

PODATKI O DIPLOMSKI NALOGI

Ime in priimek: Lavra Ciperle

Naslov naloge: Mladi in vožnja pod vplivom alkohola v Občini Vodice

Kraj: Ljubljana

Leto: 2008

Št. strani: 74

Št. tabel: 21

Št. grafov: 19

Št. prilog: 2

Mentor: izr. prof. dr. Jože Ramovš

Deskriptorji: mladi, alkohol, mladi v cestnem prometu, prometne nesreče, vpliv alkohola na vožnjo, posledice prometnih nesreč, pomoč

Povzetek: Za raziskovanje problematike mladi in vožnja pod vplivom alkohola sem se odločila, ker je ta problem izjemno pogost in pereč. Naša kultura spada med t. i. mokre kulture, v katerih je pitje alkoholnih pijač splošno razširjeno. Vse prevečkrat pa se vinjene osebe usedejo za volan avtomobila. Zanimale so me izkušnje mladih v Občini Vodice z vožnjo pod vplivom alkohola. Z raziskavo sem želela ugotoviti, ali so mladi že vozili pod vplivom alkohola, kako pogosto vozijo pod vplivom alkohola, ali razmišljajo o tveganosti take vožnje, preden sedejo za volan in ali so se že kdaj peljali z osebo, ki je vozila opita. Rezultati so pokazali, da ima večina mladih že izkušnje z vožnjo pod vplivom alkohola, in sicer so vozili opiti sami ali pa so bili sopotnik osebe, ki je vozila pod vplivom alkohola.

Rezultati so pomembni za preventivno delo na tem področju. Izkušnje z alkoholom si mladi in otroci pridobivajo v domačem okolju in med vrstniki. Alkohol je pogost spremljevalec družinskih praznovanj, druženj, zato je velika verjetnost, da ga bodo uživali tudi kot vozniki.

Potrebno bi bilo spremeniti stališča in odnos voznikov do vožnje pod vplivom alkohola, kar je tesno povezano s siceršnjim odnosom do pitja alkoholnih pijač.

Title: Youngsters and driving under the influence of alcohol in Municipality Vodice

Descriptors: youth, alcohol, youth in traffic, traffic accidents, alcohol influence on driving ability, traffic accident consequences, assistance

Abstract: The reason for choosing the topic of the youngsters and driving under the influence lies in the fact that this is an extremely frequent and pressing problem. Our culture is categorized as the so-called “wet culture”. Such cultures are characterized by a generally spread alcohol consumption. On too many occasions people operate a vehicle after consuming alcohol. I was interested in experiences of the youngsters with regard to driving under the influence in Municipality Vodice. The research concentrated on whether the youngsters have already driven under the influence, how many times have they operated a vehicle in such state and whether they give any thought to a risk prior to operating a vehicle and finally, if they have ever been a passenger in a vehicle driven by a person under the influence.

The results of the research are of vital importance for the preventive work on this field. The youngsters and children gain alcohol experience in their home environment and among their peers. Alcohol is often present on family celebrations, gatherings and it is thus highly likely that the youngsters will eventually consume it as drivers. It would be necessary to change the views and relationship of drivers towards driving under the influence, which is in fact closely connected to relationship towards the alcohol consumption.

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA SOCIALNO DELO

DIPLOMSKA NALOGA
MLADI IN VOŽNJA POD VPLIVOM ALKOHOLA V OBČINI VODICE

Lavra Ciperle

Ljubljana, 2009

PREDGOVOR

Alkoholne pijače so nepogrešljiv del slovenske kulturne dediščine in družabnega življenja. Mladi si danes skorajda ne znajo predstavljati »dobre« zabave brez alkohola, prevečkrat pa po taki zabavi sedejo za volan in se odpeljejo domov.

Mladi vozniki so zaradi neizkušenosti bolj izpostavljeni prometnim nesrečam, kar potrjujejo tudi številke, saj mladi vozniki povzročijo kar 23 % vseh prometnih nesreč.

Alkohol je vzrok nesreč v 22 %.

Ljudje večinoma ne pomislijo na tveganja, ki jih prinaša vožnja pod vplivom alkohola.

Vsakokrat, ko se usedejo za volan vinjeni in se srečno pripeljejo do cilja, jim da to misliti, da lahko enako dobro in varno vozijo pod vplivom alkohola kakor trezni.

Alkohol je v prometu prevečkrat udeležen, njegova vloga pa močno zmanjšuje varnost ostalih udeležencev.

Zahvaljujem se vsem, ki so mi pri izdelavi diplomske naloge pomagali.

Še posebej pa se zahvaljujem mentorju izr. prof. dr. Jožetu Ramovšu za čas, strokovno pomoč in nasvete.

KAZALO:

1 TEORETIČNI UVOD.....	3
1.1 ALKOHOL	3
1.2 MLADI IN ALKOHOL	5
1.3 PROMETNE NESREČE	9
1.3.1 PROMETNE NESREČE IN ALKOHOL	11
1.4 VPLIV ALKOHOLA NA VOŽNJO.....	13
1.5 OGROŽENOST MLADIH V CESTNEM PROMETU	18
1.6 POSLEDICE PROMETNIH NESREČ.....	20
1.6.1 POMOČ OB PROMETNIH NESREČAH	21
1.7 ZAKONODAJA	25
1.7.1 ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA (ZVCP)	25
1.7.2 NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE OD 2007 DO 2011	27
2 PROBLEM.....	28
3 METODOLOGIJA.....	30
3.1 VRSTA RAZISKAVE	30
3.2 SPREMENLJIVKE	30
3.3 MERSKI INSTRUMENTI IN VIRI PODATKOV	31
3.4 POPULACIJA IN VZORČENJE.....	31
3.5 ZBIRANJE PODATKOV.....	31
3.6 OBDELAVA IN ANALIZA PODATKOV	32
4 REZULTATI IN RAZPRAVA.....	33
4.1 PREGLED VPRAŠANJ.....	33
5 SKLEPI	67
6 PREDLOGI.....	69
7 LITERATURA	71
8 POVZETEK.....	74
9 PRILOGE.....	75
9.1 VPRAŠALNIK	75
9.1 ZBIRNIKI PODATKOV	78

1 TEORETIČNI UVOD

1.1 ALKOHOL

Slovenija spada med t. i. mokre kulture, v katerih je pitje alkoholnih pijač splošno razširjeno. Do uživanja alkohola imajo ljudje pozitiven odnos, pitje alkohola je nepogrešljiv del družabnega življenja.

Pogosto je spremljevalec različnih praznovanj uspehov, praznikov, veselih dogodkov, sreče in tudi žalosti.

Po količini popitega alkohola na prebivalca smo v Evropi povsem na vrhu.

Alkohol vpliva različno na različne ljudi. Nekateri postanejo pod njegovim vplivom zaspani in potlačeni, drugi pa razpoloženi in zavrti. Zavedati se moramo, da alkohol navkljub popularnim mnenjem ni stimulant, ampak ga uvrščajo med depresante. Vpliva na tiste dele možganov, ki so odgovorni za samonadzor in presojo. (www.spv-rs.si)

Vdajanje alkoholu povzroča družinske tragedije, delovne in prometne nezgode, posledice pa zadevajo tako storilce in še pogosteje številne druge (zgolj naključne) udeležence.

(Hribernik 1994: 387)

Posledice odvisnosti od alkohola so:

1. Spremembe osebnosti in obrambni mehanizmi:

- nagnjenost k lažem,
- dvojna morala,
- dvojnostno čustvovanje,
- obrambni mehanizmi.

2. Družbene posledice:

- v družini,
- na delovnem mestu,
- v širši družbeni skupnosti.

3. Zdravstvene posledice:

- okvare organov,
- okvare sluznice prebavil,
- okvare jeter,
- okvare trebušne slinavke,
- okvare srca in ožilja,
- spremembe na obrazu in koži,
- okvare živčnega tkiva,
- alkoholne psihoze.

4. Ekonomske posledice:

- trošenje denarja za alkohol, ki bi ga lahko porabili v druge namene,
- velika sredstva se namenjajo za programe zdravljenja odvisnosti od alkohola,
- škoda v proizvodnji (izostajanje z dela, nezmožnost za delo ...),
- škoda zaradi malomarnosti, neodgovornosti, nepazljivosti v delovnem procesu,
- škoda zaradi PROMETNIH NESREČ (poškodbe, invalidnosti, mrtvi v prometnih nesrečah).

(Može 2002: 45–71)

Posamezniki za svoja dejanja odgovarjamo sami. Vsakdo se sam odloča, kaj bo počel in česa ne.

Enako velja za odločitev voziti pod vplivom alkohola ali ne.

Vsakdo ima vedno možnost izbire, da se ne usede za volan vinjen in tako ogroža sebe in tudi vse ostale udeležence v prometu. Vendar pa je človekovo razmišljanje pod vplivom alkohola moteno, posameznik ne razmišlja več kritično in tako mnogokrat svoje sposobnosti precenjuje oziroma podcenjuje svojo opitost.

1.2 MLADI IN ALKOHOL

Pojav množičnega čezmerne pitja alkoholnih pijač med mladimi je v kulturi nov, doslej je bil v svoji dolgi zgodovini omejen na odrasle, zlasti moške. (Ramovš K., J. 2005: 15)

Na pretirano uživanje in zlorabo alkohola močno vpliva skoraj neomejena dostopnost vseh vrst alkoholnih pijač. Do njega brez težav dostopajo prav vse starostne skupine, celo odraščajoči mladostniki in otroci.

Alkoholne pijače so nepogrešljiv del slovenske kulturne dediščine in družabnega življenja. Mladi si danes skorajda ne znajo predstavljati zabave brez alkohola, vse prevečkrat pa se po taki zabavi usedejo za volan in se odpeljejo domov.

Tomori (2003: 98) pravi, da tvegano vedenje vključuje vse eksperimente, občasne oblike vedenja, dejavnosti in vedenjske vzorce, ki odstopajo od sprejetih norm in prinašajo tveganja za posameznika in/ali njegovo okolje.

Tvegano vedenje je do neke mere za mladostnike naravno in formativno, saj oblikuje posameznika in spodbuja njegov razvoj.

Posebno ogrožujoče pa je, kadar:

- se začne zgodaj v procesu razvoja,
- je kontinuirano in ni omejeno le na posamezne priložnosti ali izolirane dogodke,
- je povazano z življenjskim slogom, ki je za mladosnika neustrezen, konstruktivne dejavnosti pa otežuje,
- vrstniki to vedenje spodbujajo, odobravajo in občudujejo,
- se med seboj povezuje in dopolnjuje več oblik tveganega vedenja.

(Tomori 2003: 97)

Ko se mladi soočajo s situacijami, ki so povezane s tveganji, so posledice teh tveganj povezane tudi z znanjem o tveganjih in o njegovih okoliščinah; to pomeni, da samo znanje ni dovolj, mladi morajo imeti tudi možnost, da v določenih okoliščinah lahko izberejo manj tvegan način in ravnaajo v skladu z znanjem, ki ga imajo.

Dejavniki tveganja so dejstva, ki pospešujejo začetek pitja alkoholnih pijač in stopnjevanje le-tega iz zmernega v tvegano in škodljivo.

3 skupine dejavnikov tveganja:

1. ALKOHOL kot substanca. Pri čezmernem uživanju človeka poškoduje v vseh njegovih razsežnostih po naravni biokemični zakonitosti presnove: telesno povzroča obolenja živčnega sistema, prebavnih in drugih organov, duševno poškoduje njegovo zaznavanje, čustveno, intelektualno, spominsko in ostalo delovanje, zmanjšuje mu svobodo odločanja in odgovornost, odločilno pa poškoduje njegove socialne vloge in komuniciranje v družini, službi in osebni družbi, preprečuje človekov razvoj in mu poškoduje voljo do smisla.
2. ČLOVEK s svojimi individualnimi psihofizičnimi in drugimi značilnostmi.
3. SOCIALNO OKOLJE s svojimi specifičnimi vzorci glede uporabe alkohola in njegovo dostopnostjo. Socialna okolja, ki so naklonjena pitju alkoholnih pijač in omamljanju z njimi, socialna okolja, v katerih je uporaba omamnih sredstev razširjena navada ali celo norma, ter socialna okolja, v katerih se prikrito ali odkrito reklamira uporaba alkohola in drugih omamnih sredstev, prav s temi socialnimi vzgibi množično zavajajo ljudi v škodljivo rabo alkohola. Takšne družbe imenujemo »moke družbe«.

Varovalni dejavniki: nevtralizirajo dejavnike tveganja, da je človek odporen proti rabi alkohola in proti stopnjevanju le-te v zasvojenost.

Kumpfer in Hopkins (1993) povzemata sedem osebnostnih značilnosti, ki delujejo varovalno in zaviralno proti rabi alkohola:

1. optimizem,
2. empatija,
3. vpogled vase ali poznanje sebe,
4. intelektualne sposobnosti,
5. samospoštovanje,
6. smisel življenja ali življenjska usmeritev,

7. odločnost in vztrajnost.

Poleg teh so še drugi človekovi osebni varovalni dejavniki, kot so:

- DOBRE NAVADE (delovne, higienske, učne, gospodinjske, gospodarske, navade pri razporejanju časa, glede udomačenosti določenih prostorov);
- varovalni dejavniki V SOCIALNEM OKOLJU (družina, zdravo ravnotežje med uspešnim delom in poglobljenim praznovanjem, jasno osebno stališče o škodljivosti alkohola).

(Ramovš 2007: 101–108)

Razlogi, zakaj mladi pijejo, so:

- eksperimentiranje; mladi pogosto svojo prvo izkušnjo z alkoholom doživijo doma, v domačem okolju, ko pa postanejo starejši, vse redkeje pijejo doma; dejstvo, da mladi želijo poskusiti alkohol, ni tako presenetljivo, saj opazujejo starše, sosede pri pitju alkoholnih pijač, izpostavljeni pa so tudi nenehnemu medijskemu bombardiranju o alkoholu ter imajo redno stike z vrstniki, ki pijejo alkohol;
- družinsko okolje; mnoge družinske situacije lahko vodijo v mladostnikovo popivanje, npr. ločitev staršev, konflikti v družini;
- vpliv vrstnikov; vrstniške skupine pogosto zavračajo tiste mlade, ki ne pijejo, zato mladi pogosto popustijo pritisku vrstnikov, ker si želijo biti sprejeti v skupini;
- težave odraščanja; mladostništvo je obdobje sprememb, konfliktov, stresa, soočanja z različnimi problemi; prav tako pa je to obdobje upornišva proti staršem, družbenim normam;
- čustvene težave; nekateri se v obdobju mladostništva s težavami, ki jih to obdobje prinaša, ne morejo spoprijeti in posledica so čustvene težave, kot so anksioznost, depresivnost, zmedenost, nemoč ...

(Forrest 1997: 17–24)

Tako kot obstaja več vrst alkoholizma, obstaja tudi več vrst zlorabe alkohola in tveganega pitja alkoholnih pijač med mladimi.

Oblike zlorabe alkohola med mladimi so:

- redno pitje alkohola med vikendi; mladostniki začnejo veliko piti v petek zvečer in s pitjem nadaljujejo čez cel vikend; lahko postanejo telesno šibki, občutijo jutranje slabosti (mačka), izgubo spomina ... Veliko teh mladih se v stanju opitosti telesno poškoduje – padejo, se stepejo ali pa doživijo prometno nesrečo;
- epizodno opijanje na zabavah; ti mladi ne pijejo redno vsak vikend, temveč so lahko trezni tudi po več tednov, mesecev; vendar skoraj vedno takrat, ko so na zabavi, popijejo preveč. (Forrest 1997: 11, 12)

1.3 PROMETNE NESREČE

Množični pojav prometnih nesreč gre vsekakor uvrstiti med tiste oblike družbenega nasilja, za katerega se mnogi ljudje niti kaj dosti ne zmenijo. Visoka stopnja osebne in družbene indiferentnosti je brez dvoma pogojena s samo naravo pojava. Prometne nesreče se namreč dogajajo vsak dan, zaradi česar so tudi sprejete kot nekaj samoumevnega, kot pojav, ki se mu zaradi vrste objektivnih okoliščin niti ne da povsem izogniti. Ker gre za tako razširjen družbeni pojav, je tudi tolerantnost do njih bistveno večja kot v primeru medijsko pretirano obarvanih pojavov političnega terorja, brutalnega vojaškega nasilja ... (Hribernik 1996: 117)

Promet je pomemben del vsakdanjega življenja, saj so različna prometna sredstva zmanjšala razdalje, omogočila prej neslutene možnosti potovanj. Vendar ima vse svojo ceno in tako v prometu vsak dan tisoče ljudi izgubi svoja življenja ali pa utrpijo hude poškodbe. Nesreča je nenaden, nepričakovan in nenameren dogodek, ki lahko povzroči telesno poškodbo ali celo smrt.

Prometna nesreča je nesreča, v kateri je bilo udeleženo na javni cesti ali drugi prometni površini vsaj eno vozilo v gibanju in v kateri je ena ali več oseb izgubilo življenje oziroma je bila ena ali več oseb poškodovanih ali je nastala materialna škoda.

Prometne nesreče glede na posledice:

- I. kategorije: prometne nesreče, v katerih je nastala samo gmotna škoda,
- II. kategorije: prometne nesreče, v katerih se je ena ali več oseb lahko poškodovale,
- III. kategorije: prometne nesreče, v katerih se je ena ali več oseb hudo poškodovale,
- IV. kategorije: prometne nesreče, v katerih je kdo umrl za posledicami prometne nesreče v 30 dneh.

(www.sl.wikipedia.org)

Nastanku nesreče botruje spekter različnih vplivov.

Dejavniki prometne nesreče:

- človek,
- vozilo,
- cesta,
- družbeno okolje.

(Žlender 1994: 251)

Tri skupine motečih dejavnikov oziroma pogojev, ki vplivajo na prometno varnost, so:

1. fizična oziroma fiziološka stanja: alkohol, droge, zdravila, utrujenost, kronična bolezen ...;
2. duševna ali čustvena stanja: vznemirjenje, stres, pritisk drugih voznikov ...;
3. pomanjkanje izkušenj: neizkušenost voznika, neznano vozilo, neznana cesta ...

(Polič 2004: 170)

Za prometno nesrečo velja, da je človek še vedno njen najpomembnejši dejavnik. Od njegovega ravnanja je pogosto odvisno, ali bo prišlo do prometne nesreče ali ne. Človek je na neposreden ali posreden način odgovoren za nastanek več kot 90 % prometnih nesreč.

(www.med-over.net)

Prometne nezgode so najpogostejši vzrok umrljivosti in drugi najpogostejši vzrok za hospitalizacijo zaradi nenamernih poškodb v Sloveniji. Najpogostejši dejavniki tveganja za prometno nezgodo in teže poškodbe so značilnosti voznika in predvsem njegovo obnašanje.

V Sloveniji so policisti v obdobju od januarja do decembra 2007/2006 obravnavali:

- 263 prometnih nesreč s smrtnim izidom oziroma 13 % več kot prejšnje leto;
- 11407 prometnih nesreč s telesno poškodovanimi ali za 2 % manj;
- 20490 prometnih nesreč z materialno škodo ali 7 % manj.

(www.policija.si)

Tabela 1.1: Število prometnih nesreč.

	Število promet. nesreč	Št. promet. nesreč s smrtnim izidom	Št. promet. nesreč s tel. poškodbami	Št. promet. nesreč z material. škodo	umrli	Hudo telesno poškodovani	Lahko telesno poškodovani
2005	31669	229	10343	21097	257	1295	13424
2006	32130	233	11407	20490	262	1261	15368
2007	30401	263	11151	18987	293	1263	14774
	-5 %	+13 %	-2 %	-7 %	+12 %	0 %	-4 %

Vir: www.policija.si.

Najpogostejši dejavniki prometnih nesreč

mrtvi:

- neprilagojena hitrost – 126 (111) ali za 14 % več kot prejšnje leto,
- nepravilna stran oziroma smer vožnje – 90 (55) ali za 64 % več,
- neupoštevanje pravil o prednosti – 39 (39),
- nepravilno prehitevanje – 12 (23),
- nepravilnosti pešcev – 8 (11),
- nepravilni premiki z vozilom – 5 (8),
- drugi vzroki – 13 (15).

1.3.1 PROMETNE NESREČE IN ALKOHOL

Čezmerno uživanje alkohola in aktivna udeležba bolj ali manj opitih oziroma pijanih voznikov v cestnem prometu je neposredna grožnja varnosti vseh kategorij prometnih udeležencev.

(Hribernik 1994: 395)

Alkohol se dokaj hitro resorbira v krvi in doseže največjo koncentracijo že kmalu po zaužitju, najkasneje pa po eni do dveh urah. Koncentracija alkohola v krvi je odvisna od več dejavnikov: od telesne teže, količine zaužitega alkohola, naglice, s katero smo alkohol popili, in seveda od tega, ali smo prej jedli. Alkohol se resorbira veliko hitreje, če ga pijemo na prazen želodec.

(Varna vožnja 2000: 184)

Število vinjenih voznikov med povzročitelji nesreč se zadnja leta povečuje. Prav tako se povečuje število nesreč, katerih sekundarni vzrok je alkohol.

Prometne nesreče pod vplivom alkohola so prek tedna porazdeljene tako, da dokaj enakomerna krivulja doseže vrh v soboto. Prometne nesreče, kjer je povečana prisotnost alkohola, se leta 2006 v primerjavi z letom 2005 (ko je bil alkohol porazdeljen dokaj enakomerno) pričnejo »dogajati« v sredo in naraščajo do sobote, ko dosežejo vrh.

Vikendi izrazito izstopajo, saj je prometnih nesreč, kjer je vzrok alkohol, v petek za 16 %, v soboto za 9 % in v nedeljo za 8 % več v primerjavi z letom prej.

Nabolj problematična obdobja so konci tedna, martinovanje in prednovoletni čas.

(www.mzp.gov.si)

Kar vsako tretjo prometno nesrečo s smrtnim izidom povzroči alkoholizirani udeleženec v cestnem prometu. Od leta 1991 do 2007 je bilo v prometnih nesrečah, v katerih je bil povzročitelj nesreče pod vplivom alkohola, 1877 mrtvih ali za okoli 1 milijardo 408 milijonov EUR družbene škode oziroma okoli 88 milijonov na leto. Samo v preteklem letu je bila povprečna stopnja alkohola pri povzročiteljih prometnih nesreč 0,71 mg/l izdihanega zraka oziroma 1,5 g/kg alkohola v krvi.

Vožnja pod vplivom alkohola pomeni izjemno povečanje verjetnosti za nastanek prometne nesreče, zlasti za nesreče z najtežjimi posledicami na naših cestah.

(www.vozimo-pametno.si)

1.4 VPLIV ALKOHOLA NA VOŽNJO

Alkohol ima negativne učinke prav na tiste človekove sposobnosti, ki so bistvene za varno vožnjo. Oslabi jasnost mišljenja in posledično zmanjša zmožnost realne presoje dogajanja. Pod vplivom alkohola se zmanjša obseg in pravilnost zaznav, podaljša se reakcijski čas, pojavijo se motnje pri gibanju v prostoru, vendar pod vplivom alkohola ponavadi menimo, da ni z nami nič narobe.

Alkohol zmanjšuje zbranost, zmožnost zaznavanja dražljajev in odzivanja nanje ter povečuje število napak, ki jih voznik naredi med vožnjo. Hkrati pa povečuje zaupanje v lastne sposobnosti in v zmožnost obvladovanja situacije. Posledica je vožnja prek lastnih zmožnosti in zmožnosti vozila, ob čemer voznik ne upošteva prometnih razmer in drugih udeležencev v cestnem prometu.

Zanimivo je, da je voznik pod vplivom alkohola povsem nekritičen do svojega stanja in skoraj neomejeno zaupa svojim vozniskim sposobnostim. (Varna vožnja 2000: 184)

V večini primerov se vožnja pod vplivom alkohola konča srečno, toda zgolj zato, ker med vožnjo niso naleteli na neobičajen dogodek. Takšne izkušnje posamezniku vlijejo prepričanje, da tudi opit povsem obvladuje vožnjo.

Vendar niti zmerno opit voznik ni več popolnoma zmožen ustrezno ukrepati v novih in nepredvidljivih situacijah.

Vendar kljub temu vozniki pod vplivom alkohola svoje sposobnosti precenjujejo in mislijo, da lahko vozijo celo bolje kot trezni.

Celo pri nizkih koncentracijah alkohola v krvi se kažejo izrazite spremembe v vedenju voznika. Voznik, ki vozi pod vplivom alkohola, se vede nevarno, tvega tudi tam, kjer trezen ne bi nikoli. Pod vplivom alkohola postane njegovo vedenje v prometu neodgovorno in tvegano. (Hudolin 1981: 46)

Popiti alkohol se resorbira v telo in porazdeli v vodi, ki je v telesu. V kratkem času pride do možganskih središč, ki so pomembna za varno sodelovanje v prometu. Ogroža naše kognitivne funkcije. Pod vplivom alkohola se od 5 do 20 % zmanjša ostrina vida. Izredno počasi se razgradi in dolgo vpliva na naše sposobnosti. Telo vsako uro razgradi približno od 7 do 8 gramov alkohola. To pomeni, da je potrebno skoraj 10 ur, da telo izloči toliko alkohola, kot ga je v 1 litru vina. Procesov razgradnje alkohola se ne da pospešiti s kavo, čaji, tuširanjem, sprehodi ali čim podobnim. (Žlender 2000: 232)

Zaradi dolgotrajne razgradnje alkohola v organizmu je jasno, da zjutraj, če smo prejšnji dan ali celo pozno v noč popivali, ne smemo za volan, ker koncentracija alkohola v krvi prav gotovo še presega dovoljeno mejo. (Varna vožnja 2000: 185).

Voznik, ki vozi pod vplivom alkohola, je potencialna nevarnost za vse udeležence v cestnem prometu in ima po statističnih podatkih kar nekajkrat večjo možnost za povzročitev prometne nesreče z najhujšimi posledicami kot drugi vozniki.

(www.spv-rs.si)

Alkohol zavira delovanje vseh človekovih funkcij, ki so pomembne za varno udeležbo v cestnem prometu. Najprej oslabi sposobnost normalnega miselnega presojanja, spreminja razpoloženje, poveča samozavest in nekritično borbenost. Človek se že po zaužitju manjših količin alkohola počuti močnejšega.

Kljub subjektivnemu občutku večje moči pa se po uživanju alkohola zmanjša učinkovitost, še posebej pa sposobnost razumnega ravnanja.

Posledica je vožnja preko svojih zmožnosti in zmožnosti vozila, ob tem voznik ne upošteva prometnih razmer in drugih udeležencev v cestnem prometu.

Alkohol zmanjšuje pazljivost in moč presojanja. Še posebno upade sposobnost hitre ocene situacije in odzivanja. Podaljša se reakcijski čas.

Pri voznikih, ki so v času prometne nezgode alkoholizirani, je 11-krat večje tveganje, da bodo povzročili prometno nezgodo in skoraj 4-krat večje tveganje za smrtno poškodbo kot pri nealkoholiziranih v enako težkih prometnih nezgodah. (Bilban 2004: 55)

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

Pri treznem človeku je njegov reakcijski čas 0,75 sekunde. Če je koncentracija alkohola v krvi 0,8 promila, se reakcijski čas podaljša na 12,5 sekunde. (Hudolin 1981: 45)

V Analizi stanja prometne varnosti v Sloveniji II navajajo avtorji (Bensa in sod., 2000) število prometnih nesreč, ki so jih povzročili alkoholizirani udeleženci. Podatki kažejo, da je tudi med vozniki, ki so vozili z manj kot 0,5 g/kg vrednostjo alkohola v krvi, veliko povzročiteljev nesreč. (Žlender 2000: 231)

Ti podatki kažejo na to, da problem niso le velike koncentracije alkohola v krvi, ko so vozniki že popolnoma nesposobni za vožnjo, ampak so problem že manjše koncentracije.

Vendar pa se kljub temu na cestah še v večji meri pojavljajo vozniki, ki presegajo vrednost 1,1 g/kg alkohola v krvi in so ne glede na učinke alkohola prepričani v svoje sposobnosti. Ravno ta kategorija pa je razlog za večji delež alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč. (www.brezalkohola.si)

Vpliv alkohola na vožnjo glede na koncentracijo alkohola v krvi:

- o 0,2 grama alkohola na kilogram krvi:
 - težave pri opazovanju premikajočih se luči,
 - slabša sposobnost ocenjevanja razdalje;
- o 0,3 grama alkohola na kilogram krvi:
 - zmanjša se sposobnost globinskega opazovanja,
 - vozniki tvegano prehitevajo in vozijo s prekratko varnostno razdaljo;
- o 0,5 grama alkohola na kilogram krvi:
 - objekti, ki jih opazujete, se vam zdijo bolj oddaljeni, kot so v resnici,
 - previsoka hitrost v ovinkih,

- zamujanje s spreminjanjem smeri,
- rdeča slepota – slabše zaznavanje rdeče luči na semaforju, zavornih luči, cestnih označb za ovire,
- počasnejše preusmerjanje pogleda z enega predmeta na drugega,
- počasnejše odzivanje na svetlobne spremembe – zasenčene luči lahko voznika začasno oslepijo,
- daljši reakcijski čas vpliva na pravočasnost ustavljanja,
- pojavijo se motnje ravnotežja, kar je zlasti nevarno za voznike enoslednih vozil;

o 1,0 grama alkohola na kilogram krvi:

- znatno zmanjšana prilagojenost hitrim svetlobnim spremembam,
- bistveno je zožen zorni kot – voznik težko dojame, kaj prihaja z leve in kaj z desne strani, kar je lahko zlasti usodno v križiščih,
- zaznavanje in ocenjevanje globine in pozornost se zmanjšata za polovico. Reakcije so praviloma prepozne in napačne. Posledice so naleti. (www.dana.si)

Značilnosti vožnje pijanih voznikov – tistih, ki imajo v krvi več kot 0,5 promila alkohola:

- zaustavljanje brez vzroka na prometnem pasu,
- premajhna varnostna razdalja,
- zavijanje s prevelikim polmerom,
- vožnja v drugo in ne nakazano smer,
- vožnja po srednji črti,
- vozilo skoraj zadane nek objekt oziroma drugo vozilo,
- počasen odziv na prometne signale,
- neprižgane luči,
- signaliziranje ni usklajeno z voznikovim počtetjem,
- hitre spremembe pospeška, pojemka,
- prepočasna oziroma prehitra vožnja,
- neustrezno zaustavljanje,
- brezciljno zaviranje,
- nepravilno obračanje.

Že posamezen znak kaže, da z voznikom nekaj ni v redu, prisotnost dveh ali več znakov pa verjetnost še zvišuje. (www.spv-rs.si)

V mednarodni raziskavi Sartre 3, v kateri je sodelovalo 23 evropskih držav, so se slovenski anketiranci strinjali s trditvami, da naj bi vozniki, kadar vozijo, alkoholnih pijač sploh ne pili ali pa naj bi jih pili manj kot sedaj.

Takšna stališča odpirajo veliko možnosti za uspeh nadaljnjih ukrepov promocij varne vožnje in izpolnjevanje načela, da kot vozniki pred in med vožnjo ne uživamo alkoholnih pijač.

(www.vozimo-pametno.si)

1.5 OGROŽENOST MLADIH V CESTNEM PROMETU

Številne raziskave so pokazale, da so med najpogostejšimi udeleženci in povzročitelji prometnih nesreč mladi med 19. in 24. letom starosti.

Njihova ogroženost je dva- do trikrat višja, kot je ogroženost drugih starostnih skupin udeležencev v prometu.

Smrt v prometni nesreči, med mlajšimi od 25 let, je osmi vzrok smrti na svetu. Med mladimi od 20 do 24 let je smrt zaradi prometne nesreče celo drugi najpogostejši vzrok.

(www.who.int/publications/2007)

Največkrat so vzrok tem nesrečam njihova neizkušenost, prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola in drugih drog.

Mladi med 15. in 24. letom so ena najbolj ogroženih starostnih skupin v prometu, še posebej pa to velja za mlade voznike in potnike med 18. in 24. letom starosti. Od leta 1970 do 2000 je v Sloveniji v osebnih avtomobilih umrlo 3270 mladih od 15. do 24. leta starosti in je bilo 85429 poškodovanih.

Velika večina mrtvih je bila starih od 18 do 24 let.

Pri ogroženosti mladih se moramo zavedati, da se lahko s hitrejšim ekonomskim razvojem Slovenije, ki bo mladim omogočil večjo možnost za lastni avto, stanje še poslabša.

Leta 2006 se je v primerjavi s prejšnjim letom povečalo število alkoholiziranih povzročiteljev predvsem med mlajšo oziroma med populacijo srednjih let.

(www.mzp.gov.si)

Prometne nesreče, v katerih so udeleženi mladi vozniki, imajo nekatere značilnosti.

Običajno je v prometni nesreči, v kateri so udeleženi mladi vozniki, več mrtvih in poškodovanih iste starostne skupine. Življenjski stil te starostne skupine je drugačen od ostalih. Mladi skupaj odhajajo na zabave ali potovanja in prisotnost sovrstnikov običajno vpliva na bolj tvegano sodelovanje v prometu.

Dejavniki, ki vplivajo na pogostejšo udeležbo mladih v prometnih nesrečah, so:

- specifičen življenjski slog (zabava, alkohol, glasna glasba),
- vpliv vrstnikov (dokazovanje),
- upiranje avtoritetam in družbenim pravilom,
- psihološke lastnosti mladostnikov,
- pomanjkanje voznških izkušenj,
- starejša in tehnično slabša vozila.

Glavna vzroka prometnih nesreč med mladimi sta neprilagojena hitrost in vožnja pod vplivom alkohola. (www.vozimo-pametno.org)

Ravnanje mladih voznikov v cestnem prometu v veliki meri določa skupina, ki ji ti mladi pripadajo, saj si mladi želijo odobravanje in sprejemanje vrstnikov in to vpliva na njihovo obnašanje v prometu.

Ne glede na zakonske določbe glede upravljanja prometnih sredstev pod vplivom alkohola se zdi, da se stanje ne izboljšuje.

Mladi (in tudi ostali udeleženci v cestnem prometu) še vedno sedajo za volan vinjeni.

1.6 POSLEDICE PROMETNIH NESREČ

Zaradi prometne nesreče in spremljajočih posledic tega kompleksnega družbenega pojava se na dramatičen način spremeni način življenja preživelih ponesrečencev in njihovega ožjega socialnega okolja, pri čemer se hkrati neizogibno spremenijo tudi številne socialne relacije.

Tragično izginotje staršev, npr. za vselej determinira življenjsko pot otrok; izguba otrok pa vnese nenadomestljivo praznino v družinsko življenje. Fizično in psihično povsem zdravi ljudje vseh starosti na neprostoovoljen način postanejo telesno in/ali mentalno nebogljeni in povsem odvisni od svojcev – če jih seveda imajo. (Hribernik 1996: 115)

Poškodovani v prometnih nesrečah in svojci žrtev imajo podobne psihične izkušnje kot preživeli in svojci žrtev v množičnih nesrečah. Zelo redkim je na voljo pomoč in strokovna skrb, razen seveda zdravstvene pomoči. Ker se prometne nesreče ocenjuje kot nekaj običajnega, pogosto tudi sami ne pomislijo na to, da bi govorili o psiholoških simptomih. (Žlender 1994: 267)

Imajo težave zaradi strahu in preobčutljivosti, težave s spanjem, pogosto posttravmatsko stresno motnjo. Delež poškodovanih, ki imajo psihične posledice, je izredno velik. Udeleženci v nesrečah naštevajo tudi depresijska stanja in bolečine, zlasti glavobole.

(Žlender 1994: 268)

Žrtve nesreč izkazujejo t. i. sindrom nesreče, ki ga označujejo:

- nerealistična odsotnost čustev,
- zavrtost dejavnosti,
- neodločnost,
- avtomatsko vedenje,
- histerično kričanje.

Individualne travme, med katere sodijo tudi prometne nesreče, ob zelo hudih in travmatičnih življenjskih dogodkih pri prizadetih povzročijo močne, globoke in zelo negativne psihične posledice. (Polič 1994: 14)

Stresorji so pojavi, ki telesno in duševno obremenjujejo našo osebnost, njihove posledice označujemo z izrazom STRES.

Nekateri izjemno stresni dogodki puščajo zelo resne duševne, vedenjske in telesne posledice. (Musek 1994: 39)

Različne nesreče, tudi prometne in smrt bližnjih oseb, spadajo med najhujše strese, ki lahko doletijo človeka.

Ob naglih spremembah, npr. pri nenadni smrti ljubljene osebe, ob prometni nesreči, se pojavi občutek nestvarnosti. Posamezniku se zdi, da vse skupaj ni res, da je to, kar se dogaja, neresnično. Včasih je ta občutek tako močan, da posameznik narobe reagira in se npr. vede, kot da je ljubljena oseba še živa. (Pečjak 1994: 47)

1.6.1 POMOČ OB PROMETNIH NESREČAH

Različni ljudje na stresorje in na stresne situacije različno odreagiramo. Kako se bo posameznik spopadel s stresi in drugimi psihičnimi obremenitvami, je odvisno od njegovih osebnostnih značilnosti. (Musek 1994: 57)

Tabela 1.2: Dejavniki, ki vplivajo na obvladovanje stresa in psihične obremenitve.

OSEBNOSTNE LASTNOSTI
Čustvena stabilnost (moč jaza, anksioznost)
Nagnjenost k depresivnosti in naučena nemoč
Občutje nadzora in kompetentnosti
Naučeni slogi soočenja s stresom in obrambnega reagiranja
Empatija, zmožnost vživljanja in sočustvovanja
Altruizem, pripravljenost pomagati
Značilnosti medosebnega obnašanja (odprtost, zaupanje)
Sposobnosti, znanje, veščine
PREHODNE OSEBNOSTNE ZNAČILNOSTI

Razpoloženja
Čustvena stanja
Vloge
Možnost ventiliranja in izpovedovanja negativnih občutij
Ocene in presoje obremenjujoče situacije (kot izziv, grožnja, škoda ali izguba)
Razlage in atribucije obremenjujoče situacije (internalne ali eksternalne, globalne ali specifične, univerzalne ali individualne)
SITUACIJSKI IN DRUGI DEJAVNIKI
Socialna opora (družina, prijatelji, sorodniki, znanci, institucije)
Sredstva, rezerve
Stopnja empatije in altruizma pri drugih osebah
Vir: Musek J. (1994). Dejavniki medsebojne pomoči. V: Polič Marko (urednik). Psihološki vidiki nesreč.

Pri reševanju konfliktnih, stresnih in kriznih okoliščin je izjemno pomembna medsebojna pomoč.

Socialna opora je pomoč, ki jo posameznik pričakuje oziroma potrebuje od drugih. Človek pričakuje in išče podporo v skupnosti ljudi, s katerimi je v tesnih stikih, v svoji socialni mreži. Naravne socialne mreže sestavljajo družina, sorodniki, soseska, prijatelji, sodelavci, klubi in društva, v katera je človek včlanjen.
(Čačinovič-Vogrničič G. 1994: 73)

Ker nesreče pogosto usodno razdrejo, poškodujejo ali uničijo te mreže, moramo govoriti o jačanju, aktiviranju, podpiranju in funkcionaliziranju narane socialne mreže in potrebi po ustvarjanju nove, da bi človek dobil oporo, ki jo potrebuje.

Strokovnjak (socialni delavec) ima na tem področju trojno nalogo:

1. aktivirati naravno socialno mrežo tam, kjer je, in ugotoviti, koliko je ohranjena,
2. podpirati posameznika v tem, da dobi in daje socialno oporo,
3. pomagati pri ustvarjanju nove socialne mreže v trenutnih življenjskih okoliščinah.

Figley (1985) navaja 5 funkcij socialne opore za človeka:

1. čustvena pomoč (skrb, ljubezen, naklonjenost, simpatija),
2. hrabritev (vlivanje upanja, poguma),
3. svetovanje pri reševanju problemov,
4. tovarištvo (zmanjšuje osamljenost),
5. stvarna pomoč (opravki, denar, nabave).

(Čačnovič-Vogrinčič 1994: 73)

V socialnem delu velja socialno-ekološko načelo, ki usmerja v mobilizacijo naravne socialne mreže, skupaj z načelom najmanjšega možnega posega v socialne mreže, ki svari pred tem, da bi človeka prehitro izločili iz običajnega življenjskega okolja in ga umestili v tuje, umetno.

(Čačnovič-Vogrinčič 1994: 75)

V primeru prometne nesreče gre predvsem za to, da bi ob nesreči družinskega člana najprej delali na tem, da bi družina zagotovila take razmere, v katerih bi lahko ostala skupaj. Podpiramo jo v tem, da bi zmogla skrbeti za svojega člana družine, ki je utrpel telesne ali duševne posledice v nesreči. Če to ni mogoče, iščemo rešitve naprej.

Prometna nesreča je stresna situacija, ki od strokovnjakov zahteva strokovno pomoč pri aktiviranju, podpiranju mreže.

Čačnovič-Vogrinčič pravi, da se psihosocialna pomoč začne, ko človek v stiski dobi izkušnjo, da ga vidimo, slišimo, ko z nami podeli svojo stvarnost.

Najpomembnejši člen v človekovi socialni mreži je njegova družina. Vsaka družina na svoj poseben način ravna v stresnih situacijah.

Čačnovič-Vogrinčič pravi, da so razmere, ki morajo biti v družini zagotovljene zato, da bi družinski član dobil trden in varen okvir v posttravmatskih stresnih situacijah, odvisne od dveh dejavnikov, ki jih povzema po Lidzu (1971):

– zavezništvo med staršema,

– ohranitev generacijskih razlik.

Zaveznštvo med staršema pomeni, da roditelja podpirata drug drugega, tako da povečujeta vzajemne občutke varnosti.

Ohranitev generacijskih razlik pa pomeni, da starši v zadovoljevanju svojih potreb ne postanejo odvisni od otroka. Ta potrebuje odvisnost od staršev, da se počuti varnega in da mobilizira vse sile za svoj razvoj.

Aktiviranje, podpiranje in funkcionaliziranje naravne socialne mreže v primeru družine pogosto pomeni prav to: podpreti starše v starševski funkciji, omogočiti otrokom, da so odvisni od staršev, tem pa, da niso odvisni od svojih otrok.

Podpora družini je najprej pomoč staršem, da lahko znova prevzamejo nase odgovornost za ravnanje z življenjem. (Čačinovič-Vogrincič 1994: 77, 78)

1.7 ZAKONODAJA

1.7.1 ZAKON O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA (ZVCP)

SPREMEMBE ZAKONA O VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

Spremembe dopolnjujejo sistem določb, ki se nanašajo na problematiko alkohola in mamil, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi v cestnem prometu.

Postopki policistov pri nas so primerljivi s postopki policij iz držav Evropske unije.

Uveljavila sta se uporaba merilnikov alkohola v izdihanem zraku in temu prilagojene vrednosti alkohola (mg/l izdihanega zraka).

- Za voznika, ki se ne bo strinjal z zapisom rezultatov preizkusa z alkotestom, bo policist odredil preizkus z merilnikom (etilometrom) na policijski postaji ali strokovni pregled.
- Bistvena novost pa je večja možnost pridržanja osebe, ki vozi pod vplivom alkohola. Spremenjen zakon daje policistu pooblastilo, da pridrži voznika, ki vozi pod vplivom alkohola oziroma ima v organizmu več alkohola, kot je dovoljeno – prej je bila možnost pridržanja le za voznike, ki so nadaljevali z vožnjo kljub izrecni prepovedi vožnje. Voznik bo pridržan v prostorih za pridržanje. Pridržanje bo trajalo od šest do največ dvanajst ur. Policist bo vozniku odvzel vozniško dovoljenje za 24 ur.

Tabela 7.1: Kršitve in sankcije.

KRŠITEV	GLOBA		KT		STRANSKA SANKCIJA	
	mladi*	običajni	mladi*	običajni	mladi*	običajni
do vklj. 0,24 mg alkohola v litru izdihanega zraka	150	180	3	3		
od 0,24 do vklj. 0,38 mg alkohola v litru izdihanega zraka	400	450	7	7	Za voznika začetnika je to prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja	

od 0,38 do vklj. 0,52 mg alkohola v litru izdihanega zraka	500	570	9	9	Pridržanje voznika od 6 do 12 ur, prepoved vožnje	
od 0,52 do vklj. 0,71 mg alkohola v litru izdihanega zraka	800	950	10	10	Pridržanje voznika od 6 do 12 ur, prepoved vožnje	Pridržanje voznika od 6 do 12 ur, prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja
več kot 0,71 mg alkohola v litru izdihanega zraka	950	950	18	18	Pridržanje voznika od 6 do 12 ur, prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja	Pridržanje voznika od 6 do 12 ur, prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja

* Vozniki začetniki, poklicni in drugi vozniki, ki pred vožnjo ne smejo uživati alkoholnih pijač.

Vozniki, ki jim je določena meja alkohola 0,0, so:

- voznik motornega vozila ali skupine vozil kategorije C, D1, D, BE, CE, D1E in DE;
- voznik vozila, s katerim se opravlja javni prevoz potnikov ali blaga ali prevoz oseb za lastne potrebe;
- voznik vozila, s katerim se prevaža nevarno blago;
- poklicni voznik motornega vozila, kadar opravlja ta poklic;
- učitelj vožnje med usposabljanjem kandidata za voznika v vožnji motornega vozila;
- kandidat za voznika med usposabljanjem v vožnji motornega vozila;
- voznik začetnik;
- voznik, ki vozi skupino otrok;
- voznik motornega vozila, ki se mu izvršuje sankcija prepovedi vožnje motornega vozila ali mu je vozniško dovoljenje odvzeto;
- voznik motornega vozila, ki nima vozniškega dovoljenja ali v vozniškem dovoljenju nima vpisane kategorije motornega vozila, ki ga vozi.

1.7.2 NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA ZA OBDOBJE OD 2007 DO 2011

SMOTRI nacionalnega programa varnosti cestnega prometa:

- dvig prometno-varnostne kulture na primerljiv nivo z državami z razvito varnostno kulturo;
- optimizirati obstoječe resurse z medsebojnim povezovanjem državnega nivoja s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi in civilno družbo;
- izboljšati uporabnost in varnost cestnega prometa od načrtovanja, izvedbe, vzdrževanja in nadzora;
- spremeniti slabe načine vedenja v prometu z vzgojo, izobraževanjem, preventivnimi in represivnimi ukrepi.

Ukrepi bodo usmerjeni predvsem na področje informiranja, vzgoje in nadzora voznikov motornih vozil in na zmanjševanje dostopnosti alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi.

AKTIVNOSTI:

- organizacija preventivnih akcij;
- priprava preventivnih programov na osnovnih in srednjih šolah;
- organizacija prireditev za mlade brez alkohola in drog (npr. Z glavo na zabavo);
- izvedba ad hoc nadzorov nad vozniki;
- poostreni nadzori v določenih obdobjih (novo leto, martinovo, trgatev ...);
- evalvacija programov rehabilitacije za voznike, ki jim je izrečena stranska sankcija kazenskih točk zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog;
- analiziranje učinkovitosti ukrepa prenehanje veljavnosti voziškega dovoljenja zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog;
- preverjanje učinkovitosti omejevanja dostopnosti alkohola mladim in voznikom motornih vozil.

2 PROBLEM

Alkohol je nepogrešljiv del slovenske kulturne dediščine in družabnega življenja. Mladi si danes skorajda ne znajo predstavljati dobre zabave brez alkohola. Prevečkrat pa se po taki zabavi usedejo za volan in odpeljejo domov.

Alkohol je v prometu prevečkrat udeležen, njegova vloga pa močno zmanjšuje varnost ostalih udeležencev v prometu. Promet je pomemben del vsakdanjega življenja, vendar ima vse svojo ceno in tako v prometu vsak dan izgubi življenja oziroma se poškoduje na tisoče ljudi. Kar vsako tretjo prometno nesrečo s smrtnim izidom povzroči alkoholizirani udeleženec v cestnem prometu. V večini primerov se vožnja pod vplivom alkohola konča srečno in prav takšne izkušnje posameznikom vlijejo prepričanje, da tudi opiti povsem obvladujejo vožnjo. Mladi vozniki in potniki med 18. in 24. letom so ena najbolj ogroženih skupin v prometu. Prevečkrat lahko slišimo in beremo o prometnih nesrečah, katerih vzrok ali sovzrok je alkohol, in v katerih je življenje izgubila mlada oseba.

2.1 CILJI RAZISKAVE

Raziskovala bom naslednja področja:

- ali so mladi že kdaj vozili pod vplivom alkohola,
- kako pogosto mladi vozijo pod vplivom alkohola,
- ali razmišljajo o tveganjih in nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola, preden sedejo za volnan vinjeni,
- ali so se že kdaj peljali z osebo, ki je bila pod vplivom alkohola in kako pogosto,
- ali so že kdaj doživeli prometno nesrečo, katere vzrok je bil alkohol ter kakšne so bile posledice,
- ali so že doživeli sankcije s strani policije zaradi vožnje pod vplivom alkohola.

V svojo raziskavo bom vključila tako mlade, ki imajo vozniško dovoljenje, kot tiste, ki vozniškega dovoljenja nimajo.

Primerjala bom razlike med mladimi moškimi in mladimi ženskami v pogostosti vožnje pod vplivom alkohola in zavedanju negativnih posledic vožnje pod vplivom alkohola.

Hipoteze, ki sem jih postavila:

H1: Ni razlik med mladimi moškimi in mladimi ženskami v tem, ali so že vozili pod vplivom alkohola.

H2: Ni razlik med mladimi moškimi in mladimi ženskami v tem, ali pred vožnjo pod vplivom alkohola, preden se usedejo za volan, pomislijo na tveganja in nevarnosti, ki jih prinaša taka vožnja.

H3: Ni razlik med mladimi moškimi in mladimi ženskami v pogostosti vožnje z drugo osebo, ki vozi pod vplivom alkohola.

3 METODOLOGIJA

3.1 VRSTA RAZISKAVE

Raziskava je kvantitativna in deskriptivna. Na večjem številu spremenljivk sem ugotavljala pogostost vožnje pod vplivom alkohola. Želela sem količinsko opredeliti temeljne značilnosti proučevanega pojava in ugotoviti obstajanje povezave med pojavi.

3.2 SPREMENLJIVKE

Neodvisne spremenljivke:

- spol,
- starost.

Odvisne spremenljivke:

- vožnja pod vplivom alkohola,
- vožnja drugih oseb pod vplivom alkohola,
- razmišljanje o tveganjih, nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola,
- pogostost vožnje je pod vplivom alkohola,
- zavedanje nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola,
- posledice vožnje pod vplivom alkohola.

3.3 MERSKI INSTRUMENTI IN VIRI PODATKOV

Kot merski instrument sem uporabila standardizirani vprašalnik, ki sem ga sestavila sama.

Vprašalnik vsebuje 18 vprašanj, od tega 17 zaprtih in 1 odprto vprašanje. Standardiziran zato, ker sem uporabila vnaprej izdelan vprašalnik. Bil je anonimen. Šlo je za nevodeno anketo.

3.4 POPULACIJA IN VZORČENJE

Populacija moje raziskave so mladi, stari od 18 do 24 let, iz Občine Vodice.

Skupno število anketirancev je bilo 90. Ker vseh mladih iz Občine Vodice v raziskavo nisem mogla vključiti, sem se odločila za vzorčenje. Vzorčila sem po metodi snežne kepe; preko prijateljev in znancev sem v vzorec zajela 90 mladih, ki so bili pripravljeni sodelovati v anketi. Mlade sem anketirala od 24. 4. do 1. 5. 2008.

Za izbrano populacijo sem se odločila, ker sem med svojimi znanci in vrstniki v občini, kjer živim, opazala pogosto vožnjo pod vplivom alkohola in me je zanimala pogostost tega pojava.

3.5 ZBIRANJE PODATKOV

Anketo sem izvajala od petka 24. 4. 2008 do 1. 5. 2008. Podatke sem zbirala sama, in sicer v obliki nevodene ankete. Najprej sem vprašalnice razdelila vsem svojim znancem, starim od 18 do 24 let, in jih nato povprašala, če bi lahko k reševanju prosili še njihove znance, prijatelje. Anketirala sem z vprašalnikom, ki je naveden v prilogi 1.

Anketirancem sem najprej pojasnila namen moje ankete in jim razdelila vprašalnice. Osebe, katerim sem dala vprašalnice za njihove prijatelje, znance, sem prosila, naj tudi njim pojasnijo namen ankete.

3.6 OBDELAVA IN ANALIZA PODATKOV

Podatke sem obdelala kvantitativno. Ankete sem najprej oštevilčila in podatke iz vprašalnikov nato vpisovala v program Microsoft Excell. Tabele sem prav tako izdelala s programom Excell. Aritmetične sredine sem računala s funkcijo Average. Da sem lahko izračunala aritmetično sredino pri 6. vprašanju, sem odgovore točkovala. Odgovore sem točkovala po naslednji lestvici:

- odgovor a (vedno) je bil vreden 4 točke,
- odgovor b (skoraj vedno) je bil vreden 3 točke,
- odgovor c (pogosto) je bil vreden 2 točki,
- odgovor d (redko) je bil vreden 1 točko in
- odgovor e (nikoli) je bil vreden 0 točk.

Pri preverjanju hipotez sem si pomagala s statistično metodo Hi-kvadrat.

Podatke sem oblikovala v frekvenčno distribucijo in prikazala rezultate v grafikonu.

4 REZULTATI IN RAZPRAVA

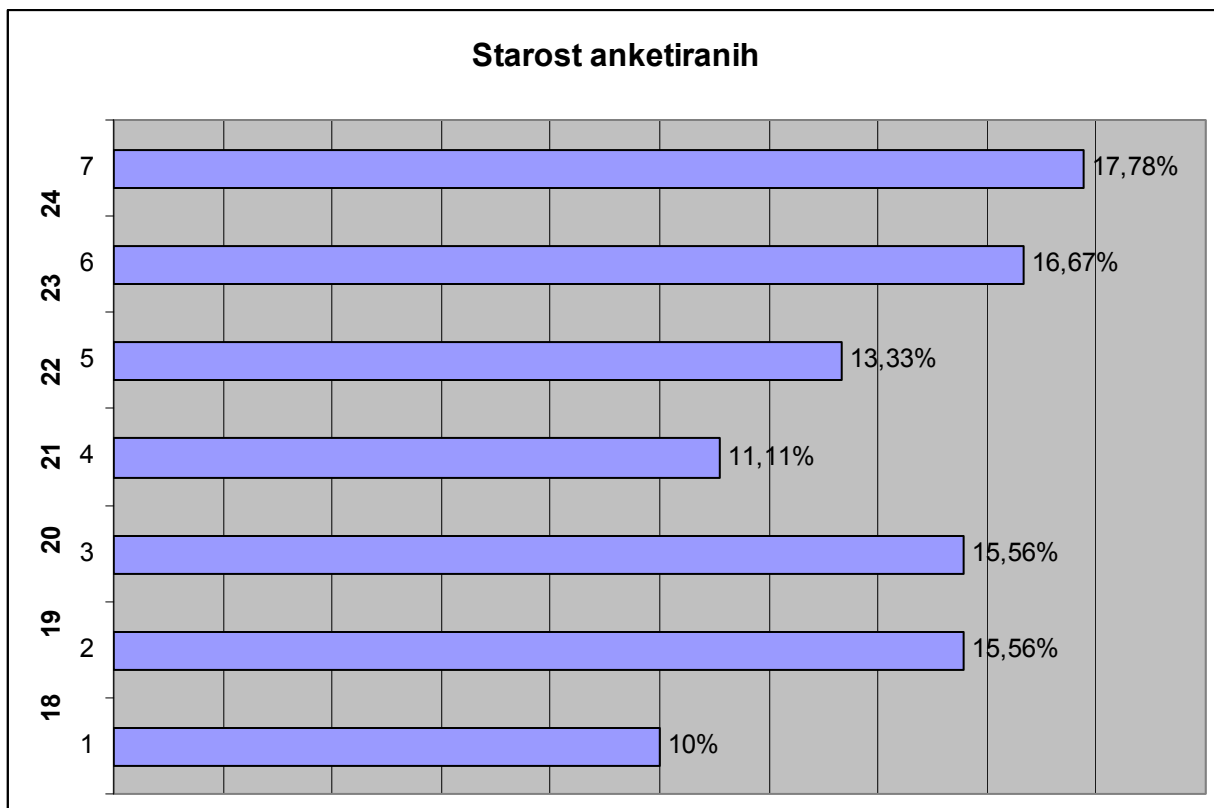
4.1 PREGLED VPRAŠANJ

1. Starost.

Tabela 4.1: Struktura anketiranih glede na starost.

STAROST	f	f (%)
18	9	10 %
19	14	15,56 %
20	14	15,56 %
21	10	11,11 %
22	12	13,33 %
23	15	16,67 %
24	16	17,78 %
SKUPAJ	90	100 %

Graf 4.1: Struktura anketiranih glede na starost.

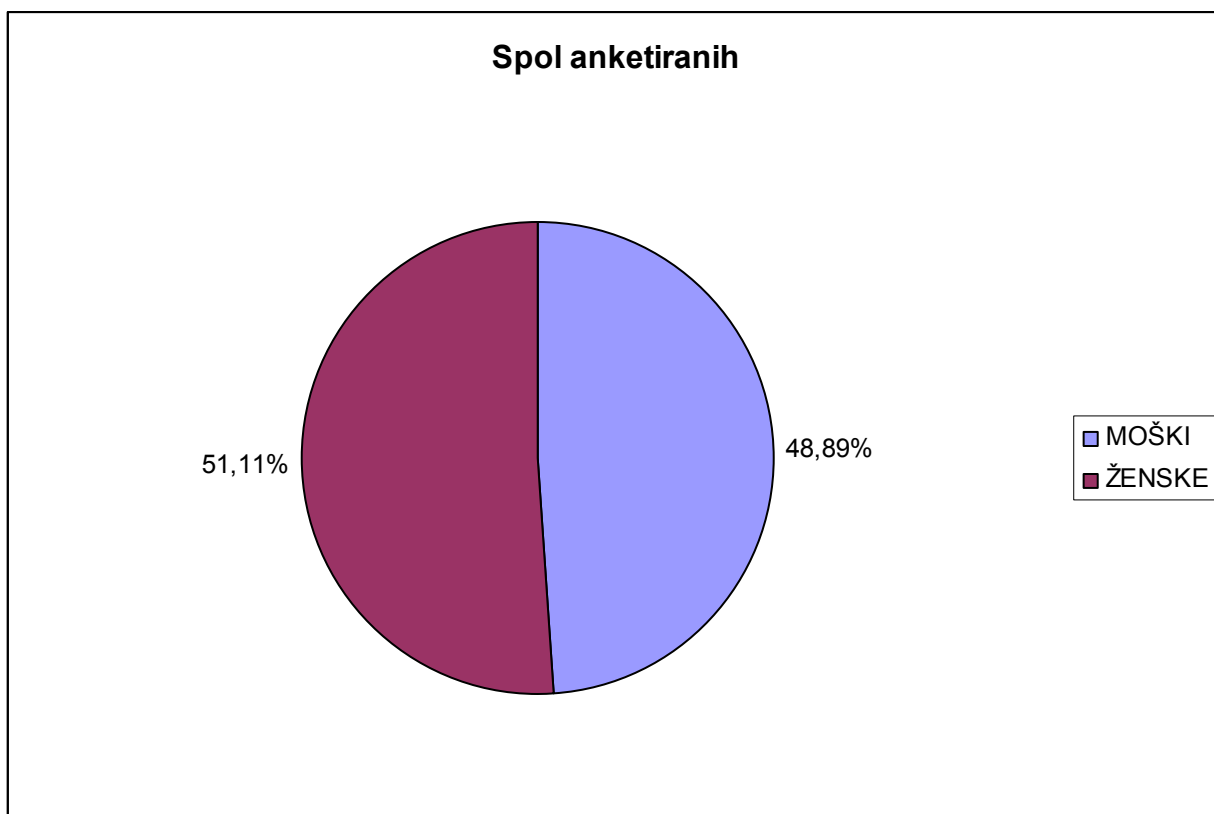


2. Spol.

Tabela 4.2: Struktura anketiranih glede na spol.

SPOL	F	f (%)
MOŠKI	44	48,89 %
ŽENSKE	46	51,11 %
SKUPAJ	90	100 %

Graf 4.2: Struktura anketiranih glede na spol.



V vzorec sem vključila 44 moških (44,9 %) in 46 žensk (51,1 %).

3. Starost in spol.

Tabela 4.3: Struktura anketiranih glede na starost in spol.

	MOŠKI f	MOŠKI f (%)	ŽENSKE f	ŽENSKE f (%)	SKUPAJ f	SKUPAJ f (%)
18	4	9,09 %	5	10,87 %	9	10 %
19	9	20,46 %	5	10,87 %	14	15,56 %
20	10	22,73 %	4	8,7 %	14	15,56 %
21	9	20,46 %	1	2,17 %	10	11,11 %
22	3	6,82 %	9	19,57 %	12	13,33 %
23	4	9,09 %	11	23,91 %	15	16,67 %
24	5	11,36 %	11	23,91 %	16	17,78 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Struktura vzorca, ki sem ga zajela v raziskavo, je 10 % 18-letnikov, 15,56 % 19 in 20-letnikov, 11,11 % 21-letnikov, 13,33 % 22-letnikov, 16,67 % 23-letnikov in 17,78 % 24-letnikov.

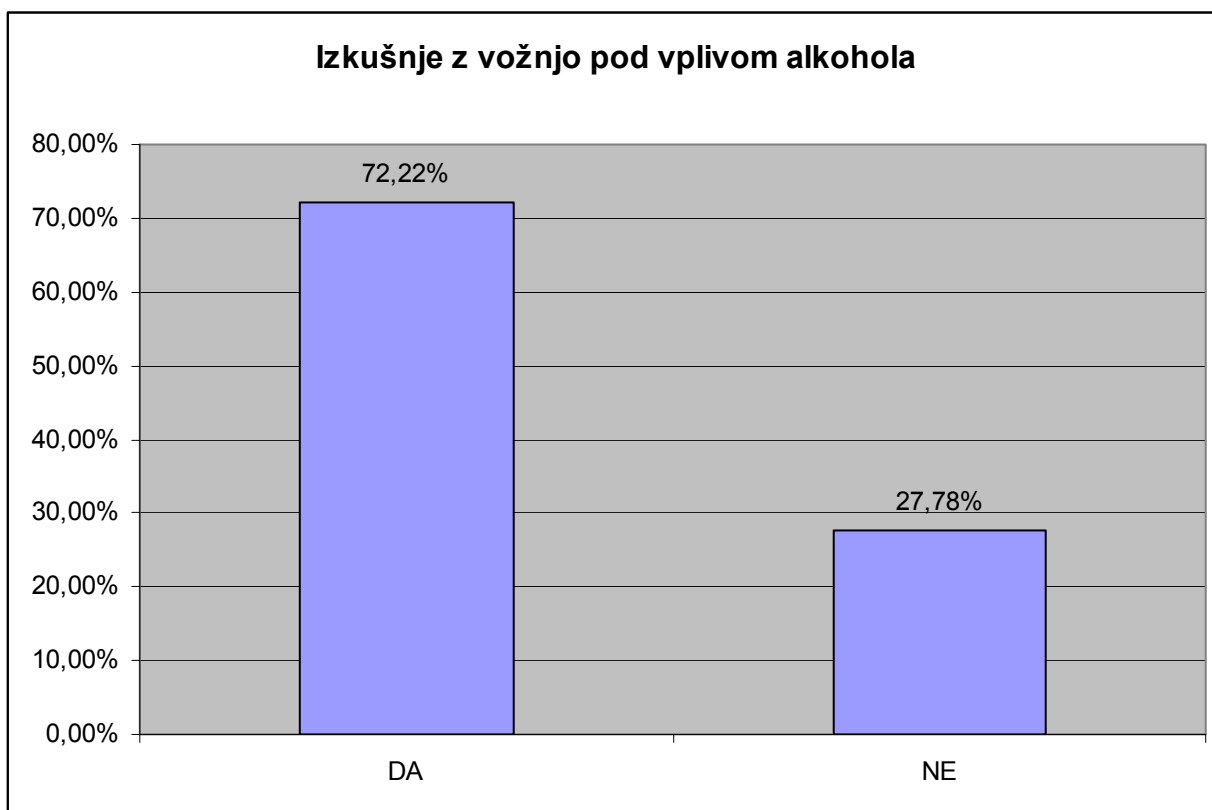
Struktura je dokaj enakomerno porazdeljena, najmanj je 18-letnikov in največ 23 in 24-letnikov.

4. Ali si že kdaj vozil avto, ko si pred tem pil alkoholne pijače?

Tabela 4.4: Vožnja pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
DA	33	75 %	32	69,57 %	65	72,22 %
NE	11	25 %	14	30,43 %	25	27,78 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Graf 4.3: Struktura anketirancev glede izkušenj z vožnjo pod vplivom alkohola.



Kot vidimo iz grafa, je 72,22 odstotka vseh mladih že kdaj vozilo pod vplivom alkohola, manj kot 30 odstotkov pa je takih, ki še nikdar niso vozili opiti.

Preverjanje hipoteze:

H1: Ni razlik med mladimi moškimi in mladimi ženskami v tem, ali so že vozili pod vplivom alkohola.

Ft – pričakovana frekvenca za celico

$$ft = (V_v * V_s) / SV$$

Vv – vsota vrste, v kateri je celica

Vs – vsota stolpca, v katerem je celica

SV – skupna vsota

	Fo	ft	ft-fo	(ft-fo) ²	(ft-fo) ² /ft
a	33	31,78	1,22	1,49	0,05
b	32	33,22	-1,22	1,49	0,05
c	11	12,22	-1,22	1,49	0,12
d	14	12,78	1,22	1,49	0,12
Skupaj	90	90	0		0,34

$$sp = (v - 1) * (s - 1)$$

v – število vrst v tabeli

$$sp = (2 - 1) * (2 - 1)$$

s – število stolpcev v tabeli

$$sp = 1$$

$$\chi^2 = 0,34 < \chi^2_{\alpha} = 0,01 = 6,64$$

$$\chi^2 = 0,34, sp = 1, p < 0,01$$

Izračunani hi-kvadrat je manjši od zahtevanega pri stopnji 0,01 in 1 sp, zato z manj kot 1-odstotnim tveganjem, da se motimo, obdržimo ničelno hipotezo in trdimo, da med mladimi moškimi in ženskami ni razlik v tem, ali so že vozili pod vplivom alkohola.

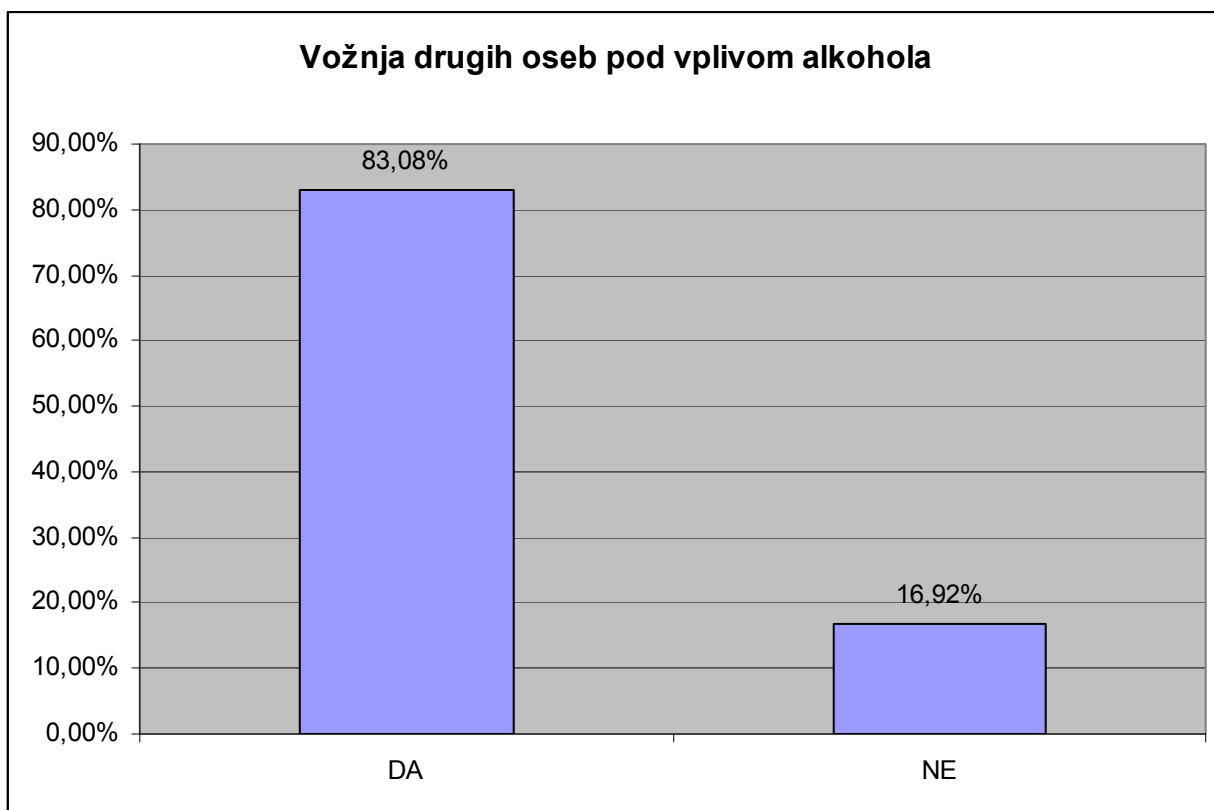
5. Ali si takrat vozil tudi druge osebe?

Ker od skupno anketiranih 90 mladih oseb pod vplivom alkohola še nikoli ni vozilo 25 mladih, od tega 11 moških in 14 žensk, sem pri tem odgovoru vključila samo tiste, ki so že vozili pod vplivom alkohola.

Tabela 4.5: Vožnja drugih oseb pod vplivom alkohola.

	MOŠKI		ŽENSKE		SKUPAJ	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
DA	30	90,91 %	24	75 %	54	83,08 %
NE	3	9,09 %	8	25 %	11	16,92 %
SKUPAJ	33	100 %	32	100 %	65	100 %

Graf 4.4: Struktura anketiranih glede vožnje drugih oseb pod vplivom alkohola.

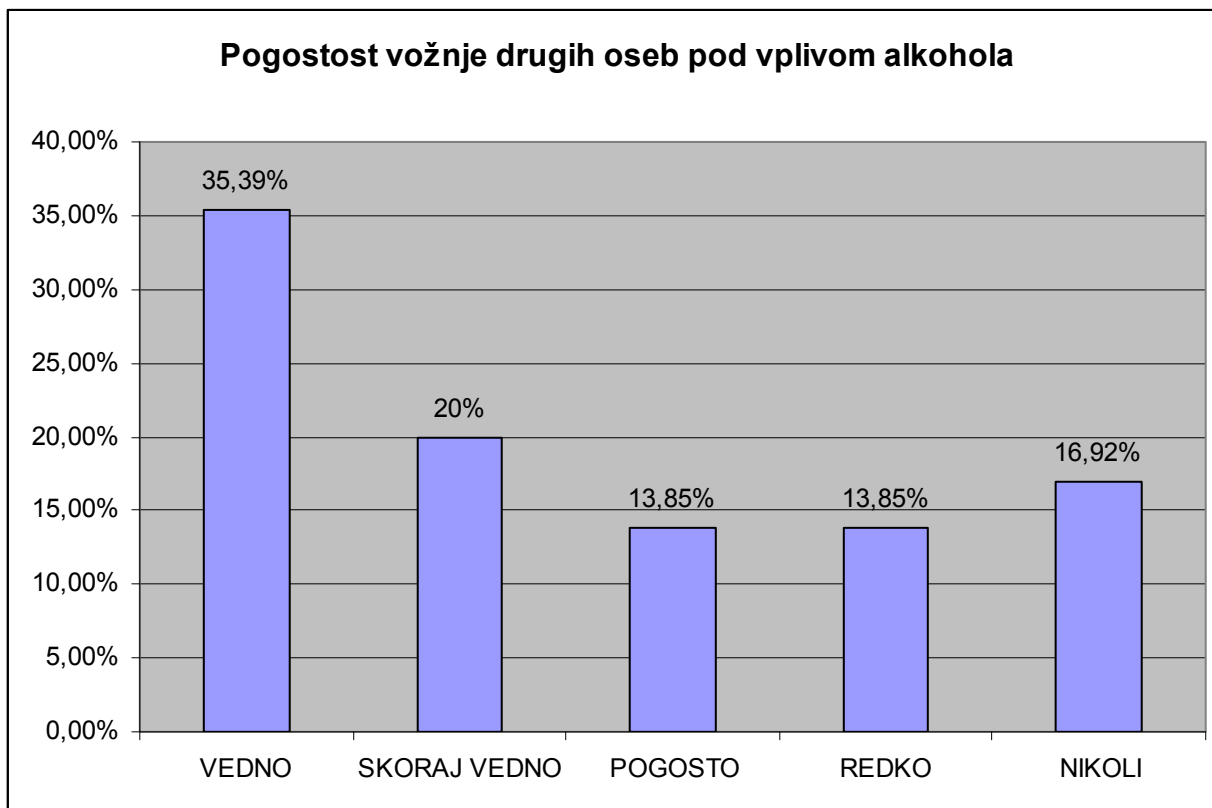


6. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril z DA, obkroži, kolikokrat si v zadnjem mesecu vozil druge osebe?

Tabela 4.6: Pogostost vožnje drugih oseb pod vplivom alkohola.

	MOŠKI		ŽENSKE		SKUPAJ	
	f	f (%)	f	f (%)	F	f (%)
VEDNO	12	36,36 %	11	34,38 %	23	35,39 %
SKORAJ VEDNO	7	21,21 %	6	18,75 %	13	20 %
POGOSTO	5	15,15 %	4	12,5 %	9	13,85 %
REDKO	6	18,18 %	3	9,38 %	9	13,85 %
NIKOLI	3	9,09 %	8	25 %	11	16,92 %
SKUPAJ	33	100 %	32	100 %	65	100 %

Graf 4.5: Struktura anketirancev glede pogostosti vožnje drugih oseb pod vplivom alkohola.



Skoraj 56 odstotkov vseh mladih vedno oziroma skoraj vedno takrat, ko so opiti, pod vplivom alkohola, vozijo tudi druge osebe. Nikoli jih pod vplivom alkohola ne vozi drugih oseb skoraj 17 odstotkov vseh anketiranih.

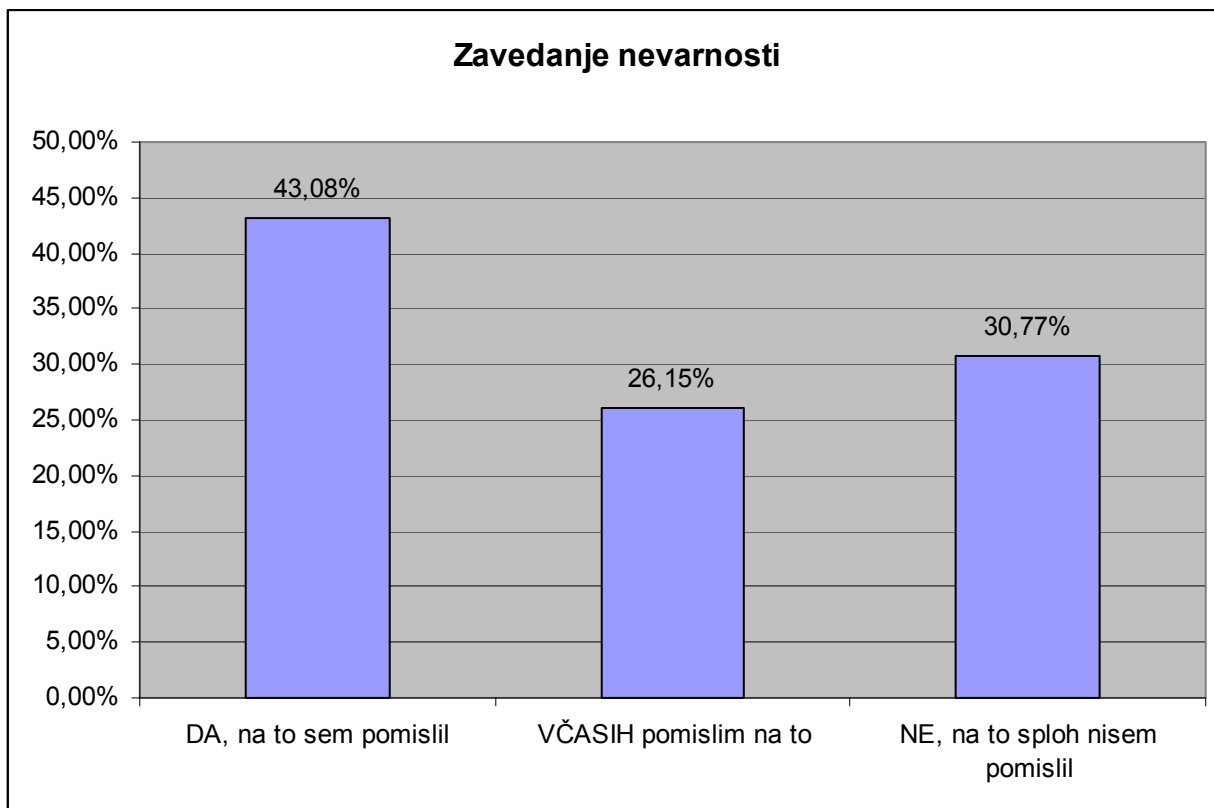
Aritmetična sredina ocen, ki so jih študenti obkrožili, je 2,43.

7. Ali se spomniš, če si se pred tem, ko si se usedel za volan, potem ko si pil alkoholno pijačo, spomnil, da je bolj nevarno voziti, kot če ne bi bil pil?

Tabela 4.7: Zavedanje nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola.

	MOŠKI		ŽENSKE		SKUPAJ	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
DA, na to sem pomislil	11	33,33 %	17	53,13 %	28	43,08 %
NE, na to sploh nisem pomislil	11	33,33 %	9	28,12 %	20	30,77 %
VČASIH pomislim na to	11	33,33 %	6	18,75 %	17	26,15 %
SKUPAJ	33	100 %	32	100 %	65	100 %

Graf 4.6: Struktura anketirancev glede zavedanja nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola.



43 odstotkov mladih na nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola pomisli, preden se usedejo za volan opiti, skoraj 31 odstotkov pa jih nikoli ne pomisli na tveganja, ki jih taka vožnja prinaša.

Preverjanje hipoteze:

H2: Ni razlik med mladimi moškimi in mladimi ženskami v tem, ali pred vožnjo pod vplivom alkohola, preden se usedejo za volan, pomislijo na tveganja in nevarnosti, ki jih prinaša taka vožnja.

V kategorijo pomislijo na nevarnost sem zajela tiste mlade, ki vedno ali včasih pomislijo na tveganost vožnje pod vplivom alkohola. Upoštevala sem le mlade moške in mlade ženske, ki so pri prejšnjem vprašanju odgovorili, da so se že peljali z osebo, ki je vozila pod vplivom alkohola,

zato skupno število mladih, ki so se že peljali z vinjeno osebo (65), ni enako številu vseh anketiranih mladih moških in žensk (90).

	Moški	Ženske	Skupaj
Pomislijo na nevarnost	22	23	45
Nikoli ne pomislijo	11	9	20
Skupaj	33	32	65

ft – pričakovana frekvenca za celico

$$ft = (V_v * V_s) / SV$$

V_v – vsota vrste, v kateri je celica

V_s – vsota stolpca, v katerem je celica

SV – skupna vsota

	fo	ft	ft-fo	(ft-fo) ²	(ft-fo) ² /ft
A	22	22,85	-0,85	0,72	0,03
B	23	22,15	0,85	0,72	0,03
C	11	10,15	0,85	0,72	0,07
D	9	9,85	-0,85	0,72	0,07
Skupaj	65	65	0		0,2

$$Sp = (v - 1) * (s - 1)$$

v – število vrst v tabeli

$$Sp = (2 - 1) * (2 - 1)$$

s – število stolpcev v tabeli

$$Sp = 1$$

$$\chi^2 = 0,2 < \chi^2_{\alpha} = 0,01 = 6,64$$

$$\chi^2 = 0,2, sp = 1, p < 0,01$$

Izračunani hi-kvadrat je manjši od zahtevanega pri stopnji 0,01 in 1 sp, zato z manj kot 1-odstotnim tveganjem, da se motimo, obdržimo ničelno hipotezo in trdimo, da med mladimi moškimi in ženskami ni razlik v tem, ali pred vožnjo pod vplivom alkohola pomislijo na tveganje in nevarnosti, ki jih vožnja v vinjenem stanju prinaša.

8. Kako pogosto si v zadnjem mesecu vozil pod vplivom alkohola?

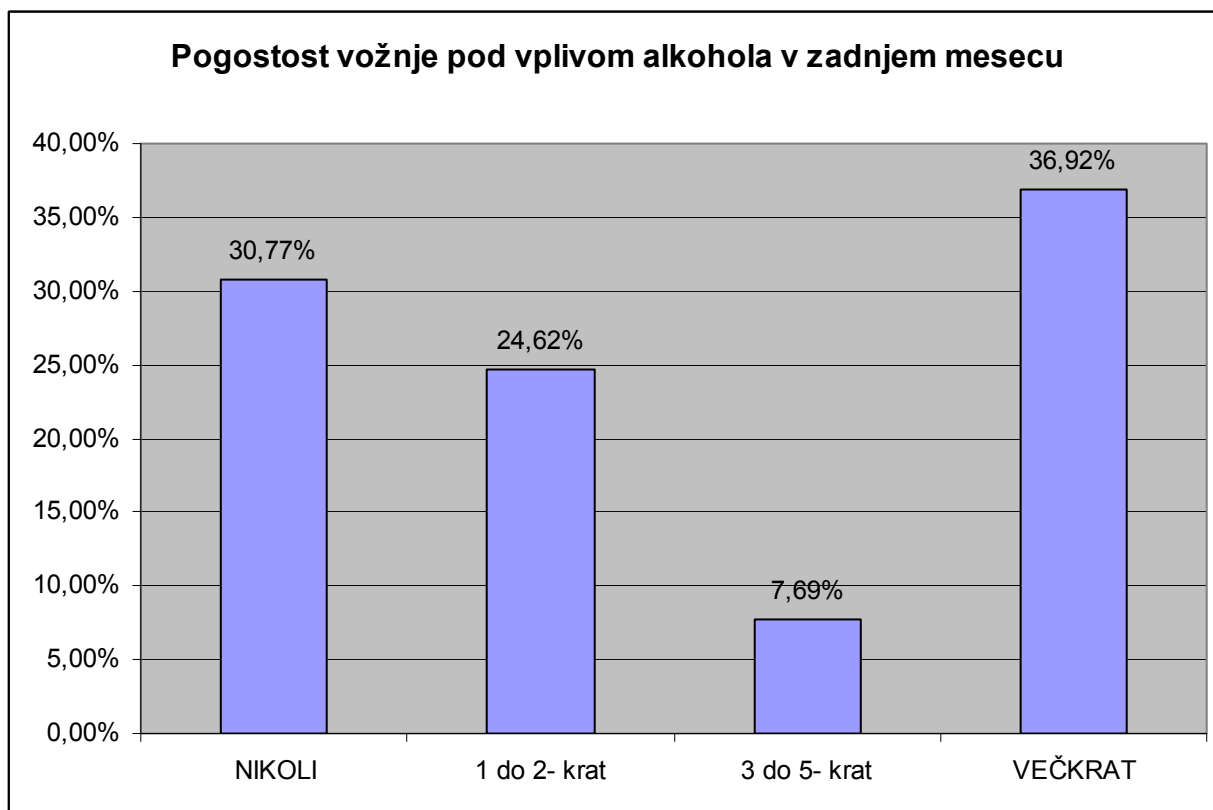
Tabela 4.8: Pogostost vožnje pod vplivom alkohola v zadnjem mesecu.

	MOŠKI		ŽENSKE		SKUPAJ	
	F	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
NIKOLI	7	21,21 %	13	40,63 %	20	30,77 %
Od 1 do 2-krat	9	27,27 %	7	21,88 %	16	24,62 %
Od 3 do 5-krat	5	15,15 %	0	0 %	5	7,69 %
VEČKRAT	12	36,36 %	12	37,5 %	24	36,92 %

SKUPAJ	33	100 %	32	100 %	65	100 %
--------	----	-------	----	-------	----	-------

Iz tabele je razvidno, da je od 65 mladih, ki so že kdaj vozili pod vplivom alkohola, 24 takih oziroma skoraj 37 % takih, ki so v zadnjem mesecu pod vplivom alkohola vozili več kot 5- krat, od tega je 12 moških in 12 žensk. 30,77 % od 65 mladih pa je takih, ki v zadnjem mesecu nikoli niso vozili pod vplivom alkohola.

Graf 4.7: Struktura anketiranih glede na pogostost vožnje pod vplivom alkohola v zadnjem mesecu.

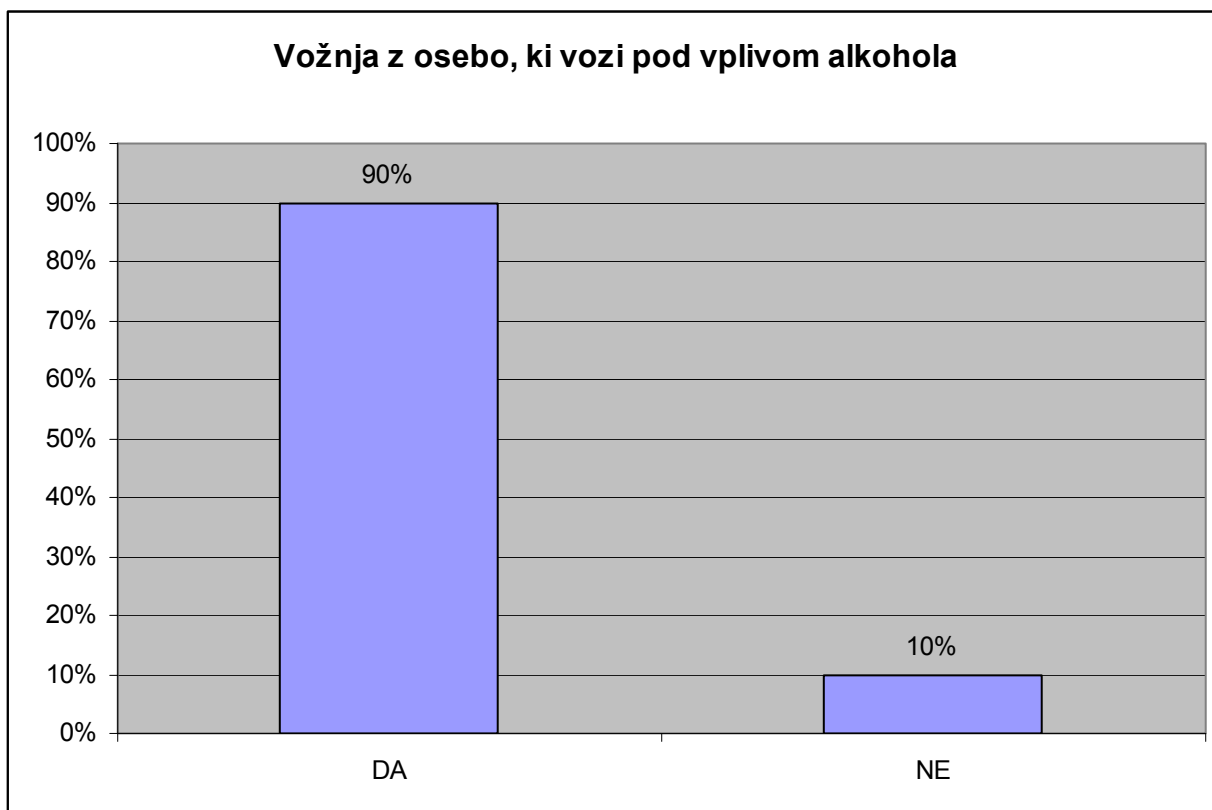


9. Ali si se že kdaj vozil z osebo, za katero si vedel, da je pred tem pila alkoholne pijače?

Tabela 4.9: Vožnja z drugimi osebami, ki vozijo pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
DA	42	95,46 %	39	84,78 %	81	90 %
NE	2	4,54 %	7	15,22 %	9	10 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Graf 4.8: Struktura anketiranih glede vožnje z drugimi osebami, ki vozijo pod vplivom alkohola.



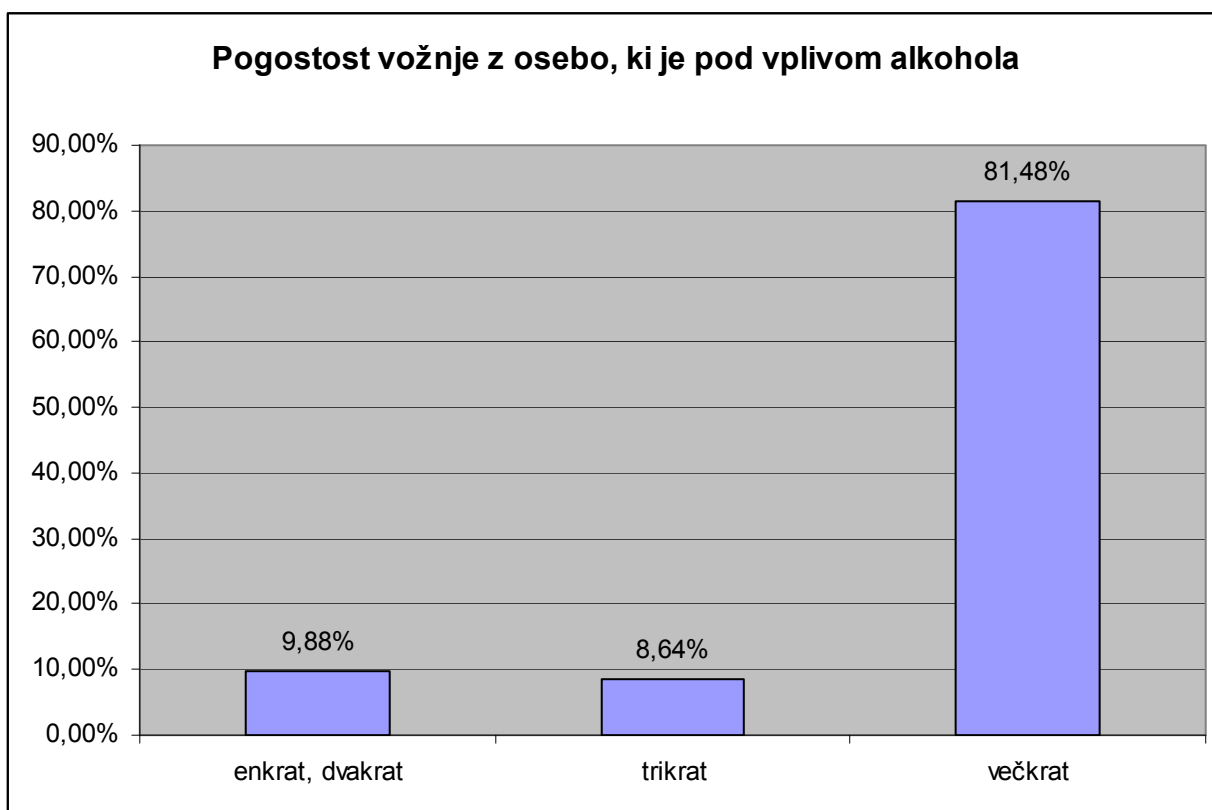
Iz grafa je razvidno, da se je kar 90 odstotkov (81 od 90 anketiranih) mladih že kdaj peljalo z osebo, ki je takrat vozila pod vplivom alkohola.

10. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril z DA, obkroži, kolikokrat si to storil?

Tabela 4.10: Pogostost vožnje z drugimi osebami, ki vozijo pod vplivom alkohola.

	MOŠKI		ŽENSKE		SKUPAJ	
	f	f (%)	f	f (%)	f	f (%)
ENKRAT	2	4,76 %	2	5,13 %	4	4,94 %
DVAKRAT	3	7,14 %	1	2,56 %	4	4,94 %
TRIKRAT	2	4,76 %	5	12,82 %	7	8,64 %
VEČKRAT	35	83,33 %	31	79,49 %	66	81,48 %
SKUPAJ	42	100 %	39	100 %	81	100 %

Graf 4.9: Struktura anketiranih glede na pogostost vožnje z drugimi osebami, ki vozijo pod vplivom alkohola.



Vidimo, da se je velika večina mladih (skoraj 82 odstotkov) več kot trikrat peljala z osebo, ki je takrat vozila pod vplivom alkohola, nekaj manj kot 10 odstotkov se jih je z opito osebo peljalo le od 1 do 2-krat.

Preverjanje hipoteze:

H3: Ni razlik med mladimi moškimi in mladimi ženskami v pogostosti vožnje z drugo osebo, ki vozi pod vplivom alkohola.

V to vprašanje sem zajela le tiste mlade, ki so se že kdaj peljali z osebo, ki je vozila pod vplivom alkohola, zato skupno število mladih oseb, ki so se že kdaj peljali z osebo, ki je vozila pod vplivom alkohola (81), ni enako skupnemu številu vseh anketiranih (90).

	Moški	Ženske	Skupaj
Od 1 do 2-krat	5	3	8
Več kot 3-krat	37	36	73
Skupaj	42	39	81

ft – pričakovana frekvenca za celico

$$ft = (V_v * V_s) / SV$$

V_v – vsota vrste, v kateri je celica

V_s – vsota stolpca, v katerem je celica

SV – skupna vsota

	fo	ft	ft-fo	(ft-fo) ²	(ft-fo) ² /ft
A	5	4,15	0,85	0,72	0,17
B	3	3,85	-0,85	0,72	0,19
C	37	37,85	-0,85	0,72	0,02
D	36	35,15	0,85	0,72	0,02
Skupaj	81	81	0		0,4

$$Sp = (v - 1) * (s - 1)$$

v – število vrst v tabeli

$$Sp = (2 - 1) * (2 - 1)$$

s – število stolpcev v tabeli

$$Sp = 1$$

$$\chi^2 = 0,4 < \chi^2_{\alpha} = 0,01 = 6,64$$

$$\chi^2 = 0,4, \text{ sp} = 1, p < 0,01$$

Izračunani hi-kvadrat je manjši od zahtevanega pri stopnji 0,01 in 1 sp, zato z manj kot 1-odstotnim tveganjem, da se motimo, obdržimo ničelno hipotezo in trdimo, da med mladimi moškimi in ženskami ni razlik v pogostosti vožnje z drugimi osebami, ki vozijo pod vplivom alkohola.

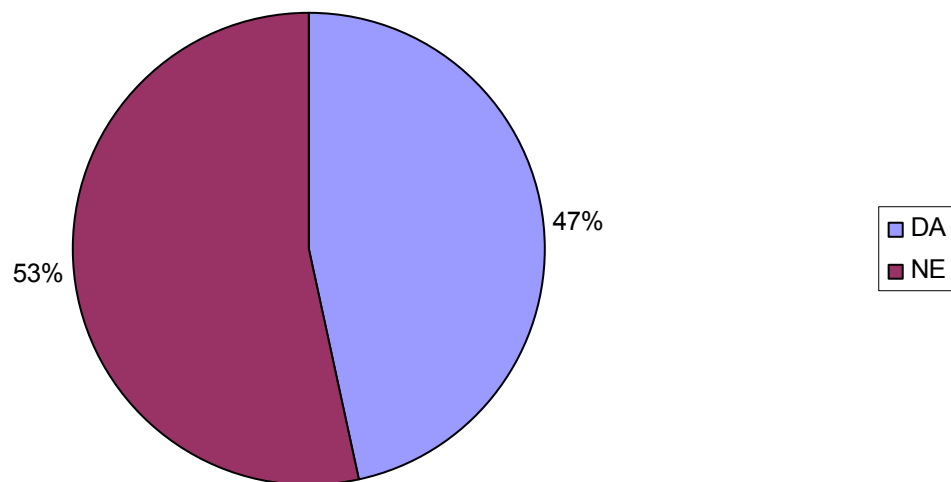
11. Ali si kdaj zavrnil, da bi se peljal z osebo, za katero si vedel, da je pila alkoholne pijače?

Tabela 4.11: Zavrnitev vožnje z osebo, ki je pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
DA	13	29,55 %	29	63,04 %	42	46,67 %
NE	31	70,45 %	17	36,96 %	48	53,33 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Graf 4.10: Struktura anketiranih glede na to, ali so že kdaj zavrnil vožnjo z osebo, ki je bila pod vplivom alkohola.

Zavrnitev vožnje z osebo, ki je pod vplivom alkohola



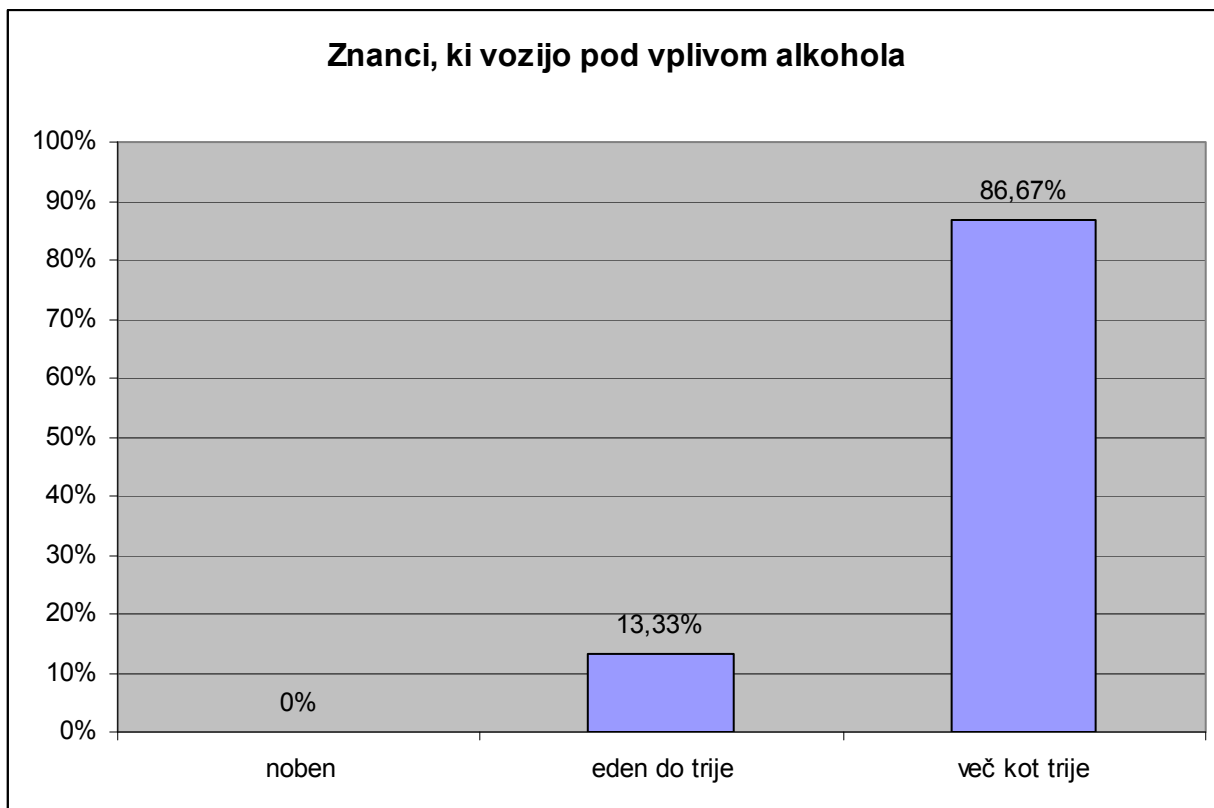
Vidimo, da je skoraj polovica že kdaj zavrnila vožnjo z osebo, ki je bila pod vplivom alkohola.

12. Koliko mladih poznaš, ki so že kdaj vozili opiti?

Tabela 4.12: Število znancev, ki vozijo pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
NOBENEGA	0	0 %	0	0 %	0	0 %
ENEGA	1	2,27 %	1	2,17 %	2	2,22 %
DVA	3	6,82 %	0	0 %	3	3,33 %
TRI	2	4,55 %	5	10,87 %	7	7,78 %
VEČ	38	86,36 %	40	86,96 %	78	86,67 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Graf 4.11: Struktura anketiranih glede na število znancev, ki vozijo pod vplivom alkohola.



Iz grafa vidimo, da skoraj 90 odstotkov mladih pozna več kot tri mlade, ki vozijo pod vplivom alkohola. Noben od anketiranih pa ni odgovoril, da ima znanca oziroma prijatelja, ki nikoli ne vozi pod vplivom alkohola.

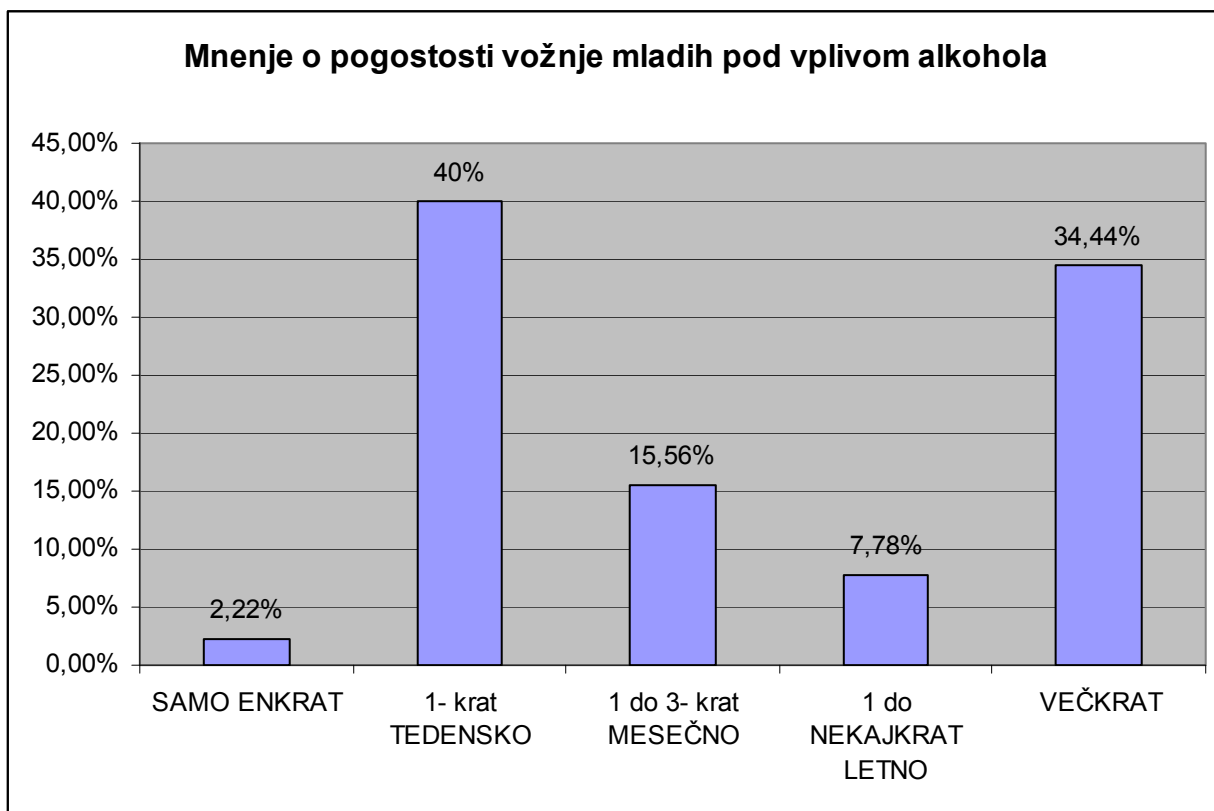
13. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril pritrdilno, povej, prosim, kako pogosto meniš, da v povprečju ti mladi vozijo pod vplivom alkohola?

Tabela 4.13: Mnenje anketiranih glede pogostosti vožnje njihovih znancev pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
SAMO ENKRAT	1	2,27 %	1	2,17 %	2	2,22 %
1-krat TEDENSKO	18	40,91 %	18	39,13 %	36	40 %
Od 1 do 3-krat MESEČNO	8	18,18 %	6	13,04 %	14	15,56 %
Od 1 do NEKAJKRAT LETNO	3	6,82 %	4	8,7 %	7	7,78 %
VEČKRAT	14	31,82 %	17	36,96 %	31	34,44 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

40 % mladih je odgovorilo, da po njihovem mnenju ti mladi vozijo pod vplivom alkohola enkrat tedensko in 34,44 % jih je odgovorilo, da to počnejo še večkrat. Zelo malo pa jih je odgovorilo samo enkrat in od 1 do nekajkrat letno (skupaj le 10 % vseh mladih).

Graf 4.12: Struktura anketiranih glede na njihovo mnenje o pogostosti vožnje njihovih znancev pod vplivom alkohola.



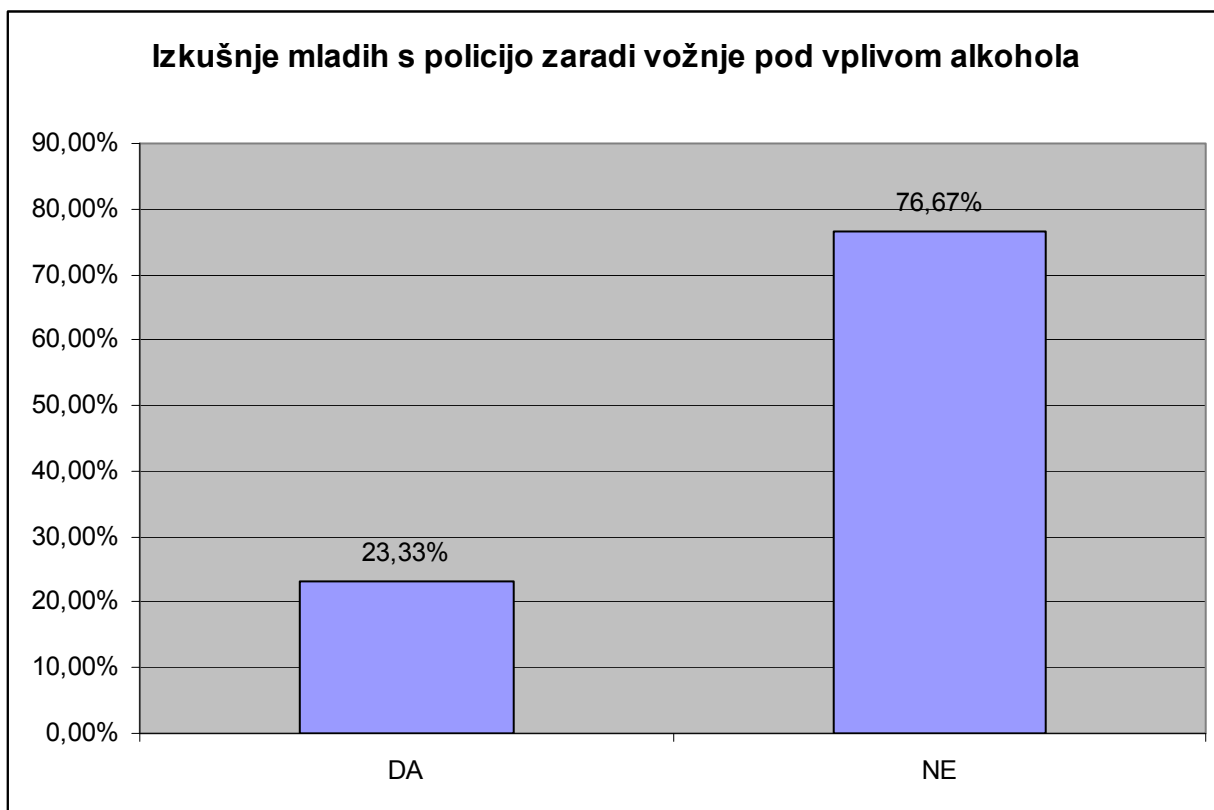
14. Ali te je že kdaj dobila policija, ko si vozil pod vplivom alkohola?

Tabela 4.14: Izkušnje mladih s policijo, ko so vozili pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
DA	11	25 %	10	21,74 %	21	23,33 %
NE	33	75 %	36	78,26 %	69	76,67 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Iz tabele je razvidno, da ima izkušnje s policijo 21,74 % žensk in 25 % moških, skupno 23,33 % vseh anketiranih.

Graf 4.13: Struktura anketiranih glede izkušenj s policijo, ko so vozili pod vplivom alkohola.



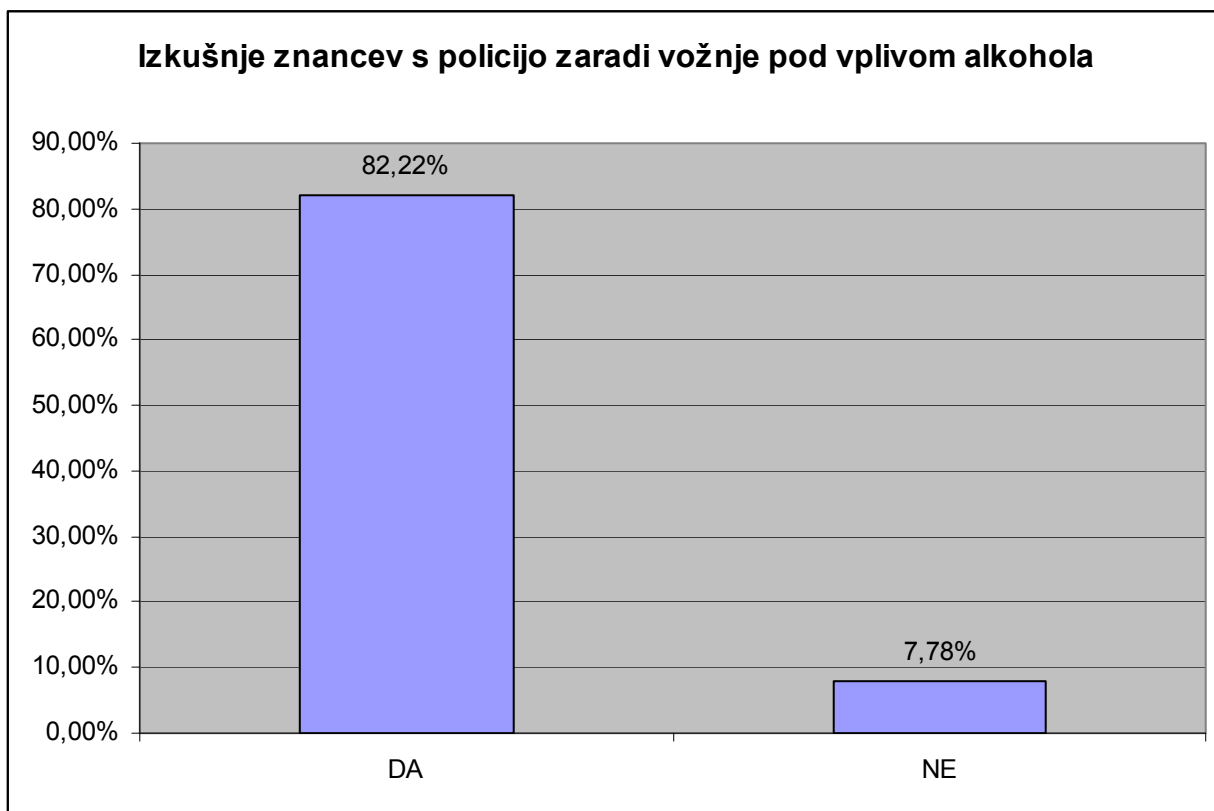
15. Ali je že kdaj dobila policija kakega tvojega mladega znanca, ko je vozil pod vplivom alkohola?

Tabela 4.15: Izkušnje znancev s policijo, ko so vozili pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
DA	43	97,73 %	40	86,96 %	83	82,22 %
NE	1	2,27 %	6	13,04 %	7	7,78 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Kar 82,22 % vseh mladih je odgovorilo, da je imel kakšen njihov znanec izkušnje s policijo zaradi vožnje pod vplivom alkohola. Le 1 moški (2,27 %) in 7 žensk (13,04 %) je odgovorilo, da noben njihov znanec ni imel težav s policijo zaradi vožnje pod vplivom alkohola.

Graf 4.14: Struktura anketiranih glede na izkušnje znancev s policijo, ko so vozili pod vplivom alkohola.



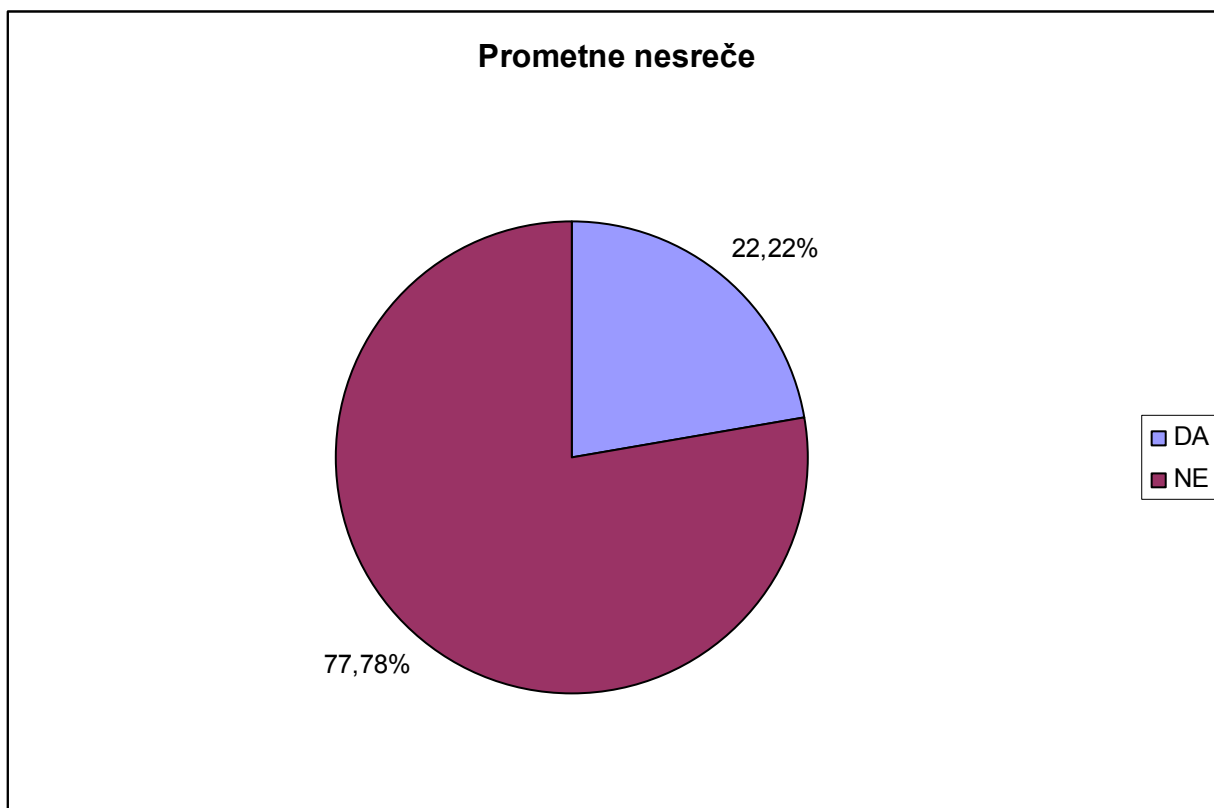
16. Si že kdaj doživel prometno nesrečo, ko si ti ali kdo drug vozil v opitem stanju?

Tabela 4.16: Prometne nesreče in vožnja pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
DA	13	29,55 %	7	15,22 %	20	22,22 %
NE	31	70,45 %	39	84,78 %	70	77,78 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Od vseh anketiranih jih je prometno nesrečo v vinjenem stanju doživelo 22,22 %, od tega 29,55 % moških in 15,22 % žensk. Prometno nesrečo je doživelo več moških kakor žensk.

Graf 4.15: Struktura anketiranih glede na prometne nesreče in vožnjo pod vplivom alkohola.



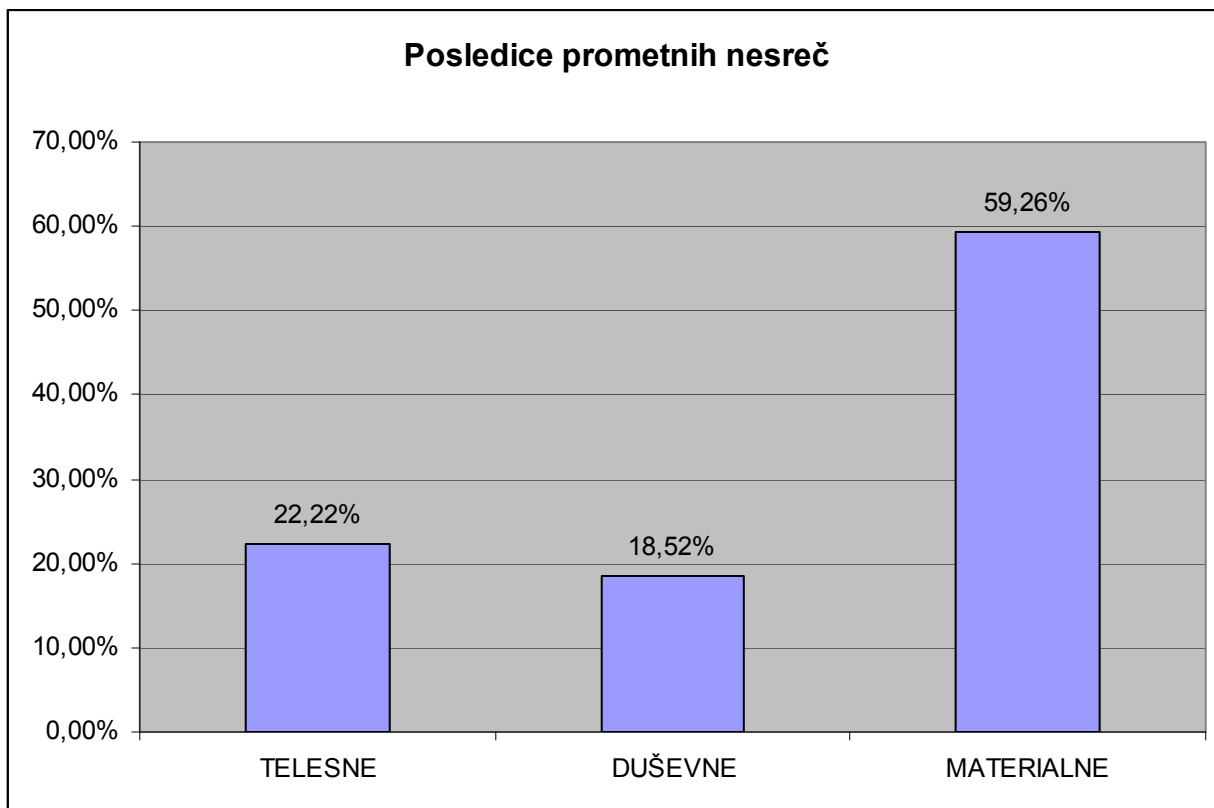
17. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril z DA, napiši, prosim, kakšne so bile posledice.

Tabela 4.17: Posledice prometnih nesreč.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
TELESNE	3	21,43 %	3	23,08 %	6	22,22 %
DUŠEVNE	1	7,14 %	4	30,77 %	5	18,52 %
MATERIALNE	10	71,43 %	6	46,15 %	16	59,26 %
DRUGE	0	0 %	0	0 %	0	0 %
SKUPAJ	14	100 %	13	100 %	27	100 %

V to vprašanje sem zajela le tiste, ki so že kdaj doživeli prometno nesrečo, katere vzrok ali sovzrok je bil alkohol; to je 27 mladih. Iz tabele je razvidno, da v veliki večini prevladujejo materialne posledice, s kar 59,26 %. Samo en moški je doživel duševne posledice (7,14 %). Telesne posledice je doživelo 22,22 % vseh anketiranih.

Graf 4.16: Struktura anketirancev glede na posledice prometnih nesreč.



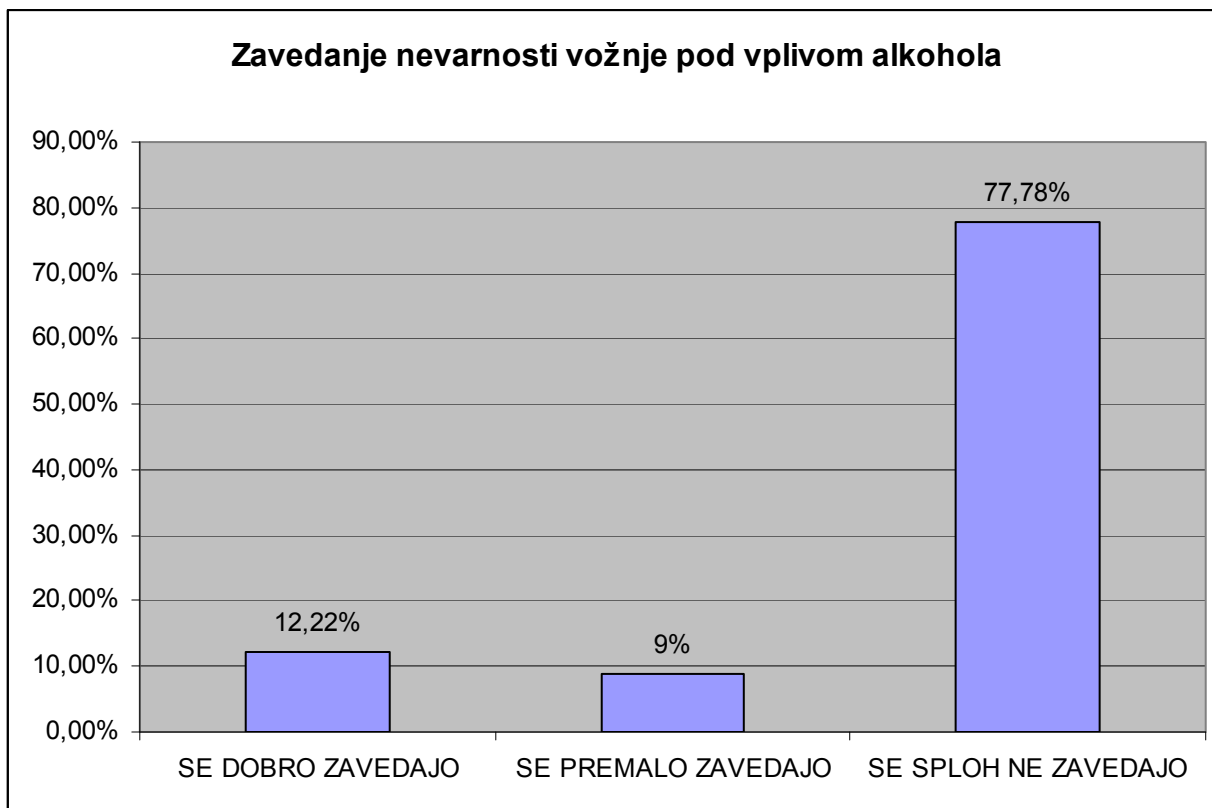
18. Opiši, prosim, kako in koliko se po tvojem mnenju mladi zavedajo nevarnosti, če človek vozi pod vplivom alkohola?

Tabela 4.18: Mnenje o stopnji zavedanja mladih o nevarnosti in tveganjih, povezanih z vožnjo pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
SE DOBRO ZAVEDAJO	6	13,64 %	5	10,87 %	11	12,22 %
SE SPLOH NE ZAVEDAJO	32	72,73 %	38	82,61 %	70	77,78 %
SE PREMALO ZAVEDAJO	6	13,64 %	3	6,52 %	9	9 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Kar 77,78 % vseh mladih je odgovorilo, da se mladi sploh ne zavedajo nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola. Da se mladi dobro zavedajo nevarnosti, je odgovorilo 13,64 % moških in 10,87 % žensk. Ženske so v 82,61 % odgovorile, da se mladi ne zavedajo nevarnosti.

Graf 4.17: Struktura anketiranih glede zavedanja nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola.



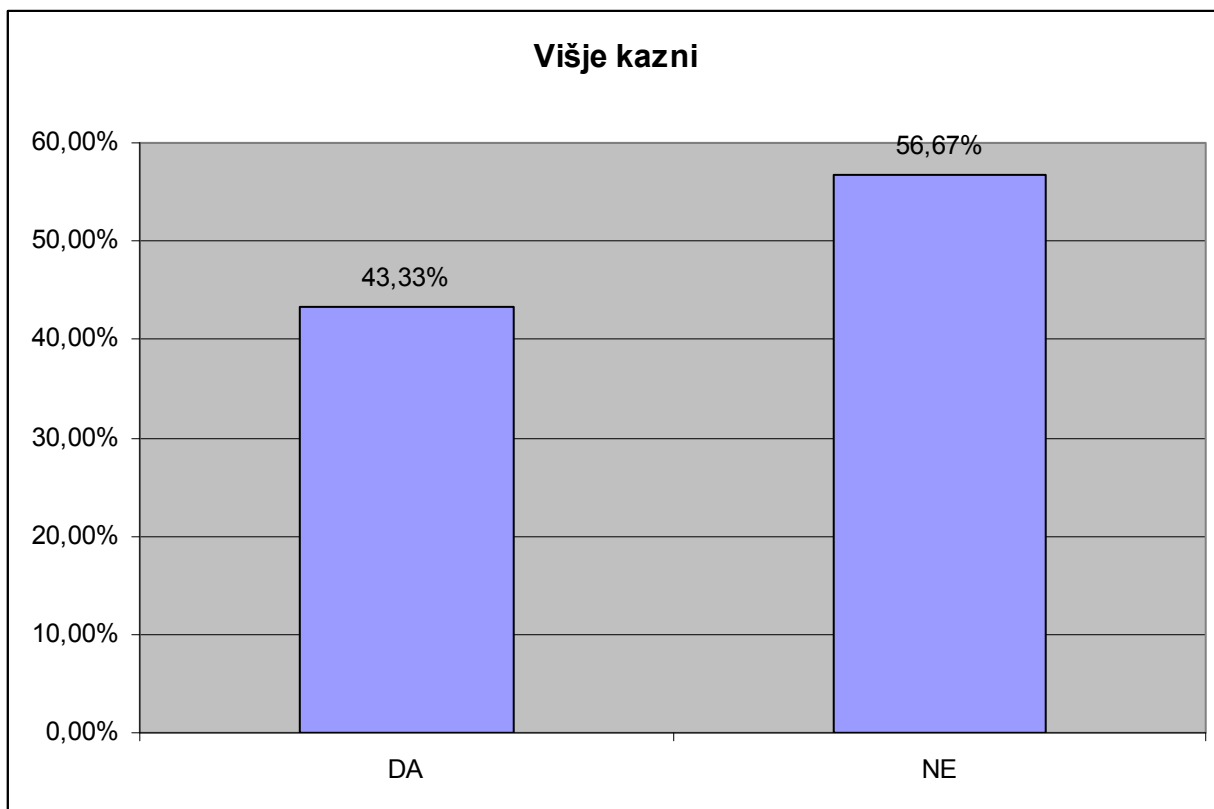
19. Ali misliš, da bi višje kazni za vožnjo pod vplivom alkohola zmanjšale število mladih, ki se usedejo za volan, potem ko so pili alkoholne pijače?

Tabela 4.19: Mnenje o vplivu višjih kazni na število mladih, ki vozijo pod vplivom alkohola.

	MOŠKI f	f (%)	ŽENSKE f	f (%)	SKUPAJ f	f (%)
DA	17	38,64 %	22	47,83 %	39	43,33 %
NE	27	61,36 %	24	52,17 %	51	56,67 %
SKUPAJ	44	100 %	46	100 %	90	100 %

Mladi so v 56,67 % odgovorili, da višje kazni ne bi zmanjšale števila mladih, ki vozijo pod vplivom alkohola, 43,33 % pa jih je nasprotnega mnenja. Mladi moški nekoliko odstopajo, saj v 61,36 % menijo, da kazni ne bi pomagale pri zmanjšanju števila.

Graf 4.18: Struktura anketiranih glede njihovega mnenja o vplivu višjih kazni na število mladih, ki vozijo pod vplivom alkohola.



5 SKLEPI

Na podlagi rezultatov sem ugotovila:

- Med mladimi moškimi in mladimi ženskami ni razlik v tem, ali so že vozili pod vplivom alkohola.
- Med mladimi moškimi in mladimi ženskami ni razlik v tem, ali pomislijo na nevarnosti vožnje pod vplivom alkohola, preden se usedejo za volan opiti.
- Mladi so se peljali z osebo, ki je vozila pod vplivom alkohola več kot trikrat v skoraj 82 odstotkih; prav tako ni razlik med mladimi moškimi in mladimi ženskami v pogostosti vožnje z vinjeno osebo.
- Razlika med mladimi moškimi in mladimi ženskami je v tem, da so mlade ženske v več primerih zavrnile vožnjo z osebo, ki je bila pod vplivom alkohola.
- Mladi menijo, da njihovi znanci v povprečju pod vplivom alkohola vozijo enkrat tedensko (med vikendom), kar sovpada z dejstvom, da enakomerna krivulja prometnih nesreč doseže vrh med vikendom. Ob vikendih je prometnih nesreč, kjer je vzrok alkohol, več za kar 20 odstotkov. Mladi pogosto sedejo za volan opiti po zabavah, ki se večinoma odvijajo ob koncih tedna.
- Danes si mladi skorajda ne znajo več predstavljati zabave brez alkohola. Prevečkrat pa po taki zabavi tudi sedejo za volan in se odpeljejo domov. Tudi večina anketiranih je že kdaj peljala pod vplivom alkohola.

- Na tveganje mladi, preden sedejo za volan vinjeni, pomislijo redko oziroma sploh ne pomislijo, kar kaže tudi na to, da je mladostništvo obdobje upornišva, sprememb, želje po sprejemanju skupine in tveganega vedenja.

6 PREDLOGI

Glede na ugotovitve raziskave lahko navedemo naslednje predloge:

- Potrebno bi bilo predvsem delati na zavedanju in ozaveščanju mladih, da se osebno zavežejo k temu, da alkohol in volan ne sodita skupaj. Usposabljanje mladih o škodljivih posledicah pitja alkohola se mora začeti že v osnovnih šolah.
- Nujno bi bilo doseči spremembo tistih norm, ki tako vedenje dovoljujejo, in ponotranjenje tistih, ki ga ne. Ob posamezniku je potrebno zajeti še njegovo družbeno okolje. Potrebno je delovanje v smeri, ki vodi v spremembe stališč, norm in vedenja – družba pa mora to omogočiti in z vsemi ukrepi tudi podpirati.
- Izkušnje z alkoholom si otroci in mladostniki pridobivajo v domačem okolju in med vrstniki. Če je alkohol pogost spremljevalec družinskih praznovanj in druženj, je velika verjetnost, da ga bodo uživali tudi kot vozniki.
- Predvsem bi bilo potrebno spremeniti stališča in odnos voznikov do vožnje pod vplivom alkohola; spreminjanje le-teh pa je tesno povezano s siceršnjim odnosom do pitja alkoholnih pijač.
- Izobraževalne, vzgojne in propagandne akcije, ki bi poskušale vplivati na odnos do alkohola. Spremeniti bi bilo potrebno stališče, da je vožnja pod vplivom alkohola nekaj običajnega. Stališča bi lahko poskušali spreminjati z metodo vrstniškega svetovanja.
- Izvajanje prometne vzgoje že v vrtcih in osnovnih šolah, preventivno delovanje na tem področju, ki se mora začeti že dosti prej, med osnovnošolci.

- Preventivne akcije (osveščanje, informiranje ...). Ustanavljanje in širjenje različnih programov, v katere se lahko vključujejo mladi in tako kvalitetno preživljajo svoj prosti čas brez pitja alkoholnih pijač.
- Potrebno spremeniti način medijskega poročanja o alkoholu, kot o priljubljeni zabavi, vplivati na poročanje le-teh.
- Čeprav je pri vplivanju spodbuda učinkovitejša od kazni, se slednjim v prometu, kot kaže, še ne moremo odreči. Dosledno uresničevanje ukrepov, ki jih je država sprejela z zakoni na tem področju (ZOPA, ZVCP). Redne in slučajne kontrole alkoholiziranosti voznikov.
- Potrebno bi bilo povečati znanje in zanimanje javnosti o nevarnostih vožnje pod vplivom alkohola.

7 LITERATURA

1. Bilban, Marjan. 2004. Vpliv alkohola na voziško zmožnost. *Zdravstveno varstvo*. 43: 54–66.
2. Bole, Dragomil. 2000. Varna vožnja: priročnik za voznike. Ljubljana: Avto – moto zveza Slovenije.
3. Coggans N., McKellar S. 1995. The facts about alcohol, aggression and adolescence. New Jersey, London: Cassell.
4. Čacinovič Vogrinčič, Gabi. 1994. Socialni oporni sistemi v obdobju stiske. V: Marko Polič (ured.). *Psihološki vidiki nesreč*. Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za reševanje.
5. Denney R. C. 1986. Alcohol and accidents. Bristol: Stigma.
6. Forrest G., Gary. 1997. How to cope with a teenage drinker: changing adolescent alcohol abuse. London, New York: Jason Aronson.
7. Hribernik, Franc. 1994. Socialne implikacije alkoholizma v cestnem prometu. *Socialno delo* 33, 5: 387–397.
8. Hribernik, Franc. 1996. Ali lahko družba učinkoviteje pomaga žrtvam prometnega nasilja? *Socialno delo* 35, 2: 115–129.
9. Hudolin, Vladimir. 1981. Alkoholizam mladih. Zagreb: Školska knjiga.
10. Mesec, Blaž. 1997. Metodologija raziskovanja v socialnem delu I. Del. Skripta. Ljubljana: Visoka šola za socialno delo.
11. Mesec, Blaž. 1995. Metodologija raziskovanja v socialnem delu II. Del. Skripta. Ljubljana: Visoka šola za socialno delo.
12. Mesec, Blaž, Cigoj Kuzma, Nika. 2003. Navodilo za pisanje diplomske naloge. Ljubljana: Visoka šola za socialno delo.
13. Može, Aleksander. 2002. Odvisnost od alkohola: razvoj in zdravljenje. Idrija: Bogataj.
14. Musek, Janek. 1994. Dejavniki medsebojne pomoči. V: Marko Polič (ured.). *Psihološki vidiki nesreč*. Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za reševanje.
15. Musek, Janek. 1994. Posttravmatska stresna motnja. V: Marko Polič (ured.). *Psihološki vidiki nesreč*. Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za reševanje.

16. Pečjak, Vid. 1994. Vpliv stresa na spoznavne procese. V: Marko Polič (ured.). Psihološki vidiki nesreč. Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za reševanje.
17. Polič, Marko. 1994. Posameznik in skupnost v izrednih razmerah. V: Marko Polič (ured.). Psihološki vidiki nesreč. Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za reševanje.
18. Polič, Marko. 2004. Psihološki pristopi k prometni varnosti. Zdravstveno varstvo. 43: 169–178.
19. Ramovš Jože, Ksenija. 2005. Škodljiva raba alkohola med mladimi: poročilo začetnega dela raziskave. Ljubljana: Inštitut Antona Trstenjaka.
20. Ramovš Jože, Ksenija. 2007. Pitje mladih: raziskava o pitju alkohola med mladimi v luči antropoloških spoznanj o omamah in zasvojenostih. Ljubljana: Inštitut Antona Trstenjaka za gerontologijo in medgeneracijsko sožitje.
21. Tomori, Martina. 2003. Družina – varovalni dejavnik. V: Čebašek Travnik Zdenka (ured.). Preprečimo odvisnosti. Ljubljana: Društvo za zdravje srca in ožilja Slovenije.
22. Žlender, Bojan. 1994. Prometne nesreče. V: Marko Polič (ured.). Psihološki vidiki nesreč. Ljubljana: Uprava Republike Slovenije za reševanje.

INTERNETNI VIRI:

23. www.med-over.net
24. Zakon o varnosti cestnega prometa. (April 2008)
www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/DP_varnost_cp/ZVCP_brosura1.pdf
25. Nacionalni program varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011. (April 2008)
www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/nacionalni_pro_varnosti_cestne.pdf
26. www.policija.si/portal/statistika/promet/2007/pdf (Marec 2008)
27. www.brezalkohola.si/pdf/voznja_pod_vplivom_alkohola_MZ.pdf (November 2007)
28. www.spv-rs.si (Februar 2008)
29. www.sl.wikipedia.org/wiki/car_accident (Marec 2008)
30. http://www.vozimo-pametno.si/index.php?option=com_content&task=view&id=130&Itemid=188
(November 2007)
31. www.dana.si/si/o_dani/10064,156,1 (November 2007)

32. www.who.int/publications/2007 (April 2008)
33. Žlender, Bojan. 2000–2001. Alkohol v prometu in prometna varnost. Revija uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje (UJMA). (Marec 2008)
<http://www.spv-rs.si/vsebina/pdf/Alkohol%20v%20prometu%20ujma.pdf>
34. <http://www.spv-rs.si/vsebina/pdf/Polic-Alko.pdf?PHPSESSID=dc6a9cd23a70e0186e9b00200e>

8 POVZETEK

Mladi se zgodaj in zaradi različnih vzrokov odločajo za pitje alkoholnih pijač. Na pretirano uživanje in zlorabo alkohola vpliva tudi skoraj neomejen dostop do vseh vrst alkoholnih pijač. Problematično je predvsem dejstvo, da je v naši kulturi pitje alkoholnih pijač povezano z najrazličnejšimi dogodki, od proslavljanja uspehov do žalovanja. Za temo Mladi in vožnja pod vplivom alkohola v Občini Vodice sem se odločila predvsem zato, ker je ta problem izjemno pereč in tudi sama med svojimi vrstniki opažam, da velikokrat sedejo za volan opiti. Vedno več mladih se podaja v alkoholizem in s tem tudi v tvegano vedenje; kot je vožnja pod vplivom alkohola.

Z raziskavo sem ugotovila, da je večina anketiranih mladih že vozila pod vplivom alkohola in ob tem takrat vozila tudi druge osebe. Na nevarnosti, ki jih prinaša tako tvegano vedenje v prometu, pomisli manj kot polovica vseh anketiranih mladih. Kar 90 % vseh mladih se je že kdaj peljalo z osebo, ki je vozila pod vplivom alkohola.

Predvsem zaskrbljujoče pa je dejstvo, da se mladi ne zavedajo oziroma se premalo zavedajo nevarnosti, ki jo predstavlja vožnja pod vplivom alkohola tako zanje kot za druge udeležence v cestnem prometu.

Alkohol ima negativne učinke prav na tiste človekove sposobnosti, ki so bistvene za varno vožnjo. Pijan voznik je manj učinkovit, precenjuje svojo odpornost na alkohol, z neustreznim vedenjem pa povečuje možnost nastanka nesreče.

Število prometnih nesreč, v katerih so udeleženi mladi in v katerih je šlo tudi za uporabo alkohola, narašča. V zadnjih letih je vsako tretjo prometno nesrečo s smrtnim izidom povzročil alkoholizirani udeleženec v prometu. Posebno ranljivi so mladi v prometu. Raziskave so pokazale, da je ogroženost mladih od dva- do trikrat višja, kot je ogroženost drugih starostnih skupin udeležencev v prometu. Smrt zaradi prometne nesreče je med mladimi od 20 do 24 let drugi najpogostejši vzrok.

Protiukrepanje mora vključevati izobraževanje, kaznovanje in rehabilitacijo.

9 PRILOGE

9.1 VPRAŠALNIK

Moje ime je Lavra Ciperle in sem absolventka Fakultete za socialno delo. Pred vami je vprašalnik, ki sem ga sestavila za svojo diplomsko nalogo z naslovom Mladi in vožnja pod vplivom alkohola v Občini Vodice. Vprašalnik je anonimen, nikjer ni nobenih vprašanj o vaših osebnih podatkih, zato lahko brez skrbi iskreno odgovarjate na vprašanja.

Najlepša hvala za sodelovanje.

1. Starost: let.
2. Spol: M Ž
3. Ali si že kdaj vozil avto, ko si pred tem pil alkoholne pijače?
a) DA
b) NE
4. Ali si takrat vozil tudi druge osebe?
a) DA
b) NE
5. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril z DA, obkroži, kolikokrat si vozil druge osebe?
a) vedno
b) skoraj vedno
c) pogosto
d) redko
e) nikoli
6. Ali se spomniš, če si se pred tem, ko si se usedel za volan, potem ko si pil alkoholno pijačo, spomnil, da je bolj nevarno voziti, kot če ne bi bil pil?
a) DA, sem se spomnil na to
b) NE, na to nisem niti pomislil
c) VČASIH pomislim na to
7. Kako pogosto si v zadnjem mesecu vozil pod vplivom alkohola?
a) nikoli
b) 1–2
c) 3–5
d) 5–7
e) večkrat

8. Ali si se že kdaj vozil z osebo, za katero si vedel, da je pred tem pila alkoholne pijače?

a) DA

b) NE

9. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril z DA, obkroži, kako pogosto si to storil?

a) enkrat

b) dvakrat

c) trikrat

d) večkrat

10. Ali si še kdaj zavrnil, da bi se peljal z osebo, za katero si vedel, da je pila alkoholne pijače?

a) DA

b) NE

11. Koliko mladih poznaš, ki so že kdaj vozili opiti?

a) nobenega

b) enega

c) dva

d) tri

e) več

12. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril pritrdilno, povej, prosim, kako pogosto meniš, da v povprečju ti mladi vozijo pod vplivom alkohola?

a) samo enkrat in potem nikoli več

b) enkrat tedensko

c) enkrat do trikrat mesečno

d) enkrat do nekajkrat letno

e) drugo (kolikokrat?)

13. Ali te je že kdaj dobila policija, ko si vozil pod vplivom alkohola?

a) DA

b) NE

14. Ali je že kdaj dobila policija kakega tvojega mladega znanca, ko je vozil pod vplivom alkohola?

a) DA

b) NE

15. Si že kdaj doživel prometno nesrečo, ko si ti ali kdo drug vozil v opitem stanju?

a) DA

b) NE

16. Če si na prejšnje vprašanje odgovoril z DA, napiši, prosim, kakšne so bile posledice:

a) telesne

- b) duševne
- c) materialne
- d) druge (katere?):

17. Opiši prosim, kako in koliko se po tvojem mnenju mladi zavedajo nevarnosti, če človek vozi pod vplivom alkohola?

.....

.....

.....

18. Ali misliš, da bi višje kazni za vožnjo pod vplivom alkohola, zmanjšale število mladih, ki se usedejo za volan, potem ko so pili alkoholne pijače?

- a) DA
- b) NE

9.1 ZBIRNIKI PODATKOV

Št. vpr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Št. ank.																		
1	18	m	a	a	b	a	d	a	d	a	e	e	a	a	b		Se ne zavedajo	b
2	18	m	b	b		b	a	b		b	e	c	b	a	b		Se ne	b
3	18	m	a	a	d	c	b	a	d	a	e	e	b	a	b		Se ne	a
4	18	m	b				a	a	d	b	e	b	b	a	b		Se ne	a
5	18	ž	a	a	a	b	e	a	d	b	e	e	a	a	a	abc	Se ne	b
6	18	ž	b	b	e	c	a	a	c	b	e	d	b	a	b		Se zavedajo	B
7	18	ž	b				a	a	a	b	d	c	b	b	b		Se ne	a
8	18	ž	b				a	a	d	b	e	b	b	a	b		Se ne	a
9	18	ž	b				a	a	d	a	e	b	b	a	b		Se ne	a
10	19	m	a	a	a	a	a	a	d	b	e	b	b	a	b		Se ne	b
11	19	m	b				a	a	d	a	e	b	b	a	b		Se ne	b
12	19	m	a	a	a	b	e	a	d	b	e	e	b	a	b		Bolj malo	b
13	19	m	a	a	d	a	a	a	d	b	d	e	a	a	a	c	Se ne	b
14	19	m	b				a	a	d	b	e	e	b	a	a	c	Se ne	b
15	19	m	a		e	a	a	a	d	b	d	b	b	a	b		Se zavedajo	b
16	19	m	a	a	c	c	e	a	d	b	e	c	b	a	b		Se zavedajo	b
17	19	m	a	a	a	a	a	a	d	b	e	b	b	a	b		Se ne	a
18	19	m	a	a	c	b	b	a	c	a	e	c	a	a	b		Se ne	a
19	19	ž	b	b	e		a	b		a	e	e	b	a	b		Se ne	b
20	19	ž	b	b		a	a	a	d	b	e	e	b	a	b		Se ne	b
21	19	ž	a	a	c	v	d	a	d	a	e	e	a	a	a	b	Se ne	b
22	19	ž	b	b		a	a	b		a	b	d	b	b	b		Se ne	a
23	19	ž	b				a	a	c	b	e	c	b	a	b		Se ne	a
24	20	m	a	a	a	c	b	a	d	b	e	b	b	a	b		Se ne	b
25	20	m	a	a	d	b	b	a	d	a	e	e	b	a	b		Se ne	b
26	20	m	a	a	a	a	e	a	d	b	e	b	a	a	a	c	Se ne	b
27	20	m	b	b			a	a	b	a	e	d	b	a	b		Se ne	a
28	20	m	a	b	e	a	a	a	a	a	c	c	b	a	b		Se zavedajo	a
29	20	m	a	a	c	b	c	a	d	b	e	b	a	a	b		premalo	a
30	20	m	b				a	a	d	b	e	b	b	a	b		se ne	a
31	20	m	a	a	a	b	e	a	d	b	e	b	b	a	b		se ne	a

32	20	m	b				a	a	d	b	e	e	b	a	b		se ne	a
33	20	m	b	b	e	a	a	a	b	a	e	d	b	b	b		se ne	a
34	20	ž	a	b	e	c	e	b		a	b	c	b	b	b		se zavedajo	b
35	20	ž	a	a	a	b	e	a	d	b	e	e	b	a	b		premalo	b
36	20	ž	a	a	a	c	b	a	d	b	e	e	a	a	a	c	se ne	b
37	20	ž	a	a	a	a	a	a	d	a	e	b	b	a	b		se ne	a
38	21	m	a	a	a	b	a	a	d	b	e	c	b	a	b		se ne	b
39	21	m	a	a	b	b	e	a	d	b	e	c	a	a	a	b		b
40	21	m	b	b			a	a	d	b	e	b	b	a	b		se ne	b
41	21	m	a	a	b	c	d	a	d	b	e	e	a	a	a	c	se zavedao	b
42	21	m	b	b			a	a	a	b	e	c	b	a	b		bolj malo	b
43	21	m	a	a	d	c	b	a	b	b	e	b	b	a	a	c	premalo	b
44	21	m	b	b		a	a	b		a	c	a	b	a	b		se ne	a
45	21	m	a	a	a	b	b	a	d	b	e	e	b	a	b		se ne	a
46	21	m	a	a	c	c	c	a	d	b	e	e	b	a	b		se ne	a
47	21	ž	a	b	e	a	a	a	a	b	e	b	b	a	b		se ne	a
48	22	m	a	a	d	c	d	a	d	b	e	e	b	a	b		se zavedajo	b
49	22	m	a	a	b	c	a	a	c	a	e	d	a	a	a	a	se ne	b
50	22	m	a	a	b	a	d	a	d	b	e	b	b	a	a	c	se ne	a
51	22	ž	a	a	a	a	e	a	d	b	e	e	a	a	a	abc	premalo	b
52	22	ž	a	a	a	b	e	a	d	b	e	b	a	a	a	ac	se ne	b
53	22	ž	a	a	b	a	e	a	d	a	e	e	a	a	a	c	se ne	b
54	22	ž	a	a	a	b	e	a	d	a	e	b	a	b	b		se ne	b
55	22	ž	b	b		b	a	a	b	a	e	b	b	a	b		se ne	b
56	22	ž	a	a	d	b	b	a	c	b	d	b	a	a	b		se zavedajo	a
57	22	ž	b	b	e	a	a	a	d	b	d	c	b	a	b		se zavedajo	a
58	22	ž	a	a	a	a	a	a	d	a	e	e	b	a	b		se ne	a
59	22	ž	b	b	e		a	a	d	a	e	e	b	a	b		se ne	a
60	23	m	a	a	a	c	b	a	d	a	e	b	b	a	a	c	se ne	b
61	23	m	a	a	b	c	c	a	d	b	e	e	b	a	a	a	se ne	b
62	23	m	a	a	a	b	d	a	d	b	e	b	b	a	b		se ne	b
63	23	m	a	a	c	a	c	a	d	b	e	b	b	a	b		se ne	a
64	23	ž	a	b	e	b	a	a	d	a	d	a	b	a	b		se ne	b
65	23	ž	a	b	e	c	b	a	d	a	e	d	b	a	b		se ne	b
66	23	ž	a	a	c	a	b	a	d	a	e	b	b	a	b		se ne	b
67	23	ž	b	b		a	a	b		a	e	b	b	a	b		se ne	b
68	23	ž	a	a	c	b	e	a	d	b	e	e	b	a	a	bc	se zavedajo	b

69	23	ž	a	a	b	b	e	a	d	b	e	e	b	a	b		se ne	b
70	23	ž	a	b	e	c	e	b		a	e	e	b	a	b		se	b
71	23	ž	a	a	a	a	a	a	d	a	e	b	b	a	b		se ne	a
72	23	ž	a	a	a	c	b	a	d	a	e	b	b	a	b		se ne	a
73	23	ž	a	a	b	a	b	a	d	a	e	b	b	a	b		se ne	a
74	23	ž	a	a	c	a	a	a	d	b	e	e	b	a	b		se ne	a
75	24	m	a	a	b	c	b	a	d	b	e	e	b	a	b		se ne	b
76	24	m	a	a	a	b	c	a	d	b	e	b	b	a	b		se ne	b
77	24	m	a	a	a	b	d	a	d	b	e	e	a	a	a	c	se ne	b
78	24	m	a	b	e	a	e	a	d	a	e	b	a	a	a	c	se ne	b
79	24	m	a	a	d	a	b	a	d	a	e	c	a	a	a	ac	se ne	a
80	24	ž	a	b	e	a	a	a	d	b	d	d	a	a	b		se zavedajo	a
81	24	ž	a	a	a	a	a	a	d	a	e	b	a	a	b		se ne	a
82	24	ž	b				a	a	c	a	e	b	b	a	b		se ne	a
83	24	ž	a	a	b	a	a	a	d	a	e	b	b	a	b		se ne	a
84	24	ž	a	b	e	a	a	a	d	a	e	e	b	b	b		se ne	a
85	24	ž	a	a	b	a	a	a	d	a	e	e	b	a	b		se ne	a
86	24	ž	b	b			a	b		a	e	e	b	a	b		se ne	a
87	24	ž	a	a	d	c	d	a	d	a	c	b	b	b	b		se zavedajo	b
88	24	ž	a	a	b	a	b	a	d	a	e	b	b	a	b		se ne	b
89	24	ž	a	a	d	a	a	a	d	a	e	c	b	a	b		se ne	b
90	24	ž	a	b	e	a	a	b		a	e	c	b	a	b		se ne	b