti od prepovedanih drog), ki jih ima vsaka občina v zdravstvenih domovih ali društvih.
- (Povz. po: <https://www.zd-go.si/ambulante/zdravljenje-odvisnosti/>)

3. EKONOMSKE POSLEDICE

Družbeno – ekonomski stroški v letih 2018, 2019 in 2020

STROŠKI PROMETNIH NESREČ				
LETO	brez poškodovanih	z lahko poškodovanimi	s hudo poškodovanimi	s smrtnim izidom
	EUR			
2018	6.561	12.497	14.133	38.229

STROŠKI POSLEDIC PROMETNIH NESREČ				
LETO	brez poškodb	z lahko tel. poškodbo	s hudo tel. poškodbo	s smrtnim izidom
	EUR			
2018	40	22.710	230.298	1.982.613

STROŠKI PROMETNIH NESREČ				
LETO	brez poškodovanih	z lahko poškodovanimi	s hudo poškodovanimi	s smrtnim izidom
	EUR			
2019	6.866	13.079	14.790	40.008

STROŠKI POSLEDIC PROMETNIH NESREČ				
LETO	brez poškodb	z lahko tel. poškodbo	s hudo tel. poškodbo	s smrtnim izidom
	EUR			
2019	42	23.767	241.014	2.074.870

STROŠKI PROMETNIH NESREČ				
LETO	brez poškodovanih	z lahko poškodovanimi	s hudo poškodovanimi	s smrtnim izidom
	EUR			
2020	6.613	12.597	14.246	38.535

STROŠKI POSLEDIC PROMETNIH NESREČ				
LETO	brez poškodb	z lahko tel. poškodbo	s hudo tel. poškodbo	s smrtnim izidom
	EUR			
2020	41	22.892	232.139	1.998.467

(Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-strozkov-prometnih-nesrec/>)

Stroški prometnih nesreč

Od leta 2018 do leta 2019 so vsi stroški prometnih nesreč (brez poškodb, lahke in hude poškodbe in smrtnim izidom) narasli. Narasli so le stroški prometnih nesreč brez poškodb udeležencev, in sicer, za 305 EUR. Stroški prometnih nesreč z lahkimi poškodbami udeležencev, so se povečali za 582 EUR več kot leta 2018. Stroški hudo poškodovanih udeležencev v prometnih nesrečah so narasli za 657 EUR. Stroški prometnih nesreč s smrtnim izidom, pa so se povišali za 1.779 EUR. V letu 2020, ko se je začela situacija s Korona virusom, se je stanje zopet stabiliziralo. Vendar ne dovolj, da bi pokrili izgubo predhodnega leta. Stroški prometnih nesreč brez poškodb udeležencev, so se znižali za 253 EUR. Stroški prometnih nesreč z lahkimi poškodbami udeležencev, pa za 482 EUR. Za 544 EUR so se znižali stroški hudo poškodovanih udeležencev v prometnih nesrečah. Stroški prometnih nesreč s smrtnim izidom, pa so narasli za 1.473 EUR. Torej, trend družbeno-ekonomskih stroškov je v zadnjih letih padajoč.

Stroški posledic prometnih nesreč

Zadnja 3 leta se število nesreč brez poškodb ni ravno spreminjalo (porast/padec za 1 osebo). Stroški prometnih nesreč z lahkimi oz. težkimi poškodbami in s smrtnim izidom zadnja tri leta padajo. V letu 2018 pa jih je bilo najmanj, za 104.030 EUR manj kot 2019 in 17.877 EUR manj kot v letu 2020. V letu 2020 pa so stroški ponovno občutno padli: 8.6153 EUR manj kot v letu 2019 in 17.877 EUR manj kot v letu 2018.

Povzetek

Iz navedenega lahko sklepamo, da bi se z omejevanjem druženj s prisotnostjo prepovedanih substanc, število prometnih nesreč in njihovih stroškov znižalo.

Glede na zbrane podatke in analizo le-teh, lahko **hipotezo 6, da se vrednost ekonomskih posledic prometnih nesreč zmanjšuje, POTRDIMO.**

3. EMPIRIČNI DEL

4.1 METODOLOGIJA

Podatke sva pridobili s pomočjo anketnega vprašalnika in sekundarnih informacij preko interneta (spletni brskalnik Google, spletna stran Agencije za varnost prometa, spletna stran policije itd.). Kontaktirali sva policista s Policijske postaje Bežigrad, ki naju je nato usmeril na Policijsko akademijo v Tacnu ter uslužbenca AVP-ja. Nekaj podatkov pa nama je posredovala študentka varnosti in policijskega dela, s Fakultete za varnostne vede. Želeli sva opraviti tudi tri intervjuje: z očetom dekleta, preminulega v prometni nesreči, ki jo je povzročil voznik pod vplivom alkohola, z zavarovalnico Triglav ter s policistom s Policijske postaje Bežigrad. Intervjujev žal ni bilo mogoče izvesti, zato sva v raziskovalno nalogo vključili zgodbe udeležencev v prometu, ki so bile objavljene na internetu. Sestavili sva anketni vprašalnik in vprašali 108 anketirancev. Zavedava se, da je 108 anketirancev premajhen delež populacije Slovenije, da bi lahko rezultate posploševali. Zato sva v svojo nalogo vključili sekundarne vire, ki najine zaključke hipotez potrjujejo.

4.2 PODATKI POLICIJE IN AGENCIJE ZA VARNOST PROMETA

4.2.1 VZROKI PROMETNIH NESREČ Z UDELEŽBO MLADIH

Glavni vzroki prometnih nesreč so povezani z neprilagojeno hitrostjo, nepravilnim prehitevanjem ter nepravilno stranjo in smerjo vožnje. Prav tako pa je pogosto pri prometnih nesrečah z mladimi prisoten alkohol. Eden izmed ključnih dejavnikov tveganja, bolj prisoten pri mladih, pa je tudi uporaba mobilnih telefon v prometu. Tuje študije kažejo, da skoraj tri četrtine mladih uporablja mobilni telefon med vožnjo, ne samo za klice, ampak tudi za sms, spremljanje novic itd. (<https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/mladostniki-in-mladi/>)

4.2.2 TEORIJE IN MODELI VOZNIKOVEGA RAVNANJA

Prometni znaki naj bi pripravili voznika na vedenjske zahteve, ki jih zastavlja potek ceste oz. razmere na njej. Spodbudili naj bi potrebni motorični odziv. Prej ko voznik vidi znak, več časa bo imel na razpolago za predelavo informacije in ustrezno ukrepanje. Toda znani so rezultati mnogih raziskav, da si vozniki ne zapomnijo vseh znakov enako dobro oz. da jih nasploh slabo obnavljajo. Prav tako se je pokazalo, da izkušeni vozniki redkeje osredotočajo pogled na znake v primerjavi z neizkušenimi (Crundall in Underwood, 2001). Ugotovitev, da vozniki lahko spremenijo vedenje, ne da bi se spomnili znaka, morda kaže na drugačno, nezavedno predelavo obvestil oz. nezavedno pripravljajalno funkcijo prometnih znakov. Avtorji navajajo tudi, da se ta proces razvija z naraščajočo izkušnjo.

Teorija odločanja na osnovi prepoznave govori o odločanju izkušenih voznikov in ne o odločanju začetnikov. Bogate izkušnje jim omogočajo prepoznavo kritičnih znakov, ki nato usmerjajo njihovo ravnanje. Torej, izkušen voznik v kritičnih razmerah ne bo tehtal različnih alternativ in se nato za eno odločil, ampak bo preprosto vedel, kaj mora storiti. Kadar bo šlo za povsem nove razmere, ki jih še ni izkusil, bo v mislih preigral možne posledice dane akcije, in če bo zamišljena simulacija uspešna, bo tako tudi deloval. Uspešno odločanje je torej odvisno od izkušenj, kar pa je znano tudi iz prometne prakse. (Povz. po: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/09/Osnove-psihologije-v-cestnem-prometu-1.pdf>)

Kar se tiče izogibanju nevarnostim pa obstaja pomembna razlika med vozniki začetniki in izkušenimi vozniki. Izkušeni precej bolje predvidevajo predvsem zato, ker jim uspe pravočasno zaznati opozorila, ki se nanašajo na morebitno nevarno ali kako drugače neprijetno situacijo. Pri nedoslednem opazovanju mrtvih kotov vzvratnih ogledal je tako bistveno manjša verjetnost, da bi v situaciji, ko bi tam lahko bil drug udeleženelec cestnega prometa, takšno opazovanje opustil izkušen voznik kot neizkušen. Čeprav so izkušeni vozniki glede na zaznane nevarnosti navidez pripravljeni tvegati več, imajo manj prometnih nesreč. (Povz. po: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2014/11/lastnosti-in-znacilnosti-voznika.pdf>)

4.2.3 PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE – POVZROČITELJ POD VPLIVOM ALKOHOLA

Tabela 5: Prometne nesreče in posledice v zadnjem 5-letnem obdobju

LETO	Št. prometnih nesreč	Št. prometnih nesreč s telesno poškodbo in smrtjo	Poškodbe			Skupaj poškodbe (H+L)
			Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba	
2016	1870	786	41	175	834	1009
2017	1528	627	32	140	630	770
2018	1491	626	22	151	632	783
2019	1554	611	33	140	621	761
2020	1364	516	27	122	472	594
primerjava 20/16	-27%	-34%	-34%	-30%	-43%	-41%
primerjava 20/19	-12%	-16%	-18%	-13%	-24%	-22%

(Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2021/03/analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2020.pdf>)

V letu 2020 se je zaradi alkoholiziranih povzročiteljev pripetilo 1.364 prometnih nesreč oz. 12 % manj kot v letu 2019. Zmanjšanje beležimo tudi pri številu prometnih nesreč s telesno poškodbo in smrtjo (za 16 % manj v primerjavi z letom poprej). Skupaj je v prometnih nesrečah, ki jih je povzročil alkoholiziran udeleženec, umrlo 27 (33) udeležencev oz. 18 % manj kot v lanskem primerjalnem obdobju. Delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom je v letu 2020 znašal 37 % (31 % v letu 2019). Skupaj je bilo v letu 2020 122 (-13 %) hudo telesno poškodovanih udeležencev, lažje telesno poškodovanih pa je bilo 472 udeležencev (-24 %).

Tabela 6: Prometne nesreče in posledice – povzročitelj pod vplivom alkohola

Starostni razred	Št. povzročenih prometnih nesreč	Posledice, ki so jih utrpeli vsi udeleženci		
		Smrt	Huda tel. poškodba	Lažja tel. poškodba
od 0 do 14	0	0	0	0
od 15 do 17	10	1	4	5
od 18 do 24	159	6	15	60
od 25 do 34	284	5	26	91
od 35 do 44	280	3	27	108
od 45 do 54	273	6	19	83
od 55 do 64	200	5	19	75
nad 64	158	1	12	50

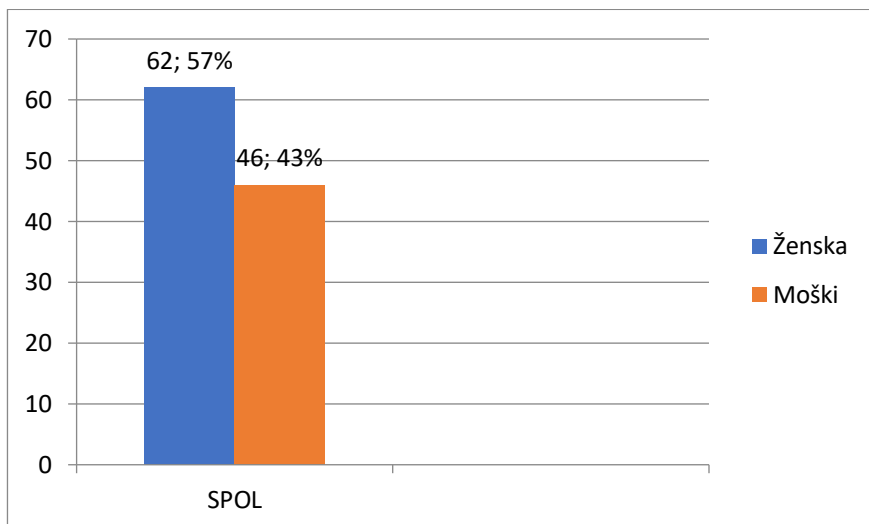
(Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2021/03/analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2020.pdf>)

Zgornja tabela prikazuje število prometnih nesreč, ki so jih vozniki povzročili pod vplivom alkohola. Največ prometnih nesreč so povzročili udeleženci v starostni skupini med 25. in 34. letom starosti (284 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 5 udeležencev) ter v starostni skupini med 35. in 44. letom starosti (280 prometnih nesrečah, v katerih so umrli 3 udeleženci). Največ prometnih nesreč s smrtnim izidom pa so povzročili mladi v starostni skupini od 18 do 24 let ter v starostni skupini med 45. in 54. letom starosti – oboji po 6 prometnih nesreč, v katerih je umrlo prav toliko udeležencev. (Povz. Po: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2021/03/analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2020.pdf>)

4.3 ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA

4.3.1 Analiza glede na spol

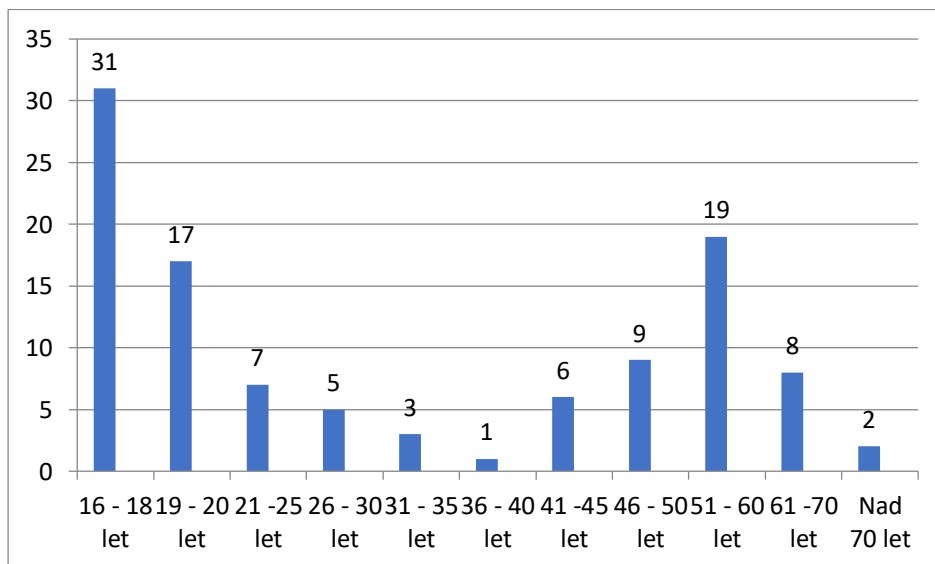
Graf 4: Analiza glede na spol



Iz grafa lahko razberemo, da je anketo v večini reševala ženska populacija (57%).

4.3.2 Analiza glede na starost

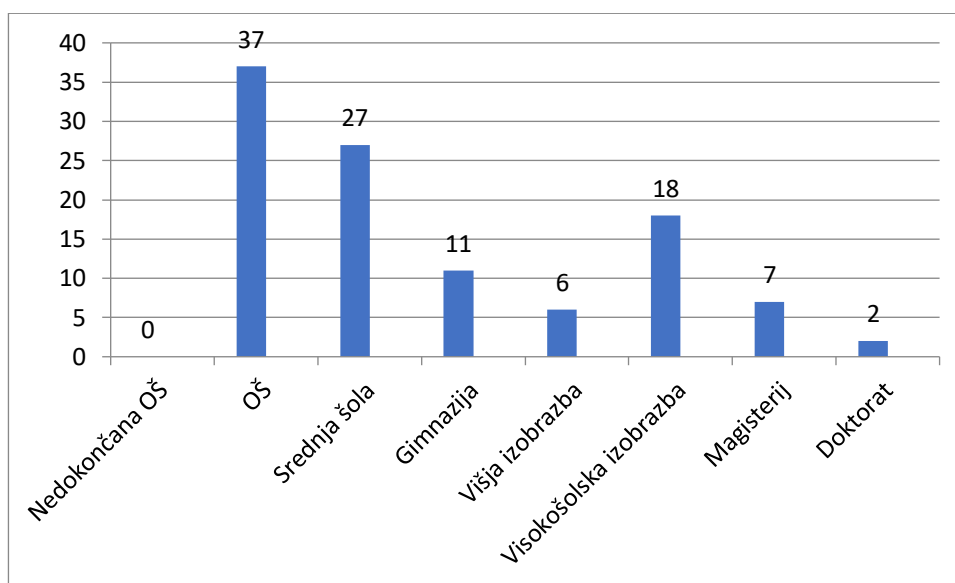
Graf 5: Analiza glede na starost



Iz grafa lahko razberemo, da je največ anketirancev v starosti med 16. in 20. letom ter 51. in 60. letom.

4.3.3 Analiza glede na izobrazbo

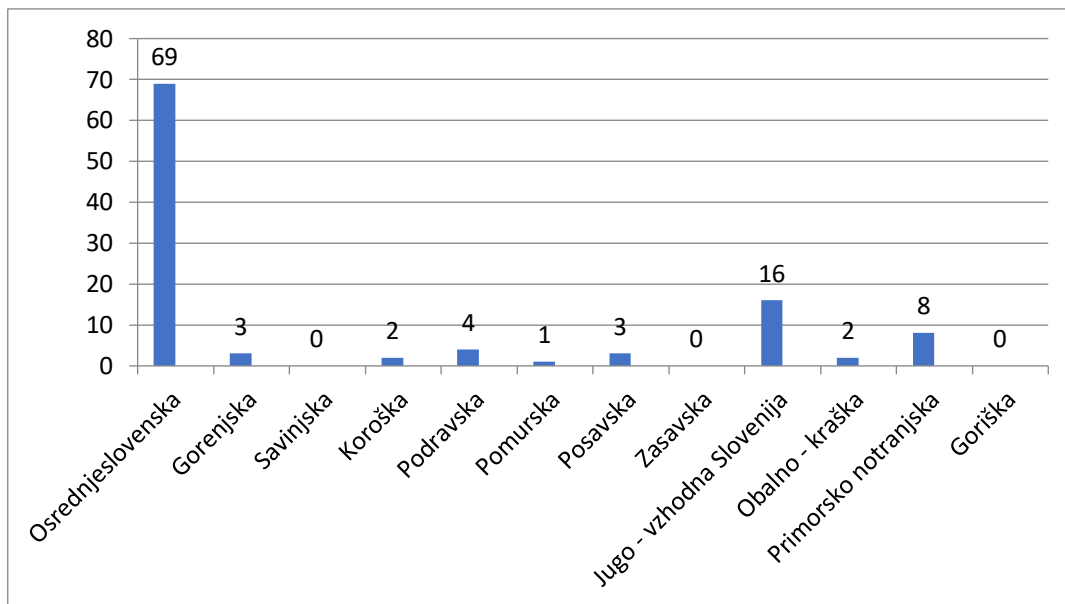
Graf 6: Analiza glede na izobrazbo



Iz grafa lahko razberemo, da imajo vsi anketiranci opravljeno osnovno šolo. Prav tako lahko razberemo, da imamo 2 anketiranca, ki imata doktorat, in kar 7, ki jih ima magisterij. Imamo tudi 27 anketirancev s končano srednjo šolo, 11 jih ima gimnazijo, 6 jih ima višjo izobrazbo, 18 pa visokošolsko izobrazbo. Vendar v anketi še zmeraj prevladujejo dijaki oz. anketiranci s končano osnovno šolo (37).

4.3.4 Analiza glede na statistično regijo bivanja

Graf 7: Analiza glede na statistično regijo bivanja

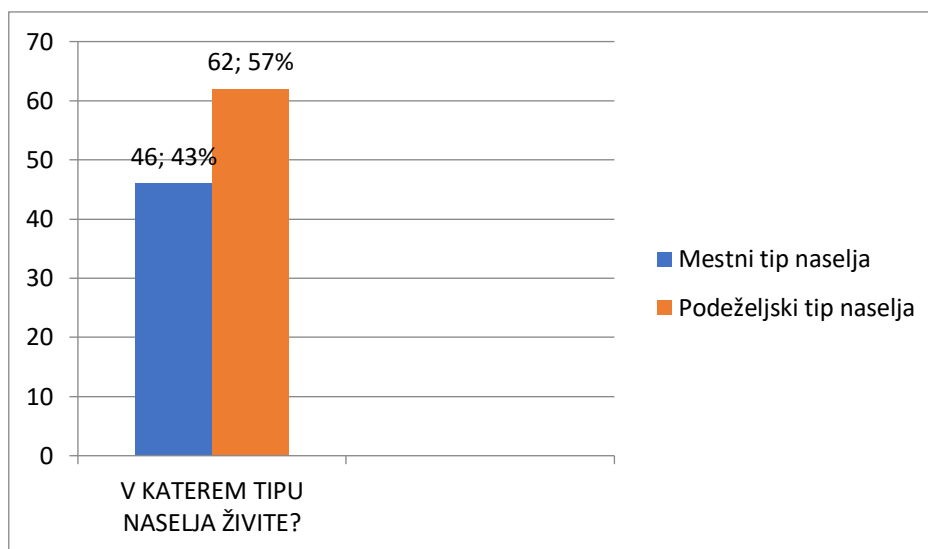


Iz grafa lahko razberemo, da je večina anketirancev iz osrednjeslovenske regije – 69 oz. 74,52 % anketirancev.

Nobene anketiranca nimamo iz savinjske, zasavske ali iz goriške regije. Vse ostale regije nihajo na podobno nizki ravni.

4.3.5 Analiza glede na tip naselja

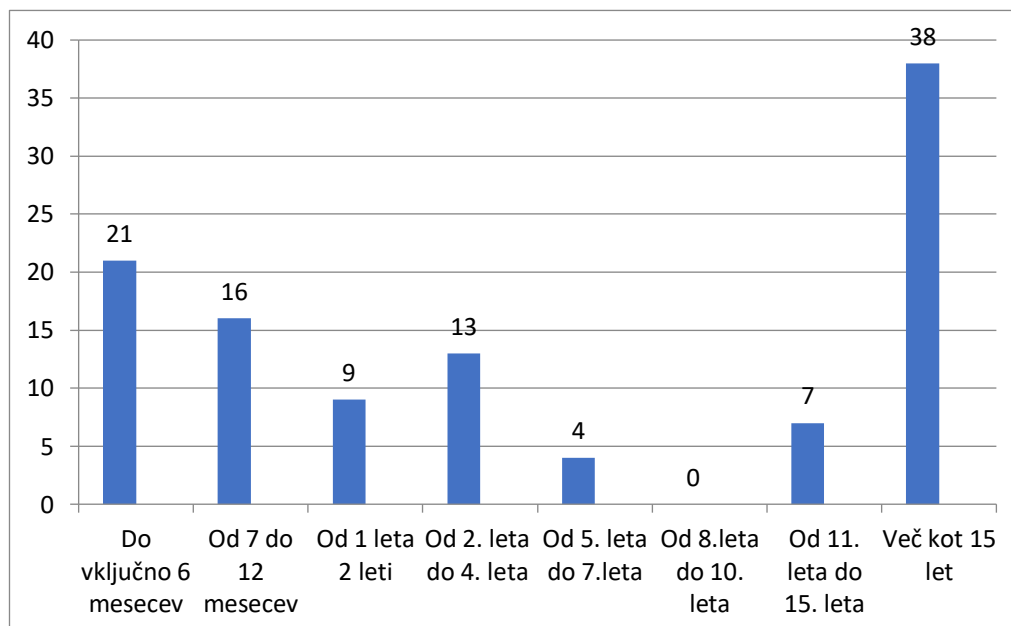
Graf 8: Analiza glede na tip naselja



Graf prikazuje, da je večina anketirancev iz podeželskega tipa naselja, kar 62 anketirancev oz. 57 %.

4.3.6 Analiza glede na čas imetja voznškega izpita kategorije B

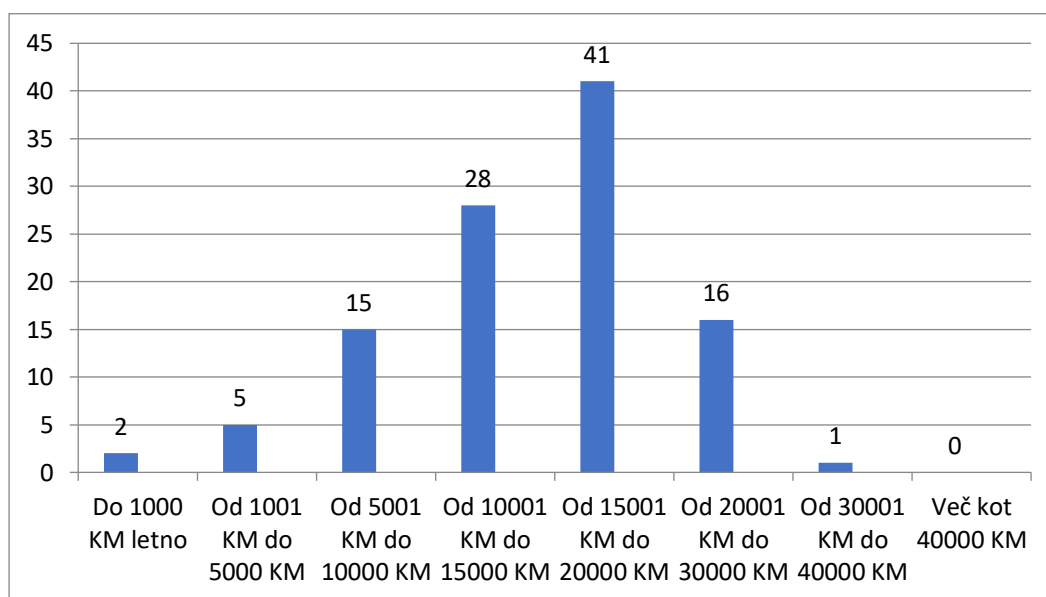
Graf 9: Analiza glede na časa imetja voznškega izpita kategorije B



Iz grafa lahko razberemo, da ima večina anketirancev vozniško dovoljenje B-kategorije že več kot 15 let. Vsi ostali ga imajo manj kot 8 ali več kot 10 let. Prav tako imamo kar nekaj "svežih" voznikov (37), od tega ima 21 anketirancev vozniško dovoljenje manj kot pol leta, 16 pa jih ima vozniški izpit več kot pol leta, a manj kot 1 leto.

4.3.7 Analiza glede letno prevoženih kilometrov

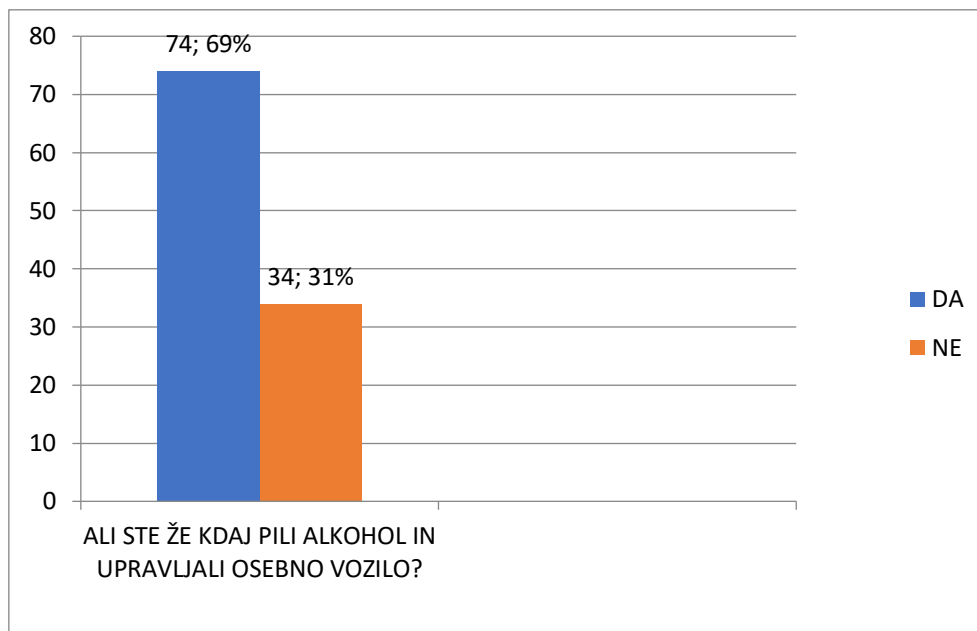
Graf 10: Analiza glede letno prevoženih kilometrov



Graf nam prikazuje, da nobeden od anketirancev ni prevozil več kot 40.000 km letno, večina pa jih prevozi od 15.001 km do 20.000 km letno.

4.3.8 Analiza glede na vožnjo pod vplivom alkohola

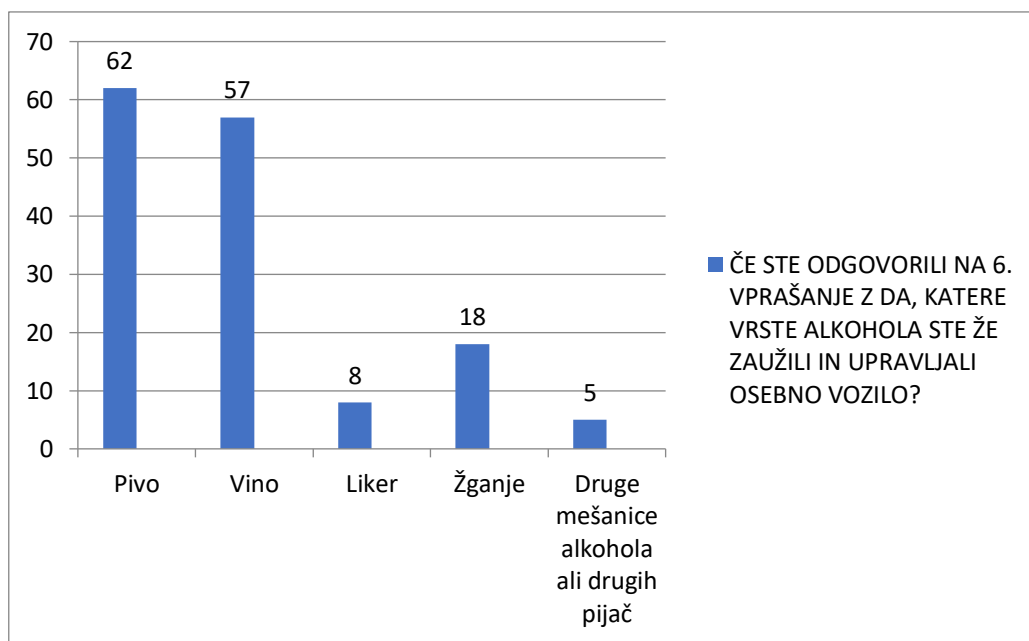
Graf 11: Analiza glede na vožnjo pod vplivom alkohola



Graf nam pove, da je 69 % anketirancev (74) kljub pitju alkohola imelo pogum upravljati osebno vozilo.

4.3.9 Analiza glede na vrsto zaužite alkoholne pijače in upravljanja vozila

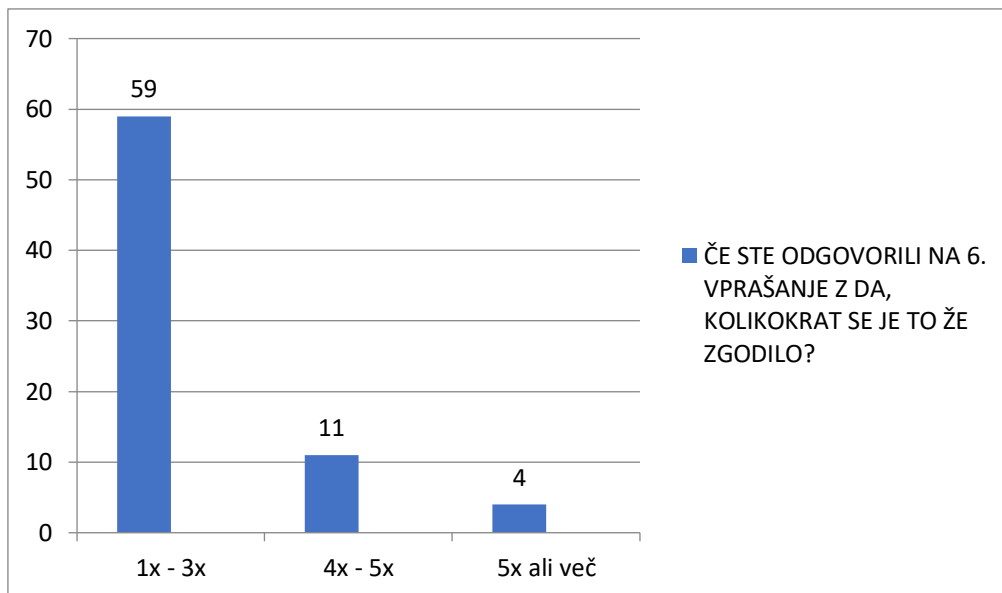
Graf 12: Analiza glede na vrsto zaužite alkoholne pijače in upravljanja vozila



Iz grafa razberemo, da največ anketirancev poseže po pivu (62), temu sledi vino (57), nekje na sredini je žganje (18), manjše število anketirancev pa pije liker (8) in druge pijače (5), npr. koktajle, viski, tekilo ...

4.3.9.1 Analiza glede na pogostost vožnje pod vplivom alkohola

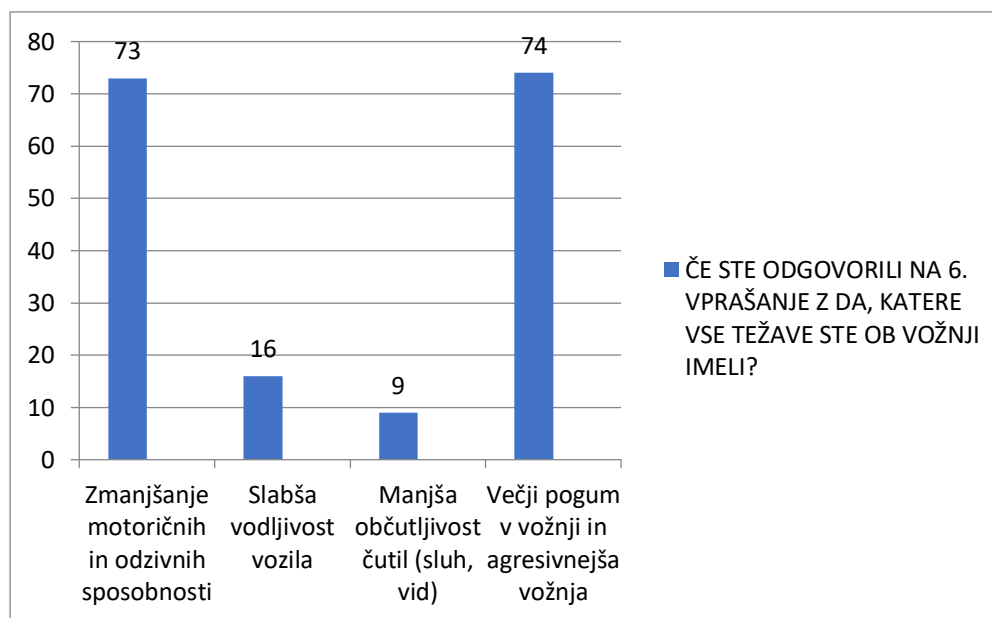
Graf 13: Analiza glede na pogostost vožnje pod vplivom alkohola



Graf nam pove, da tisti anketiranci, ki so na 6. vprašanje odgovorili z DA, so to doživeli vsaj enkrat do trikrat (59). 11 anketirancem se je to zgodilo štirikrat ali petkrat, 4 voznikom pa se je to zgodilo že več kot petkrat.

4.3.9.2 Analiza glede na težave ob vožnji

Graf 14: Analiza glede na težave ob vožnji

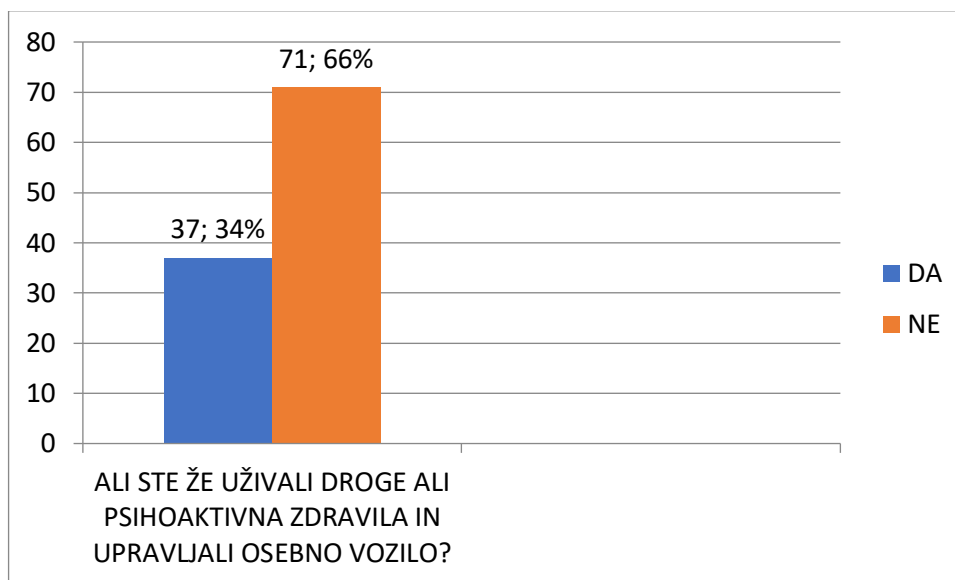


Iz grafa smo ugotovili, da so imeli vsi anketiranci, ki so na 6. vprašanje odgovorili z DA, težave z zmanjšanjem motoričnih in odzivnih sposobnosti in prav tako z večjim pogumom v vožnji ter agresivnejšo vožnjo. 16 anketirancev ima tudi problem s slabšo vodljivostjo vozila, 9 voznikov pa ima manj občutljive čute, kot npr. sluh in vid.

Pri tem vprašanju je bila opcija tudi, da sami dodajo še kakšno težavo. Dodali so prehitro vožnjo v ovinkih, slabost, glavobole in vrtoglavico.

4.3.10 Analiza glede uživanja drog in psihoaktivnih snovi in upravljanja vozila

Graf 15: Analiza glede uživanja drog in psihoaktivnih snovi in upravljanja vozila

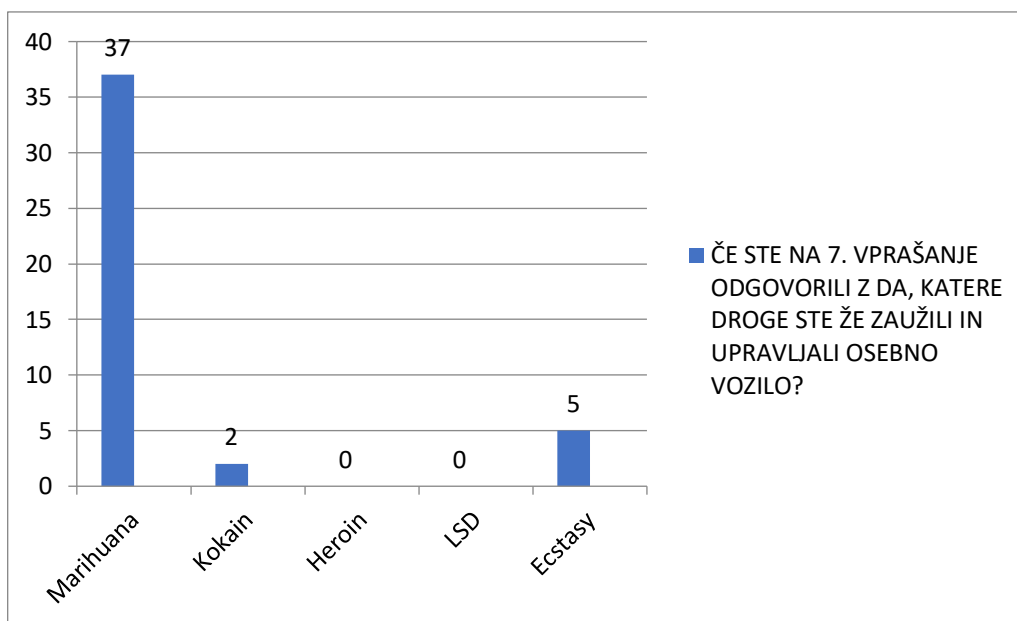


Graf prikazuje, da je pri drogah ravno obratno kot pri alkoholu. 37 (34 %) anketirancev je že uživalo droge in sedlo za volan.

Glede na analizo in podatkov AVP-jeve analize iz leta 2019, navedene v poglavju 2.3.1 Povprečna stopnja alkoholiziranosti povzročiteljev prometnih nesreč s smrtnim izidom, lahko **hipotezo 3, da imajo izkušeni vozniki udeleženi v prometnih nesrečah nižjo vsebnost alkohola in prepovedanih substanc kot mladi vozniki v prometu, ZAVRNEMO.**

4.3.10.1 Analiza glede na vrsto zaužite droge in upravljanja osebnega vozila

Graf 16: Analiza glede na vrsto zaužite droge in upravljanja osebnega vozila

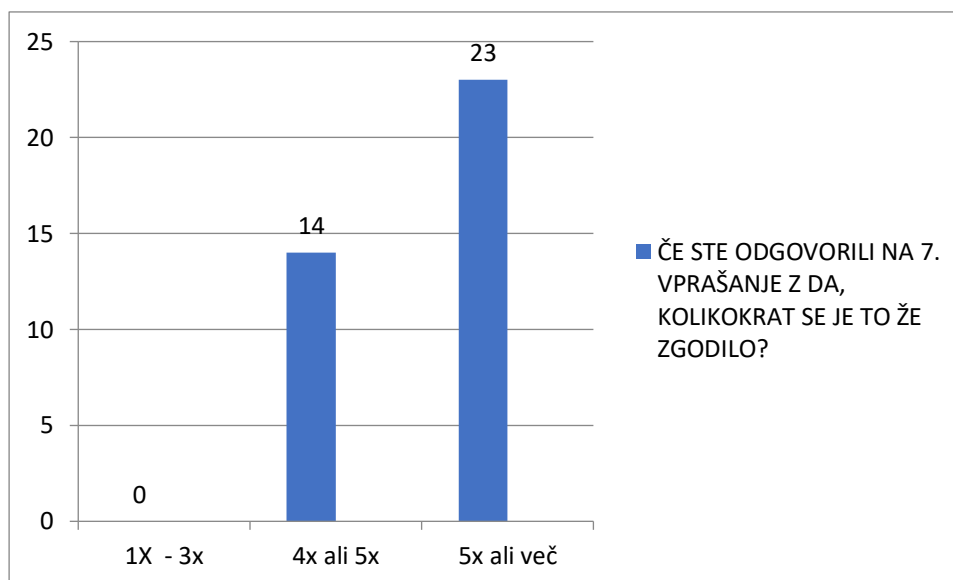


Graf nam prikazuje, da so vsi anketiranci, ki so na 7. vprašanje odgovorili z DA, zaužili marihuano, vendar ni nihče zaužil heroina ali LSD.

Tudi to vprašanje je imelo možnost, da so anketiranci dodali še kakšno vrsto droge. Nekaj voznikov je navedlo, da so zaužili gobice, spid ipd.

4.3.10.2 Analiza glede na pogostost vožnje pod vplivom drog

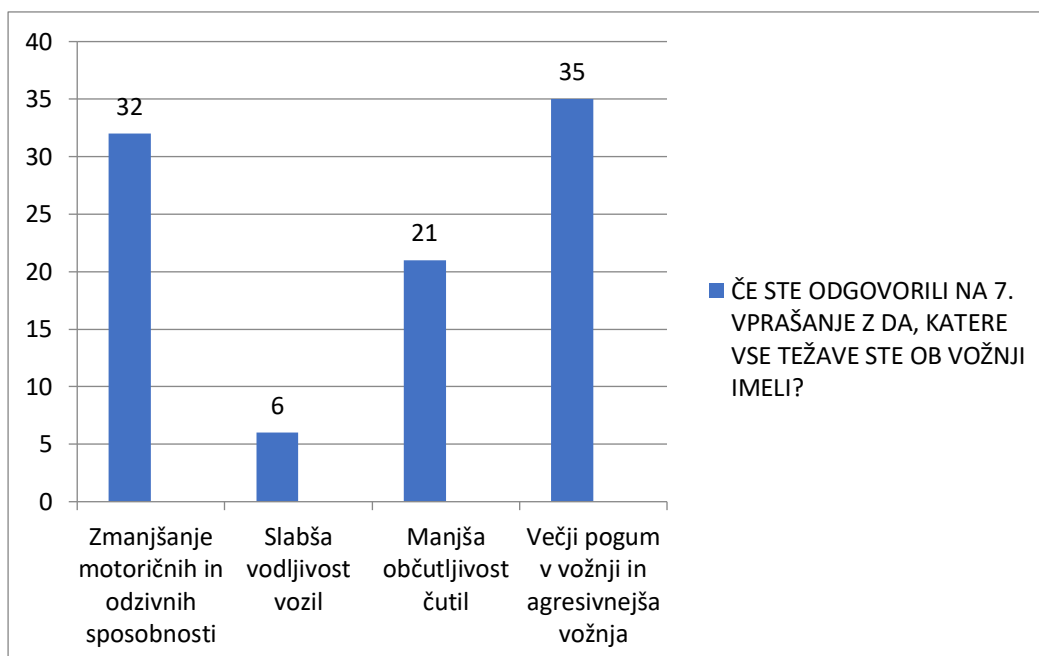
Graf 17: Analiza glede na pogostost vožnje pod vplivom drog



Graf nam pove, da vsi tisti, ki so zaužili drogo in sedli za volan, so to storili več kot trikrat. Rezultati za droge so v tem primeru bolj zaskrblijoči.

4.3.10.3 Analiza glede na težave ob vožnji

Graf 18: Analiza glede na težave ob vožnji

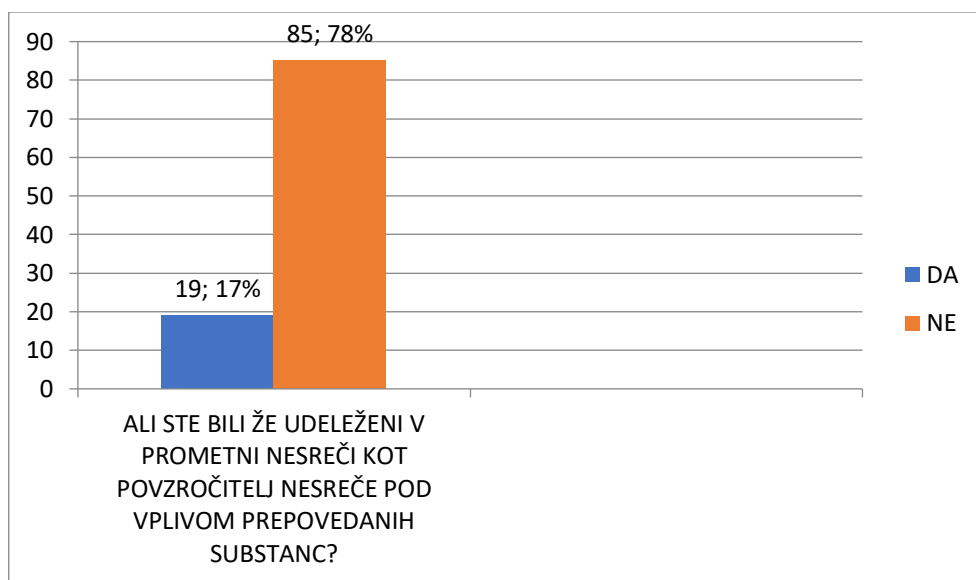


Graf kaže, da ima večina anketirancev probleme z zmanjšanjem motoričnih in odzivnih sposobnosti, z večjim pogumom in agresivno vožnjo.

Ponovno je bila možnost dodajanja odgovorov in anketiranci so dodali dvojni vid, slabost in vrtoglavico.

4.3.11 Analiza glede na povzročitev prometne nesreče pod vplivom prepovedanih substanc

Graf 19: Analiza glede na povzročitev prometne nesreče pod vplivom prepovedanih substanc



Iz grafa razberemo, da je bilo kar 19 oz. 17 % anketirancev povzročiteljev prometnih nesreč pod vplivom prepovedanih substanc (alkohol, zdravila, droge ...).

Glede na analizo in podatke iz AVP-jeve raziskave iz leta 2020, ki je navedena v poglavju 4.2.1 Vzroki prometnih nesreč z udeležbo mladih, sklepava, da glavni vzrok prometnih nesreč pri mladih ni alkoholizirano stanje, saj se prvi dve leti po pridobitvi vozniškega dovoljenja bojijo za izgubo le-tega in zato glavno vlogo prometnih nesreč pri njih igra neizkušnost.

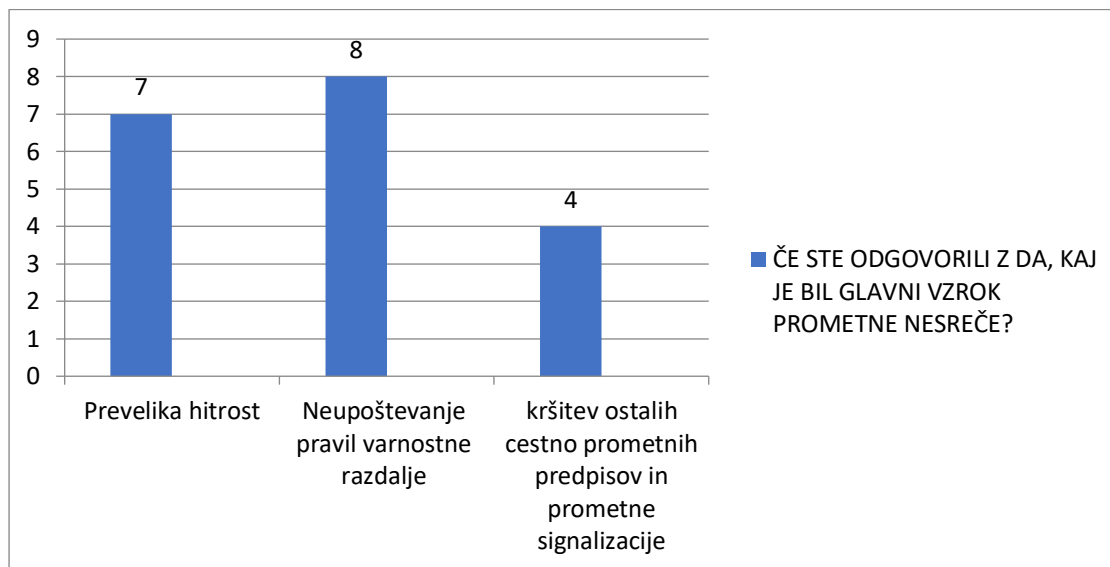
Zato lahko **hipotezo 2, da je glavni vzrok prometnih nesreč med mladimi alkoholizirano stanje, ZAVRNEMO.**

Glede na analizo ankete in zbrane podatke iz AVP-jeve raziskave iz leta 2020, navedene v poglavju 4.2.3 Prometne nesreče in posledice – povzročitelj pod vplivom alkohola, lahko

tudi **hipotezo 5**, da je delež izkušenih voznikov povzročiteljev v prometnih nesrečah manjši kot delež mladih voznikov, **ZAVRNEMO**.

4.3.11.1 Analiza glede na glavni vzrok prometne nesreče

Graf 20: Analiza glede na glavni vzrok prometne nesreče



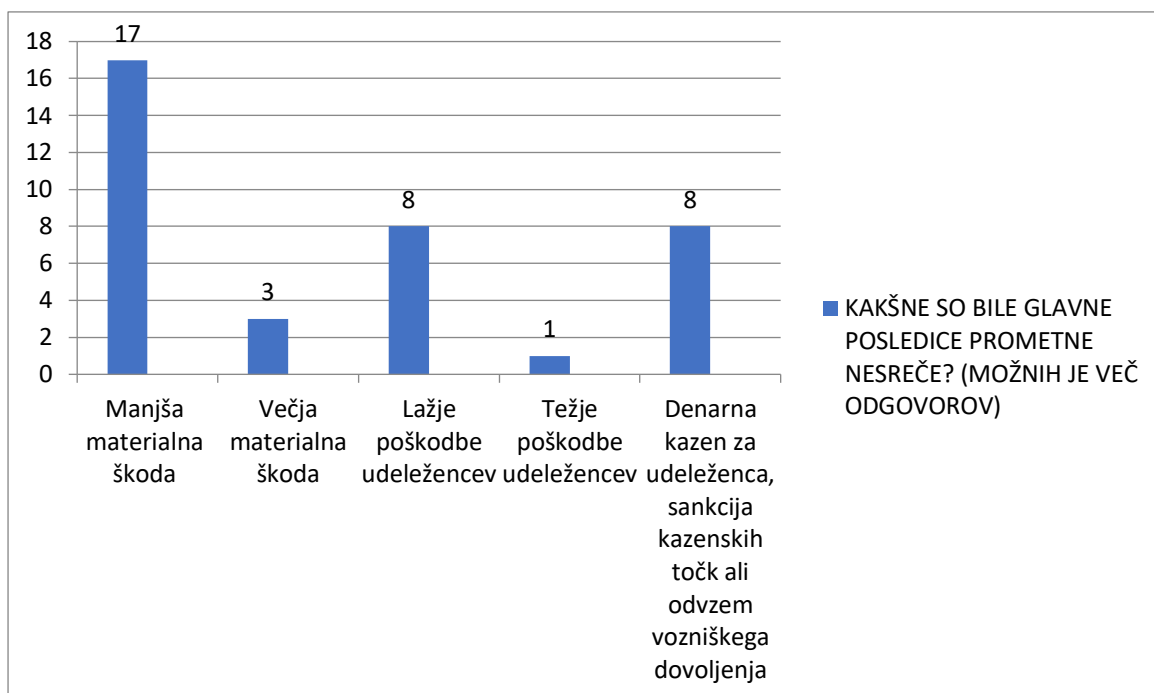
Iz grafa lahko razberemo, da so vzroki nesreč skoraj povsod enaki. Še zmeraj je najbolj krivo neupoštevanje pravil varnostne razdalje, najmanj nesreč pa je zaradi kršitev cestnoprometnih predpisov in prometne signalizacije.

Glede na analizo in sekundarne vire AVP-ja ugotavljamo, da sicer izkušeni vozniki so varnejši vozniki, ne pa tudi manjši kršitelji cestno prometnih predpisov. Zaradi svojih izkušenj in števila let od pridobitve vozniškega dovoljenja lahko podzavestno spregledajo znake ali pa pozabijo njihov pomen.

Zato lahko **hipotezo 4**, da so izkušeni vozniki varnejši vozniki in so manjši kršitelji cestno prometnih predpisov kot mladi vozniki, **DELNO POTRDIMO IN DELNO ZAVRNEMO**.

4.3.11.2 Analiza glede na glavne posledice prometne nesreče

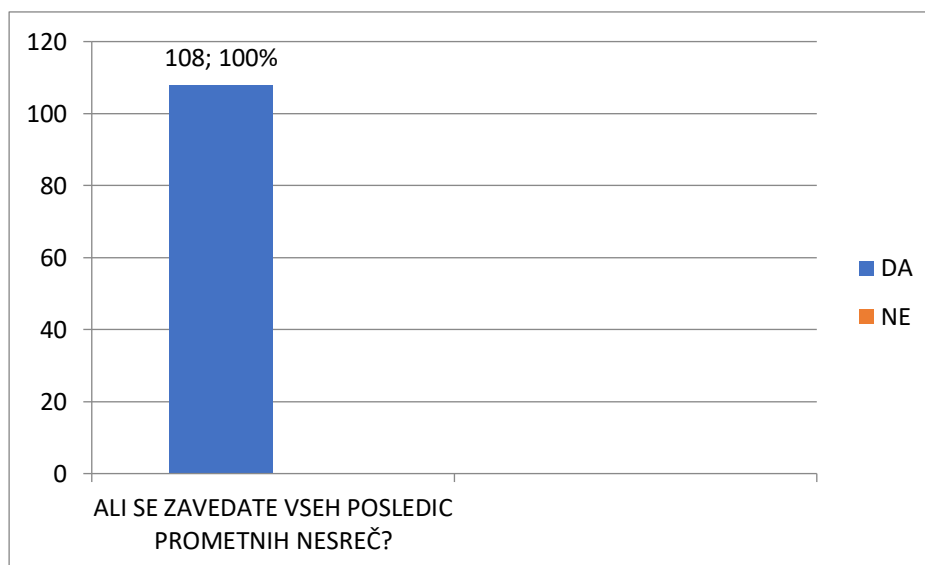
Graf 21: Analiza glede na glavne posledice prometne nesreče



Graf nam pove, da so bile v teh nesrečah najpogostejše manjše materialne škode (17), večjih je bilo bistveno manj (3). Vendar imamo tudi 8 lažje poškodovanih udeležencev in enega hudo poškodovanega. Izrečenih je bilo 8 denarnih kazni za udeležence, sankcij s kazenskimi točkami ali odvzemom vozniškega dovoljenja.

4.3.12 Analiza glede na ozaveščenost vseh posledic prometnih nesreč

Graf 22: Analiza glede na ozaveščenost vseh posledic prometnih nesreč



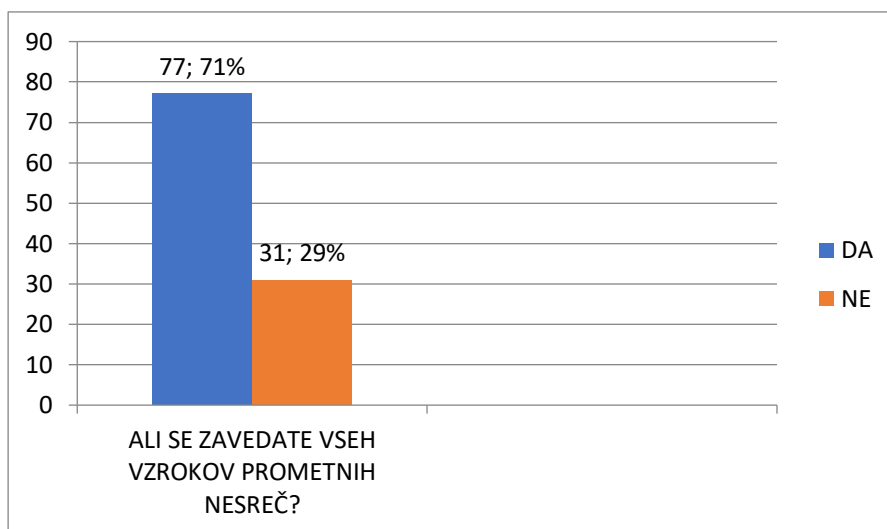
Graf prikazuje, da vsi anketiranci (100 %) menijo, da se zavedajo posledic prometnih nesreč.

4.3.12.1 Analiza glede na naštevaje posledic prometnih nesreč

Anketiranci navajajo številne posledice prometnih nesreč, kot npr.: materialna škoda, poškodbe udeležencev, kazenske točke, odvzem voznškega dovoljenja ipd.

4.3.13 Analiza glede na ozaveščenost z vzroki prometnih nesreč

Graf 23: Analiza glede na ozaveščenost z vzroki prometnih nesreč



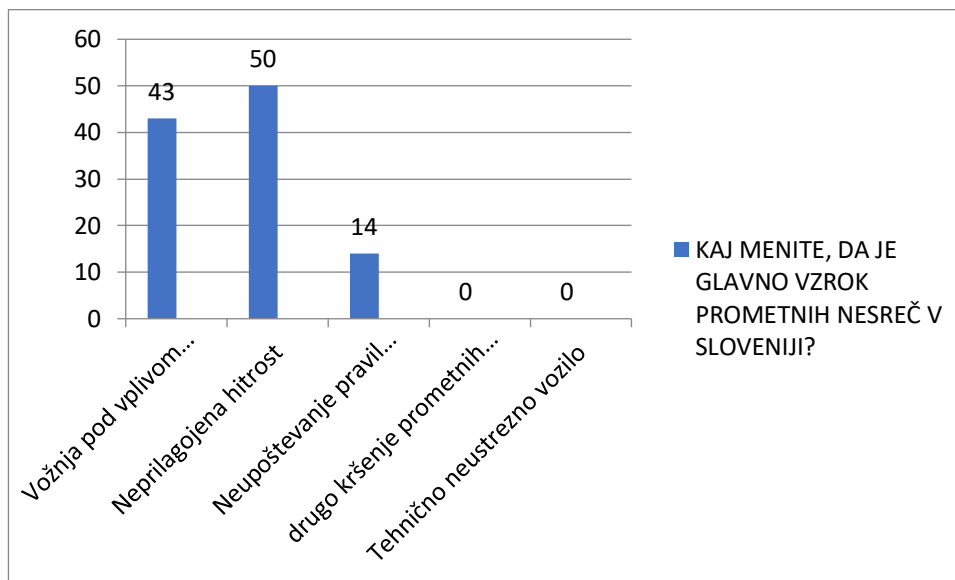
Iz grafa lahko razberemo, da se vsi ne zavedajo vzrokov prometnih nesreč. Zaveda se jih le 77 (71 %) od 108.

4.3.13.1 Analiza glede na naštevanje vzrokov prometnih nesreč

Anketiranci navajajo številne vzroke prometnih nesreč, kot npr.: prehitra vožnja, vožnja v vinjenem stanju, vožnja pod vplivom drog, premajhna varnostna razdalja in neupoštevanje znakov.

4.3.14 Analiza glede na glavni vzrok prometnih nesreč v Sloveniji

Graf 24: Analiza glede na glavni vzrok prometnih nesreč v Sloveniji



Iz grafa razberemo, da nihče ne meni, da je glavni vzrok prometnih nesreč v Sloveniji kršenje cestnoprometnih predpisov, kar naju je kar malo presenetilo. Prav tako nihče ne misli, da bi bil glavni vzrok tehnično neustrezno vozilo.

Največ anketirancev (50) meni, da je glavni razlog neprilagojena hitrost in takoj za tem vožnja pod vplivom prepovedanih substanc (43), kot so alkohol, droge in psihoaktivna zdravila.

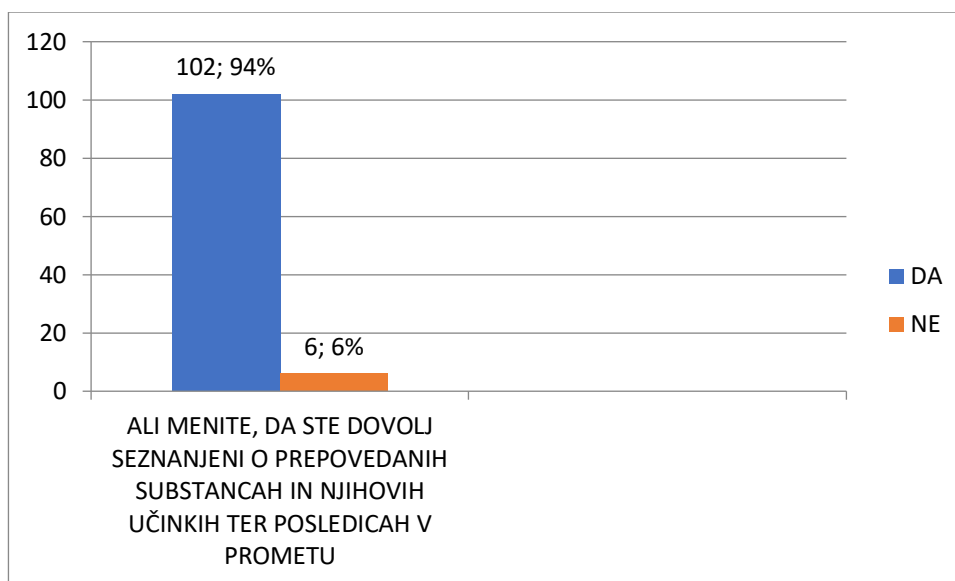
Iz navedenih odgovorov anketirancev iz analize glede na naštevane posledice prometnih nesreč, analize glede na naštevane vzroke prometnih nesreč in analize glede na glavni vzrok prometnih nesreč v Sloveniji, lahko razberemo, da se mladi sicer dokaj zavedajo vzrokov prometnih nesreč, vendar ne pa posledic. Zavedajo se le površinskih (neposrednih, vidnih) posledic, ne pa tudi tistih, ki vplivajo na družbo (strah ipd.), javno materialno škodo, medicinske stroške, stroške policije, gasilcev itd.

Glede na zbrane podatke in analizo podatkov lahko **hipotezo 1, da se mladi vozniki ne zavedajo družbeno-ekonomskih vzrokov in posledic konzumacije prepovedanih substanc,**

DELNO ZAVRNEMO IN DELNO POTRDIMO.

4.3.15 Analiza glede na seznanjenost o prepovedanih substancah in njihovih učinkih ter posledicah v prometu

Graf 25: Analiza glede na seznanjenost o prepovedanih substancah in njihovih učinkih ter posledicah v prometu



Iz grafa razberemo, da kar 102 (94 %) anketiranca menita, da so vozniki dovolj seznanjeni s prepovedanimi substancami, njihovimi učinki ter posledicami v prometu. Le 6 oz. 6 % jih meni, da ne vedo dovolj o tem.

4.3.16 Analiza glede na osebne predloge za zmanjšanje števila prometnih nesreč v Sloveniji

Anketiranci navajajo nekatere osebne predloge za zmanjšanje števila prometnih nesreč v Sloveniji, kot npr.: zvišanje trošarin alkoholnih pijač, višje kazni in večji nadzor policistov.

5. PREDLOGI IN PRIPOROČILA IZ RAZISKAVE

Alkohol in druge prepovedane substance so še vedno prisotni pri tretjini vseh prometnih nesreč. Do izboljšanja stanja na tem področju lahko pride le v primeru, da se problem obravnava celostno. Meniva, da bi bilo poleg kaznovalnih in nadzorovalnih ukrepov potrebno spremeniti tudi stališče do vožnje pod vplivom prepovedanih substanc.

Ljudi je treba ozaveščati o vplivu prepovedanih substanc na človeka preko akcij in fundacij, kar sva tudi sami izkusili pri projektu Varna mobilnost. V te akcije bi bilo potrebno vključevati več simulatorjev prometnih nesreč. Pogostejša kontrola voznikov motornih vozil, stalno izobraževanje, informiranje voznikov ter spreminjanje odnosa do vožnje pod vplivom prepovedanih substanc bi prav gotovo pripomogli k izboljšanju zaskrbljujočega položaja. Preventivni in izobraževalni programi, ki mlade seznanjajo z vplivom uživanja alkoholnih pijač, drog ter drugih psihoaktivnih snovi na posameznika in njegovo zdravje ter posledično na njegovo okolje in družbo, bi prav tako prispevali k preprečevanju vožnje pod vplivom nevarnih substanc.

K zmanjšanju porabe alkohola in posledično zmanjšanju pojava vožnje pod vplivom alkohola bi prispevala prepoved oglaševanja alkoholnih pijač ter ustrezno uveljavljanje in izvajanje predpisov o prodaji pijač. Potrebno je poudarjati pomen zdravega načina življenja, mlade pa bi bilo treba spodbujati k odgovornemu ravnanju z alkoholom in drugimi prepovedanimi substancami.

Idealna pa se nama zdi tudi inovacija znamke Volvo iz leta 2008, ki je avtomobile začela opremljati z alcoguardom, napravo, ki v izdihanem zraku zazna alkohol in vozniku »svetuje«, da je bolje poklicati taksi, kot pa sesti za volan (Dostopno na spletnem naslovu: <https://avto-magazin.metropolitan.si/novice/naprava-ki-zavoha-alkohol/>). Meniva, da bi to funkcijo dandanes moral imeti prav vsak avtomobil.

6. ZAKLJUČEK

Namen najine raziskovalne naloge je bil raziskati kakšne družbeno-ekonomske posledice ima konzumacija prepovedanih substanc in kakšen je njihov vpliv na varnost udeležencev v prometu. Preveriti sva želeli tudi ozaveščenost mladih voznikov o vzrokih in posledicah, ki jih za sabo prinese vožnja pod vplivom prepovedanih substanc. Primerjati sva želeli mlade in starejše udeležence v prometu. Zanimalo naju je, ali je glavni vzrok prometnih nesreč med mladimi res alkoholizirano stanje, kateri udeleženci v prometnih nesrečah imajo višjo količino alkohola in prepovedanih substanc v krvi, kateri vozniki so varnejši in kateri manjši kršitelji cestno prometnih predpisov, kdo je večji povzročitelj prometnih nesreč in ali vrednost ekonomskih posledic prometnih nesreč upada. Ker podatkov nisva mogli pridobiti iz zelenih virov, sva se morali zadovoljiti s spletom. Večino podatkov sva izluščili s spletne strani policije in Agencije za varnost prometa. Naredili sva tudi anketo in anketirali 108 voznikov. Ugotovili sva, da se vozniki začetniki sicer zavedajo vzrokov, ne pa tudi posledic vožnje pod vplivom prepovedanih substanc. Tako sva tudi z ostalimi hipotezami prišli do zaključka, da glavni vzrok prometnih nesreč pri mladih ni alkoholizirano stanje, da izkušeni vozniki, ki so udeleženi v prometnih nesrečah, nimajo nižje količine alkohola in prepovedanih substanc v organizmu kot mladi vozniki, da so izkušeni vozniki varnejši vozniki, ne pa tudi manjši kršitelji cestnoprometnih predpisov kot mladi, da delež izkušenih voznikov, povzročiteljev prometnih nesreč, ni manjši kot delež mladih voznikov in da vrednost ekonomskih posledic prometnih nesreč upada. Primerjali sva tudi podatke stroškov prometnih nesreč za leta 2018, 2019 in 2020 ter ugotovili, da ti v zadnjem letu res upadajo.

7. VIRI IN LITERATURA

ELEKTRONSKI VIRI

0,0 šofer: Vožnja pod vplivom alkohola ogroža vse udeležence v prometu [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/00-sofer/>.

107. člen (preverjanje psihofizičnega stanja) [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://zakonodaja.com/zakon/zprcp/107-clen-preverjanje-psihofizicnega-stanja>.

22. člen (prepoved vožnje in začasen odvzem vozniskega dovoljenja) [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://zakonodaja.com/zakon/zprcp/22-clen-prepoved-voznje-in-zacasen-odvzem-vozniskega-dovoljenja>.

40 dni brez alkohola [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/40-dni-brez-alkohola/>.

5 stereotipov o vožnji pod vplivom alkohola – videoposnetek [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.facebook.com/AgencijaZaVarnostPrometa/videos/982907532553925/>.

After taxi [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.aftertaxi.si/>.

Alkohol in duševno zdravje [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://obcine.nijz.si/Dokumenti/pdf/2017/Alkohol%20in%20du%C5%A1evno%20zdravje.pdf>.

Alkohol ubija, največkrat nedolžne [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6187-alkohol-ubija-najvekrat-nedolne>.

Alkoholne pijače [online]. Dostopno na spletnem naslovu: https://www.zrss.si/projektiess/skladisce/outj2/03_kon%C4%8Dni%20dokumenti%20proj

ekta/RN_KON%C4%8CNA%20ZBIRKA/RN%201/Tsigarida%20Vasilija_GimnKranj/usp-pri%C5%A1_rn-1_vasilija%20tsigarida_priloga%202.pdf.

AMZS – Varna mobilnost [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.amzs.si/onas/avto-moto-zveza-slovenije/varna-mobilnost>.

Center za zdravljenje zasvojenosti [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.zd-go.si/ambulante/zdravljenje-odvisnosti/>.

Droge [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/varnost-v-prometu/droge/>.

Kaj so droge? [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://drustvo-stigma.si/droge-2/>.
Ko piješ ne vozi! Ko voziš ne pij. [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/vozniki/>.

KOREN, Anže. Vpliv psihoaktivnih snovi na voznika v cestnem prometu [online]. Dostopno na spletnem naslovu: https://bb.si/f/docs/diplomska-dela/koren_anze-vpliv_psihoaktivnih_snovi_na_voznika_v_cestnem_prometu_0.pdf.

MARKL, Mateja. Problematika alkohola v prometu [online]. Dostopno na spletnem naslovu: https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/02/Problematika_alkohola_v_prometu_feb2015.pdf.

MARTER, V. Alkohol in vožnja [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://pefprints.pef.uni-lj.si/659/1/Alkohol.pdf>.

MARTER, Vesna. Alkohol in vožnja [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://pefprints.pef.uni-lj.si/659/1/Alkohol.pdf>.

Mladostniki in mladi [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/mladostniki-in-mladi/>.

Nezaželjene psihične posledice uporabe drog [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.drogart.org/droge/1189/nezeljene-psihicne-posledice-uporabe.html>.

Osnove psihologije z načeli etike v cestnem prometu [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/09/Osnove-psihologije-v-cestnem-prometu-1.pdf>.

Policijska kronika – januar 2022 [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.mojaobcina.si/polzela/novice/policijska-kronika--januar-2022.html>.

Policisti lahko s hitrim testom na podlagi vzorca sline ugotovijo prisotnost drog [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.policija.si/index.php/component/content/article/35-sporocila-za-javnost/76237-policisti-lahko-s-hitrim-testom-na-podlagi-vzorca-sline-ugotavljajo-prisotnost-drog%20>.

Pregled dela policije za prvo polletje 2021 [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.policija.si/images/stories/Statistika/LetnaPorocila/PDF/PorociloZaPrvoPolletje2021.pdf>.

Pregled stanja varnosti v cestnem prometu za leto 2020 [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2021/03/analiza-in-pregled-stanja-varnosti-cestnega-prometa-v-letu-2020.pdf>.

Priporočila glede alkohola v prometu [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/vozniki/>.

Prireditve fundacije Z galvo na zabavo [online]. Dostopno na spletnem naslovu: https://www.policija.si/images/stories/NovinarskoSredisce/SporocilaZaJavnost/2010/november/27-z_glavo_na_zabavo_zakljucna/zgnz.pdf.

Promet – končno poročilo, 2. del [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2018/09/Promet-kon%C4%8Dno-poro%C4%8Dilo-2.-del.pdf>.

Psihoaktivna droga [online]. Dostopno na spletnem naslovu: https://sl.wikipedia.org/wiki/Psihoaktivna_droga.

Raziskava dejavnikov, ki vplivajo na varnost cestnega prometa v Republiki Sloveniji [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2018/09/Promet-kon%C4%8Dno-poro%C4%8Dilo-1.-del.pdf>.

Scooter Billy [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.sbservis.si/taxi-storitev.html>.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Ljubljana [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/promet-in-mobilnost/svet-za-preventivo-in-vzgojo-v-cestnem-prometu-mestne-obcine-ljubljana/>.

Tvegano in škodljivo pitje alkohola [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.sopa.si/dejstva-o-alkoholu/vzorci-pitja-alkohola/nov-about-subpage-subpage-3/>.

VOZIM, Zavod za inovativno izobraževanje [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.vozim.si/sl/o-nas>.

Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP) [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.iusinfo.si/zakonodajna-knjiznica/zakon/Z984C9FE/clen/124>.

Zavod Varna pot [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://varna-pot.si/>.

Zloženska AVP – Varno brez alkohola [online]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2021/11/zlozenka-avp-varno-brez-alkohola-web.pdf>.

9. PRILOGE

9.1 ANKETNI VPRAŠALNIK

ANKETNI VPRAŠALNIK

Pozdravljeni,

sva dijakinji 4. c razreda Šolskega centra za pošto, ekonomijo in telekomunikacije. V sklopu raziskovalne naloge raziskujemo vpliv uporabe prepovedanih substanc na varnost udeležencev v prometu. Anketa je povsem anonimna. Na vprašanja odgovorite čim bolj iskreno, saj bodo le tako rezultati ankete smiselni.

1. SPOL

- a) ženski
- b) moški

2. STAROST

- a) 16-18 let
- b) 19-20 let
- c) 21-25 let
- d) 26-30 let

- e) 31-35 let
- f) 36-40 let
- g) 41-45 let
- h) 46-50 let
- i) 51 – 60 let
- j) 61-70 let
- k) nad 70 let

3. IZOBRAZBA

- a) nedokončana osnovna šola
- b) osnovna šola
- c) srednja šola
- d) gimnazija
- e) višja izobrazba
- f) visokošolska izobrazba
- g) magisterij
- h) doktorat

4. STATISTIČNA REGIJA BIVANJA:

- a) Osrednjeslovenska
- b) Gorenjska
- c) Savinjska
- d) Koroška
- e) Podravska
- f) Pomurska
- g) Posavska
- h) Zasavska
- i) Jugo-vzhodna Slovenija

- j) Obalno-kraška
- k) Primorsko notranjska
- l) Goriška

4.a) V katerem tipu naselja živite?

- a) Mestni tip naselja
- b) Podeželski tip naselja

5. OBDOBJE Z VOZNIŠKIM DOVOLJENJEM IN IZKUŠNJE

5.a) Koliko časa že imate voziško dovoljenje B-kategorije?

- a) do vključno 6 mesecev
- b) od 7 do 12 mesecev
- c) od 1 leta do 2 let
- d) od 2 let do 4 let
- e) od 5 let do 7 let
- f) od 8 let do 10 let
- g) od 11 let do 15 let
- h) več kot 15 let

5.b) Koliko kilometrov prevozite na leto?

- a) do 1.000 km letno
- b) od 1001 km do 5.000 km
- c) od 5.001 km do 10.000 km
- d) od 10.001 km do 15.000 km
- e) od 15.001 km do 20.000 km
- f) od 20.001 km do 30.000 km
- g) od 30.001 km do 40.000 km

h) več kot 40.000 km

6. Ali ste že kdaj pili alkohol in upravljali osebno vozilo?

- a) DA
- b) NE

6.a) Če ste odgovorili na 6. vprašanje z DA, katero vrsto alkohola ste že zaužili in upravljali osebno vozilo?

Obkrožite lahko več odgovorov.

- a) pivo
 - b) vino
 - c) liker
 - d) žganje
 - e) druge alkoholne pijače, prosiva navedite katere:
-

6.b) Če ste odgovorili na 6. vprašanje z DA, kolikokrat se je to že zgodilo?

- a) od enkrat do trikrat
- b) od trikrat do petkrat
- c) petkrat ali večkrat

6.c) Če ste odgovorili na 6. vprašanje z DA, katere težave ste zaznali ob vožnji?

Obkrožite lahko več odgovorov.

- a) zmanjšanje motoričnih in odzivnih sposobnosti
- b) slabša vodljivost vozila
- c) manjša občutljivost čutil (vid, sluh)
- d) večji pogum v vožnji in agresivnejša vožnja
- e) ostale težave:

–

7.) Ali ste že uživali droge ali psihoaktivna zdravila in upravljali osebno vozilo?

- a) DA
- b) NE

7.a) Če ste odgovorili na 7. vprašanje z DA, katero vrsto droge ste že zaužili in upravljali osebno vozilo?

- a) marihuana
- b) kokain
- c) heroin
- d) LSD
- e) Ecstasy
- f) drugo: _____

7.b) Če ste odgovorili na 7. vprašanje z DA, kolikokrat se je to že zgodilo?

- a) od enkrat do trikrat
- b) od trikrat do petkrat
- c) petkrat ali večkrat

7.c) Če ste odgovorili na 7. vprašanje z DA, katere vse težave ste ob vožnji imeli?

Obkrožite lahko več odgovorov.

- a) zmanjšanje motoričnih in odzivnih sposobnosti
- b) slabša vodljivost vozila
- c) manjša občutljivost čutil (vid, sluh)
- d) večji pogum v vožnji in agresivnejša vožnja
- e) ostale težave:

—

8.) Ali ste bili že udeleženi v prometni nesreči kot povzročitelj nesreče pod vplivom prepovedanih substanc (alkohol, zdravila, droge...ipd)?

- a) da
- b) ne

8.a) Če ste odgovorili z da, kaj je bil glavni vzrok prometne nesreče?

- a) prevelika hitrost
- b) neupoštevanje pravil varnostne razdalje
- c) kršitev ostalih cestno prometnih predpisov in prometne signalizacije

8.b) Kakšne so bile glavne posledice prometne nesreče? (možnih je več odgovorov)

- a) manjša materialna škoda
- b) večja materialna škoda
- c) lažje poškodbe udeležencev
- d) težje poškodbe udeležencev
- e) denarna kazen za udeleženca, sankcija kazenskih točk ali odvzem vozniškega dovoljenja
- f) ostalo: _____

9. Ali se zavedate vseh posledic prometnih nesreč?

- a) da
- b) ne

9.a) V kolikor ste odgovorili na 9. vprašanje z DA, katere vse posledice lahko naštejete:

—

10. Ali se zavedate vseh vzrokov prometnih nesreč?

- a) DA
- b) NE

10. A) V kolikor ste odgovorili na 11. vprašanje z DA, katere vse vzroke lahko naštejete:

—

11. Kaj menite da je glavni vzrok prometnih nesreč v Sloveniji?

- a) voznja pod vplivom prepovedanih substanc (alkohol, droge, psihoaktivna zdravila...)
- b) neprilagojena hitrost
- c) neupoštevanje pravil varnostne razdalje
- d) drugo kršenje cestno prometnih predpisov
- e) tehnično neustrezno vozilo

12. Ali menite da ste dovolj seznanjeni o prepovedanih substancah in njihovih učinkih ter posledicah v prometu?

- a) DA
- b) NE

13. Kaj bi osebno še storili (ob upoštevanju da imate vso moč), da bi imeli manj prometnih nesreč v Sloveniji?

Zahvaljujete se vam za vašo pomoč in sodelovanje.

9.2 ZGODBE UDELEŽENCEV V PROMETU

DVA VOZNIKA POD VPLIVOM ALKOHOLA

Ob 20:34 uri so policisti imeli v postopku voznika začetnika, kateremu je bil odrejen preizkus alkoholiziranosti. Rezultat preizkusa je pokazal 0.12 mg/l alkohola v izdihanem zraku. Proti potrdilu mu je bilo začasno odvzeto vozniško dovoljenje, prepovedana nadaljnja vožnja in izdan plačilni nalog.

Ob 22:25 uri so policisti imeli v postopku voznika, kateremu je bil odrejen preizkus alkoholiziranosti. Rezultat preizkusa je pokazal 0.35 mg/l alkohola v izdihanem zraku. Proti potrdilu mu je bilo začasno odvzeto vozniško dovoljenje, prepovedana nadaljnja vožnja in izdan plačilni nalog.

(Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.prlekija-on.net/lokalno/26666/voznik-zacetnik-vozil-pod-vplivom-alkohola.html>)

19-LETNIK KLJUB PREPOVEDI VOZIL POD VPLIVOM ALKOHOLA IN ZAPELJAL V POTOK

Mariborski policisti so obravnavali voznika začetnika, ki je med izvajanjem ukrepa prepovedi vožnje, pod vplivom alkohola povzročil prometno nesrečo.

Danes, okoli tretje ure zjutraj, je **19-letni voznik začetnik**, ki so mu policisti 25. avgusta letos **že odvzeli vozniško dovoljenje**, ukrep prepovedi vožnje pa mu je izrečen do 24. septembra letos, zaradi **neprilagojene hitrosti vožnje**, v Slovenski Bistrici **zapeljal s ceste in pristal v potoku**. V vozilu je imel še dva sopotnika, vendar se v nesreči nihče ni poškodoval. Policisti so ugotovili, da je voznik vozil osebni avtomobil, ki je bil označen z registrskima tablicama, ki **ne pripada temu vozilu**, elektronski alkotest pa je pokazal, da je imel v organizmu **0,58 mg/l alkohola**. Kot voznik začetnik bi moral biti popolnoma trezen. Policisti ga bodo, zaradi suma storitve kaznivega dejanja nevarne vožnje v cestnem prometu, **kazensko ovadili** pristojnemu tožilstvu. Vozilo so mu tudi **zasegli**.

(Dostopno na spletnem naslovu: <https://mariborinfo.com/novica/kronika/19-letnik-kljub-prepovedi-vozil-pod-vplivom-alkohola-in-zapeljal-v-potok/336292>)

TRAVA ZA VOLANOM

Policisti Policijske postaje Idrija so v soboto, 22. januarja, ob 20. uri in 45 minut na Cerkljanskem zaustavili 26-letnega voznika osebnega avtomobila in mu odredili hitri test zaradi suma vožnje pod vplivom prepovedanih drog. Rezultat hitrega testa je bil pozitiven na prepovedano drogo cannabis, zato so mu odredili strokovni pregled v zdravstveni ustanovi, ki pa ga je voznik odločno odklonil. Idrijski policisti so mu prepovedali nadaljnjo vožnjo in mu odvzeli vozniško dovoljenje ter zoper njega napisali še obdolžilni predlog na okrajno sodišče.

(Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.idrija.com/crni-dogodki>)