

Franc Hribernik

## SOCIALNE IMPLIKACIJE ALKOHOLIZMA V CESTNEM PROMETU

### UVOD

Uživanje alkohola je sestavni del kulturne tradicije večine narodov sveta. Z biološkega vidika človeški organizem za normalno funkcioniranje alkohola ne potrebuje, vendar ima ta v družbenem smislu še kako pomembno vlogo, pri čemer je zlasti visoko postavljena njegova ekonomska vrednost. V posameznih državah ali regijah je pridelava različnih surovin in njihova nadaljnja predelava v alkoholne pijače ob omejenih proizvodnih možnostih (zlasti tam, kjer so naravne danosti za druge kmetijske kulture neprimerne) celo najpomembnejši del skupne kmetijske pridelave. Zdravje je najpomembnejša oblika individualnega in družbenega bogastva in človeška vrsta je edina, ki zdravje kot nenadomestljivo individualno in družbeno dobro zavestno in postopoma uničuje, čeprav pozna negativne učinke uživanja alkohola. Pretirana raba alkoholnih pijač ter nekritično vdajanje alkoholu pelje v odvisnost od te med človeštvom najbolj razširjene oblike uživanja droge in slej ko prej v alkoholizem, s katerim se srečujejo tako razvite kot manj razvite države. Alkoholizem ni le bolezen posameznika, je tudi upravičeno imenovan bolezen sodobne družbe (GAČIĆ 1985).

Konzumiranje alkohola ni povezano samo z neugodnimi socialnimi okoliščinami, ki se jim posameznik ne more izogniti (delovni neuspeh, socialna neperspektivnost, smrt družinskih članov, sorodnikov, prijateljev in znancev itn.), temveč je pogost spremljevalec praznovanja uspehov, sreče, družinskih praznikov, prihoda novega leta itn. Alkoholizem je tako razširjen, da ga je mogoče imeti za obliko družbene patologije, ki zajema vse družbene sloje

(ne glede na to, da so pojavne oblike stratifikacijsko obarvane), vse starosti (razen najmlajših in del mladostnikov), oba spola (z bistveno večjo frekventnostjo moških) in je časovno trajen pojav. Vdajanje alkoholu povzroča družinske tragedije, delovne in prometne nezgode, posledice pa zadevajo tako storilce in še pogostejše številne druge (zgolj naključne) udeležence. Glede na izjemno družbeno razsežnost je pojav alkoholizma pomembno profesionalno področje dela za vse več socialnih delavcev (RAMOVŠ 1988) in medicinskega kadra. Vrnitev alkoholika in njegove družine v kreativno življenje pa je dolga, za vse udeležence hudo naporna in ne vselej uspešna pot, pri čemer je vsak povratek na pot alkoholizma za posameznika in njegovo socialno sredino še usodnejši (RUGEL 1977).

### MEDSEBOJNA POVEZANOST ALKOHOLIZMA IN POJAVA PROMETNIH NEZGOD

Alkohol ima pomembno vlogo v pojavu mortalitete. Smrt zaradi cestnoprometnih nezgod je najpomembnejši vzrok smrtnosti mlajših starostnih skupin prebivalstva v vseh razvitih državah. Waller, citiran v razpravi o pomenu zdravja in človeškega vedenja (KAPLAN *et al.* 1993: 295) navaja podatek, da so npr. v ZDA ljudje do 25 let starosti okoli 22% vse populacije voznikov, toda njihov delež v prometnih nezgodah s smrtnim izidom je kar 37%. Ekonomska vrednost vseh nesreč niti ni ocenjena, toda stroški zaradi posledic najpogostejšega povzročitelja poškodb - prometnih nezgod - so v letu 1980 v ZDA presegali 36 milijard USD, pri čemer je med vzroki pogosto omenjen alkohol. Nekontrolirano uživanje alkohola in

večja udeležенost v prometnih nezgodah je eden najpomembnejših dejavnikov rizičnega vedenja zlasti mladih ljudi (PLANT, PLANT 1992). Za kakšno dramatično razsežnost problematike prometnih nezgod gre, razkrivajo podatki, da letno umre na svetu okoli četrta milijona ljudi, število huje ali lažje telesno poškodovanih pa se šteje v milijonih (INIĆ 1987). Pri tem pojavu je treba zato poleg treh temeljnih dejavnikov (človek, vozilo, cesta) nujno ovrednotiti tudi vpliv družbenih okoliščin (INIĆ 1991). Precejšnje število žrtev prometnih nezgod je tako ali drugače povezanih prav z navzočnostjo alkohola pri povzročiteljih, toda tudi pri naključnih žrtvah.

Ne glede na zakonske določbe o konzumiranju alkoholnih pijač in prepoved upravljanja prometnih sredstev, se pomen alkohola kot dejavnika nastanka prometnih nezgod pravzaprav v ničemer ne zmanjšuje. Zdi se, da celo pridobiva na pomenu. Taka pojavnost je v očitni povezavi z družbenim dogajanjem, ki v marsičem neposredno ali vsaj posredno potiska številne posameznike na pot zasvojenosti bodisi kot permanentnega stanja bodisi kot občasne aktivnosti. Tako prva kot druga skupina sta v cestnem prometu za vse ostale prometne udeležence potencialno in manifestno nevarni. To velja še toliko bolj, ker nastanku prometnih nezgod zelo poredko botruje en sam vzrok, zaradi česar se sam termin vzrok nastanka prometne nezgode v tehnični literaturi o negativnih cestnoprometnih pojavih umika (EVANS 1990) in nadomešča z izrazom okoliščine nastanka prometnih nezgod. Prometne nezgode nastajajo zelo pogosto kot splet številnih, med seboj bolj ali manj tesno povezanih dejavnikov, pri čemer je še najlažje identificirati neposredni zunanji vzrok, ki pripelje do tega tragičnega in množičnega družbenega pojava.

#### **DRUŽBENA RAZSEŽNOST POJAVA ALKOHOLIZMA**

Alkoholizem je svetovno razširjen pojav, čeprav zaradi množičnosti uživanja in običajnega prikrivanja odvisnosti od te droge ni povsem zanesljivih podatkov o njegovi razširjenosti. Gre le za bolj ali manj natančne ocene o njegovi dejanski razprostranjenosti. V ZDA je prekomernemu uživanju alkohola podvrženo

kar 18,5 milijonov ljudi, kar je med tremi temeljnimi faktorji ogrožanja varnosti in zdravja ameriške družbe (poškodbe, nasilje in alkohol) najpomembnejši posamezni dejavnik (KAPLAN *et al.* 1993: 16). Vzroki in posledice zasvojenosti z alkoholom pa so izrazito multidimenzionalne narave. Plant in Plant (1992: 11) navajata tri temeljne skupine vzrokov, ki determinirajo uporabo drog, med njimi najpogosteje uporabo alkohola: (1) t. i. konstitutivni dejavniki, ki se nanašajo na biološke predispozicije (toda ti delujejo v povezavi z družbenimi in kulturnimi); (2) individualni dejavniki (osebnost, spol, starost, inteligenca, psihično stanje, življenjski dogodki, nagnjenost k tveganju idr.) in (3) dejavniki okolja (socialno-ekonomski status, družinsko okolje, vpliv skupine vrstnikov, ideologije oz. religije, možnosti za izobraževanje, dostopnost in cena opojnih sredstev, možnost zaposlitve oz. nezaposlenost, anomija, alienacija, tradicija, zgodovinske okoliščine idr.). Kdaj in v kolikšnem obsegu se bo posameznik vdal vplivu psihoaktivnih snovi, je potemtakem odvisno od mnogih medsebojno povezanih okoliščin.

Alkoholizem je družbeni problem, ki je v številnih družbah močno razširjen - tako v urbanih kot v ruralnih območjih, pri čemer so še zlasti delovne nezgode, povezane z alkoholom, precej frekventne med kmečkim prebivalstvom. Pogosto gre za neposredno povezanost med porabo in odvisnostjo, med socialnoekonomskimi in demografskimi dejavniki (TEJERA *et al.* 1991). Razlogov, zakaj ljudje sploh uživajo alkohol, pa je veliko, pri čemer prevladujejo zlasti t. i. socialni pivec, čeprav se posamezne skupine pivecev (občasni, zmerni in težki), kakor tudi starostne skupine med seboj dokaj razlikujejo (CHRISTOPHERSON *et al.* 1984). Tudi v slovenski družbi, v kateri se ocenjuje, da je okoli 15% odraslih moških alkoholikov, 15% pa se jih še nahaja na poti v alkoholizem. V Sloveniji naj bi imeli med vso populacijo okoli 2-3 odstotke alkoholikov, kar pomeni, da gre za 60 do 80 tisoč ljudi (RAZBORŠEK, KRIŠTOF 1988: 5), ki so že zasvojeni s to drogo in so potrebni zdravljenja.

Vdajanje vplivu opojnih sredstev je stalni spremljevalec človeškega rodu. Mogoče je govoriti celo o tradicionalnem vedenjskem vzorcu, ki se samodejno in uspešno prenaša iz

generacije v generacijo. Pri tem seveda še ni mogoče govoriti, da gre pri vsakršni obliki pitja že tudi za alkoholizem. Alkoholologi v tipološki opredelitvi prebivalstva v povezavi z uživanjem alkohola razlikujejo več skupin, pri čemer je samo skupina popolnih abstinentov (toda ne zdravljenih alkoholikov) povsem imuna pred negativnimi učinki alkohola in potencialno možnostjo nastanka alkoholizma. Največji del prebivalstva pripada t. i. skupini socialnih pivcev (*social drinkers*). Pitje alkoholnih pijač je sprejeto kot normalen, običajen vedenjski obrazec in večina ljudi se tudi obaša tako, pri čemer t. i. normalno, kontrolirano, družbeno, dovoljeno in umirjeno pitje alkoholnih pijač ne izzove škodljivih posledic (HUDOLIN 1989: 5). Toda ločnica, čez katero se dejansko začne pojav alkoholizma kot huda telesna in duševna zasvojenost, ni tako enostavno opredeliti. Za pojav alkoholizma je značilna progresivnost, kar pomeni, da je bil vsak alkoholik v določenem stadiju t. i. zmerni (socialni) pivec.

K razširjenosti alkoholizma kot oblike socialne bolezni pripomore zlasti izjemno velika produkcija alkoholnih pijač, ki pa je lahko hkrati pomemben del kmetijske dejavnosti oz. narodnega gospodarstva. Slovenija sodi med države, v kateri se s pridelovanjem surovin za izdelavo alkoholnih napitkov profesionalno ali amatersko ukvarja precej prebivalstva. O tem priča dokaj intenzivna izraba gričevnatega in hribovitega sveta, ki so lahko tudi delovno-rekreacijske površine.

Konzumiranje alkoholnih pijač je povezano s kulturno tradicijo narodov. Med njene elemente vsekakor sodijo religiozne norme, ki v nekaterih primerih eksplicitno prepovedujejo uživanje posameznih prehrabnih produktov, med njimi npr. islamska verska tradicija tudi izrecno prepoveduje uživanje alkohola. V evropskem kulturnem prostoru z vsemi civilizacijskimi podaljški je uživanje alkohola sestavni del vedenjskih kulturnih obrazcev, ki se med posameznimi narodi vsekakor značilno razlikujejo. Večina raziskovalcev govori o tako imenovani kulturi pitja, kar pravzaprav pomeni uživanje proizvedenih alkoholnih produktov (npr. vina, piva) v zmernih količinah in predvsem ob določenih socialnih prilikah. Za prebivalstvo Slovenije ne bi mogli povsem suvereno

trditi, da sodi v krog tistih družb, ki bi jih v pivskem pogledu lahko pogojno uvrstili med "kulturne".

K vse večji porabi alkoholnih pijač prispeva svoj delež še zlasti potrošniško naravnana družba in logika kapitala, ki ne pristajata na ohranjanje takih (kulturnih) vedenjskih pivskih obrazcev, ki opredeljujejo zmerno pitje. Ekonomski smisel množične produkcije je čimvečja potrošnja, kar pomeni, da poteka na svetovnem tržišču huda konkurenčna bitka med številnimi proizvajalci. Povečan pritisk ponudbe alkoholnih produktov nastaja tako znotraj posameznih držav kot zunaj njih. S povezovanjem npr. skandinavskih držav, ki so zasnovale bistveno bolj restriktivno politiko porabe alkohola, v Evropski gospodarski skupnosti se bo najbrž precej povečal pritisk na dosedanje nacionalne politike omejevanja konzumpcije alkohola, ne glede na to, da se problematika prometnih nezgod, povezanih z alkoholom, stalno povečuje (KULHORN 1990).

Poleg izrazitega protislovja med ekonomskim pomenom vinogradništva, hmeljarstva, pridelave žganja idr. alkoholnih produktov in negativnimi efekti njihove konzumacije ni mogoče spregledati očitnega protislovja v odnosu družbe do pojava alkoholizma. Po eni strani potekajo obsežne propagandne aktivnosti za njegovo kar se da občutno zmanjšanje, po drugi pa se posredno ali neposredno podpira ohranjanje pivskih vedenjskih obrazcev (RAMOVŠ 1986: 164). V nekaterih subkulturah (zlasti mladinski) je uživanje alkohola dokazovanje zrelosti, poguma in samopotrjevanja. Konzumiranja alkohola navadno ne spremljajo negativne reakcije okolja, občasnost pa se spreminja v stalnost. Vsak dogodek, ne glede na njegov pozitivni ali negativen vrednostni pomen, se praznuje na enak način. Ker gre za tako razširjeno prakso, je tudi kritičnost javnosti do pojava uživanja alkohola razmeroma omejena in brez večjih učinkov. Od alkohola odvisni posamezniki najprej še nekaj časa skri-va svoje ravnanje, pojav se prikriva tudi v družini - toda le tako dolgo, dokler konfliktnost ne preseže kritične meje. Socialne posledice so izrazito multidimenzionalne in se kažejo v vse številnejših pojavih razbitih družin, v fizičnem in moralnem propadu posameznikov, v prometu pa kot številne in nepotrebne žrtve med

povzročitelji prometnih nezgod in soudeleženi naključnimi udeleženci.

Povečanje porabe različnih opojnih sredstev je vselej povezana z danimi družbenimi okoliščinami. Kot opozarjajo posamezni raziskovalci, je uživanje alkoholnih pijač odvisno od ponudbe in cene. V deželah, ki so pomembne pridelovalke alkoholnih pijač, je seveda možnost konzumacije navadno večja. Podatki o porabi čistega alkohola na prebivalca po posameznih državah kažejo, da so tako med najbolj razvitimi kot tudi med manj razvitimi in nerazvitimi precejšnje razlike. V evropskih državah sta na zelo visoko mesto postavljeni Francija in Italija (z okoli 14 l čistega alkohola na prebivalca), ki ji sledijo druge srednjeevropske države, bistveno nižja pa je poraba v skandinavskih državah in v Veliki Britaniji. Slednji se je npr. posrečilo v primerjavi s stanjem na začetku 20. stoletja z vmesnimi nihanji pomembno zmanjšati povprečno porabo alkohola na prebivalca. Toda uradni statistični podatki so precej nezanesljivi. Plant in Plant (1992: 14-15) navajata npr. za bivšo Jugoslavijo 6,9 l popitega čistega alkohola na prebivalca v letu 1988, vendar hkrati opozarjata, da je lahko zaradi različnih družbenih okoliščin in različnih predpisov o zasebni (nekontrolirani) proizvodnji alkoholnih pijač v posameznih državah poraba tudi bistveno višja. Slovenija sodi skoraj zagotovo v sam vrh evropskih rekorderjev glede potrošnje alkohola na prebivalca. Morda zato ni presenetljivo, da smo prav tako med tistimi deželami, ki imajo največje število mrtvih na sto tisoč prebivalcev zaradi posledic prometnih nezgod in največje število samomorilcev, ki celo presega tragični pojav prometnega nasilja.

#### NEGATIVNI VPLIV ALKOHOLA NA PROMETNO VARNOST

Pomemben vidik družbene razsežnosti pojava alkoholizma se neposredno manifestira v cestnem prometu. V družbeno nestabilnih, socialno vse manj ugodnih okoliščinah, ki jih spremljajo pojavi družbene dezorganizacije, povečevanje brezposelnosti (še zlasti med mladimi in za delo sposobnimi ljudmi) je zatekanje v svet omame navadno precej večje kot v družbeno stabilnih in socialno perspektivnih

razmerah. Posledično se varnost v cestnem prometu slabša. Z zmanjševanjem psihofizičnih sposobnosti, ki sledijo zaužitju alkohola, kritičnost do sebe in drugih naglo pada. Ne preseneča, da številni vozniki trdijo, da lahko rahlo opiti celo bolje vozijo kot povsem trezni (VESELINOVIC, KIŠIĆ 1982), oziroma, da alkohol poveča njihove vozniške sposobnosti (GAČIĆ 1985: 107). K takemu subjektivnemu in nekritičnemu ocenjevanju voznških sposobnosti prispeva zlasti slabše zaznavanje potencialnih nevarnosti, ki jih povzročajo bodisi drugi prometni udeleženci bodisi oni sami, pa tudi bistveno nižja sposobnost pravočasnega reagiranja na spremenjene prometne razmere. Pozivi različnih institucij, ki skrbijo za preventivno dejavnost na področju cestnega prometa, k spremembi voznških vedenjskih obrazcev (po pitju alkohola ne vozi sam, temveč naj vozi tisti, ki ne pije; raje pokliči taksi!), niso dali kakšnega vidnejšega efekta. Zato so se nekatere države (npr. Nemčija) odločile, da z brezplačnimi prevozi do zabavišnih centrov vsaj deloma zmanjšajo rizičnost in neposredni vpliv alkohola v cestnem prometu med mladimi. Občasne poostrene kontrole prometa in naključno preverjanje psihofizičnih sposobnosti - zlasti voznikov osebnih avtomobilov - kažejo, da se med prometnimi udeleženci pojavlja pomemben delež takih, ki se uživanju alkohola niso mogli odreči in jih je treba po sprejetih merilih ocenjevanja nesposobnosti za nadaljnjo vožnjo motornega vozila izločiti iz aktivnega prometa, pa tudi tistih, ki še niso presegli zakonsko dovoljene zgornje meje alkohola v krvi.

Številne raziskave o vplivu alkohola na varnost v cestnem prometu potrjujejo domnevo o precejšnji razširjenosti pojava, ki posledično zahteva kompleksno družbeno ovrednotenje. Za Dansko npr. navajajo podatke (ŽLENDER, ŠEFMAN 1991), da je alkoholiziranost cestno-prometnih udeležencev vzrok za kar 20% vseh prometnih nezgod z mrtvimi in poškodovanimi, pri čemer skoraj dve tretjini povzročijo vinjeni vozniki osebnih avtomobilov. V sosednji Avstriji je v letu 1988 alkoholiziranost udeležencev botrovala 12,7% vseh mrtvih v prometu. Negativen vpliv na prometno varnost je znanstveno dokazan in empirično verificiran v številnih prometnih nezgodah s telesnimi poškodbami in smrtnimi žrtvami, zato pomeni



trajno družbeno zlo (GUSFIELD 1991). Vendar ocene o tem, kolikšen je dejanski neposredni prispevek alkohola k nastanku prometnih nezgod, niso povsem enoznačne. Podrobnejša raziskava o žrtvah pojava nasilnih smrti v ZDA v sredini 70. in v začetku 80. let je pokazala, da je bila skoraj v polovici primerov v prometnih nezgodah žrtev pod vplivom alkohola, kar je precej več kot pri drugih nezgodah (npr. smrti zaradi utopitve, padca), pa tudi glede na umore in samomore. Raziskava je pokazala, da je navzočnost alkohola precej značilna za vse starostne kohorte vseh glavnih kategorij nasilnih smrti, še zlasti pa za žrtve prometnih nezgod v starosti pod 35 let (ABEL, ZEINDENBERG 1985). Zlasti zanimivo je vprašanje, kolikšen je (če sploh gre za kakšno korelacijo) vpliv spodnje družbeno dovoljene starosti za uživanje alkohola na nastanek prometnih nezgod. Sredi sedemdesetih let so namreč številne države dvignile minimalno starostno mejo, pri kateri je uživanje alkohola zakonsko dovoljeno, da bi zmanjšale njegov vpliv na nastanek prometnih nezgod. V raziskavi (ASCH, LEVY 1987) so posebno pozornost namenili starosti ob pitju alkohola in pivskim izkušnjam. Izkazalo se je, da zakonsko določena (dovoljena) starostna meja ni imela zaznavnega vpliva na prometne nezgode, toda neizkušenost pri pitju alkohola se je pokazala kot očiten dejavnik tveganja, ki je neodvisen od starosti. Take ugotovitve naj bi sugerirale, da so bili ukrepi, s katerimi so dvignili minimalno starost legalnega pitja alkohola, kot sredstvo prometne politike oz. dviga prometne varnosti najbrž pretirani in brez posebnih dokazanih pozitivnih učinkov. Pač pa bi bil največji učinek dosežen šele v primeru, ko bi bilo mogoče vpliv alkohola v cestnem prometu povsem eliminirati. Ker to zaradi vrste že navedenih družbenoekonomskih okoliščin ni mogoče, poskušajo posamezne države z različnimi represivnimi ukrepi (čeprav ne preveč uspešno) reducirati vpliv alkoholizma kot negativnega dejavnika prometne varnosti.

Ne da bi zahajali v podrobnejšo razpravo, je smiselno omeniti tudi specifičen (manj kritičen) odnos družbe do prometnih nezgod oz. njihovih žrtev. Na razmeroma indiferenten odnos globalne družbe do tega sicer množičnega pojava najbrž precej vpliva vloga prometa v

vsakdanjem življenju vseh posameznikov in njihova participacija (bodisi aktivna ali pasivna) v cestnem prometu ter vsakodnevno dogajanje prometnih nezgod. Smrti ali telesnim poškodbam zaradi prometne nezgode je namenjeno neprimerno manj medijske in družbeno angažirane pozornosti kot npr. klasičnemu kriminalnemu dejanju (uboju) ali npr. smrti zaradi političnega nasilja, pri čemer je lahko vsakemu od teh dejanj botrovalo tudi alkoholno stanje storilca. Ob takem - socialno dokaj stabilnem - odnosu do nasilnih smrti v cestnem prometu je tudi domet različnih preventivnih dejavnosti močno omejen.

#### NA SLOVENSKEH CESTAH SE POGOSTO POJAVLJAJO OPITI IN PIJANI PROMETNI UDELEŽENCI

Opravljen analiza socialnih implikacij alkoholizma v cestnem prometu temelji zlasti na razpoložljivih statističnih podatkih, ki jih spremlja Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije. V tej analizi smo pozorni na dva temeljna vidika: (1) alkohol kot vzrok nastanka prometnih nezgod, v katerih je bila ena ali več oseb telesno huje ali lažje poškodovanih, oz., v katerih je vsaj en prometni udeleženec izgubil življenje, in (2) razsežnost empirično dokazljive manifestacije alkohola v cestnem prometu v Sloveniji v preteklem nekaj več kot desetletnem obdobju (1980-1992). Analitična vrednost uporabljene klasifikacije vzrokov nastanka prometnih nezgod Ministrstva za notranje zadeve je dokaj omejena, kajti uradni podatki o vzrokih nastanka prometnih nezgod ne upoštevajo vseh tistih primerov, v katerih je bil alkohol le spremljajoči dejavnik, kot temeljni vzrok nastanka prometne nezgode pa je bilo ugotovljeno nekaj drugega (ŽLENDER, ŠEFMAN 1991). To pomeni, da gre v standardnih policijskih zapisnikih o prometni nezgodi s telesnimi poškodbami oz. s smrtnim izidom le za neposreden vzrok, ne pa tudi za navajanje širših okoliščin njenega nastanka. V Preglednici 1 so razvrščene temeljne skupine vzrokov, ki kažejo, kolikšno število in kolikšen relativni delež je imela alkoholiziranost pri nastanku številnih prometnih nezgodah z različnimi posledicami za njihove udeležence v Republiki Sloveniji v preučevanem obdobju.

Predstavljeni statistični podatki vztrajno dokazujejo, da je subjektivni dejavnik (človek s svojimi sposobnostmi, pridobljenimi znanji, spretnostmi in navadami in subjektivnim odnosom do kompleksnosti cestnega prometa) v več kot 95 odstotkih vseh prometnih nezgod kriv za njihov nastanek, objektivnim (cesti, vozilu, vremenskih idr. naravnim okoliščinam ter spreminjajočim družbenim razmeram) pa je pripisana marginalna odgovornost. Med 72.157 nezgodami s hujšimi telesnimi posledicami jih je največ nastalo kot posledica (neprilagojene) hitrosti in neustreznega načina

vožnje. Kategoriji vzrokov, opredeljeni kot psihično stanje voznikov, po taki etiološki klasifikaciji pripada nekaj manj kot desetodstotni delež, pri čemer podrobnejša notranja struktura kaže, da je prav alkohol njegova najpogostejša determinanta. V trinajstletnem obdobju se pomen alkohola v prometu kot vzrok nastanka prometnih nezgod sicer spreminja (od 4% do 11%), pri čemer je v preučevanem obdobju opazen rahel trend upadanja. Podobna razmerja veljajo tudi za prometne nezgode s smrtnim izidom ter za prometne nezgode s telesnimi poškodbami.

### Preglednica 1

*Temeljne skupine vzrokov nastanka vseh prometnih nezgod s telesnimi poškodbami in smrtnim izidom v Sloveniji v obdobju 1980-1992 ter nezgod, ki so jih zakrivali vozniki traktorjev*

#### SKUPAJ VOZNIKI

| VZROKI                                         | Skupaj vse nezgode |      | S smrtnim izidom |      | S telesno poškodbo |      | TRAKTORJEV |      |
|------------------------------------------------|--------------------|------|------------------|------|--------------------|------|------------|------|
|                                                | N                  | %    | N                | %    | N                  | %    | N          | %    |
| • hitrost                                      | 29.236             | 37.4 | 2.576            | 42.5 | 26.660             | 37.0 | 320        | 19.3 |
| • prednost vožnje                              | 14.248             | 18.2 | 609              | 10.0 | 13.639             | 18.9 | 245        | 14.8 |
| • stran in smer vožnje                         | 9.724              | 12.5 | 991              | 16.4 | 8.733              | 12.1 | 208        | 12.5 |
| • psihično stanje voznika                      | 6.544              | 8.4  | 510              | 8.4  | 6.034              | 8.4  | 256        | 15.4 |
| (* vinjenost voznika)                          | 5.021              | 6.4  | 361              | 6.0  | 4.660              | 6.5  | 182        | 11.0 |
| • prehitevanje in vožnja mimo stoječega vozila | 5.612              | 7.2  | 586              | 9.7  | 5.026              | 7.0  | 50         | 3.0  |
| • nepravilnosti pešca, jezdeca, voziča živali  | 4.576              | 5.9  | 313              | 5.2  | 4.263              | 5.9  | -          | -    |
| (* hoja pod vplivom alkohola)                  | 258                | 0.3  | 24               | 0.4  | 234                | 0.3  | -          | -    |
| • druge nepravilnosti voznika                  | 2.690              | 3.4  | 146              | 2.4  | 2.544              | 3.5  | 165        | 10.0 |
| • vključevanje v promet                        | 2.634              | 3.4  | 120              | 2.0  | 2.514              | 3.5  | 99         | 6.0  |
| • izkušnost voznika                            | 624                | 0.8  | 59               | 1.0  | 565                | 0.8  | 101        | 6.1  |
| • tehnično stanje vozila; okvare med vožnjo    | 596                | 0.7  | 41               | 0.7  | 555                | 0.8  | 82         | 4.9  |
| • srečanje                                     | 498                | 0.6  | 32               | 0.5  | 466                | 0.6  | 17         | 1.0  |
| • ustavljanje in parkiranje                    | 310                | 0.4  | 22               | 0.4  | 288                | 0.4  | 31         | 1.9  |
| • slabo stanje voziča                          | 266                | 0.4  | 12               | 0.2  | 254                | 0.4  | 13         | 0.8  |
| • drugi objektivni razlogi                     | 252                | 0.3  | 7                | 0.1  | 245                | 0.3  | 2          | 0.1  |
| • tovor na vozilu                              | 208                | 0.3  | 18               | 0.3  | 190                | 0.3  | 45         | 2.7  |
| • nepravilnosti potnika                        | 109                | 0.1  | 12               | 0.2  | 97                 | 0.1  | 21         | 1.3  |
| • cesta; oprema ceste                          | 27                 | 0.0  | 1                | 0.0  | 26                 | 0.0  | 3          | 0.2  |
| • nepravilnosti zaporničarja                   | 3                  | 0.0  | 2                | 0.0  | 1                  | 0.0  | -          | -    |

Vir: Statistični podatki prometnih nezgod, motornih vozil in voznikov motornih vozil v letih 1980-1992. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije.

V povezavi z nekaterimi raziskovalnimi sugestijami, da je dostopnost in specifičnost profesionalne orientacije posameznih družbenih skupin lahko povezana z večjim pomenom alkohola kot dejavnikom nastanka različnih nezgod in smrti (BROOKS, HARTFORD 1992), smo v analizi posebej spremljali tudi vpliv alkoholizma med tistimi vozniki, katerih povzročitelji so upravljali s traktorjem. Ker gre za delovno sredstvo, ki je najpogostejše uporabljano v kmetijstvu, je mogoče dokaj zanesljivo sklepati, da gre v večini primerov za udeleženo kmetov kot krivdne kategorije v prometnih nezgodah. Hkrati je treba opozoriti še na specifični socialnoekonomski položaj kmečkega prebivalstva kot družbene kategorije. Uživanje alkohola je med kmečkim prebivalstvom zelo v navadi, kar je mogoče povezati z dvema temeljnima determinantama. Po eni strani so pri nas prav kmetje kot profesionalna kategorija najmočnejše povezani s pridelovanjem in pogosto tudi z neposredno predelavo surovin za različne alkoholne pijače (zlasti vina in žganja), po drugi strani je zaradi težkega in naporenega fizičnega dela alkohol vztrajni spremljevalec kmečkega načina življenja, čeprav to seveda še ne pomeni, da gre hkrati za samoumevnost alkoholizma in specifičnega življenjskega stila alkoholikov (HUDOLIN 1987). V času uporabe tradicionalnih kmetijskih tehnologij so bile posledice zmernega uživanja alkohola razmeroma manj izrazite. S procesom pospešene modernizacije kmetijstva in z uporabo sodobnih tehničnih sredstev, ki zaradi omejenih sposobnosti prilagajanja kmečkega prebivalstva ne zmore uspešno slediti vse hitrejšemu znanstvenotehnološkemu in tehničnemu napredku, se učinki nezadovoljive adaptacije slabo izobraženega in demografsko močno postarane kmečkega prebivalstva razmeroma pogosto izražajo v tragičnih posledicah - zlasti kot prometne in delovne nezgode (HRTBERNIK 1992; 1993). Upravljanje traktorja kot delovnega in prometnega sredstva in drugih kmetijskih strojev pogosto spremlja opitost, kar posredno dokazujejo tudi podatki o vzrokih nastanka prometnih nezgod, ki so jih povzročili vozniki traktorjev. Če je psihično stanje voznikov med vsemi povzročitelji prometnih nezgod v preučevanem obdobju od 1980-1992 šele na četrtem mestu, je med traktorskimi

prometnimi nezgodami takoj za hitrostjo s skorajda dvakrat višjim deležem. Usoden vpliv alkohola je tako neposredno botroval nastanku več kot desetine (11,0%) vseh traktorskih prometnih nezgod. Še pomembnejšo vlogo ima pri dosti bolj pogostih (toda povečini neevidentiranih) delovnih nezgodah v kmetijstvu.

Uradni statistični podatki o vzrokih nastanka prometnih nezgod na slovenskih cestah le deloma kažejo dejansko razsežnost problematike navzočnosti alkohola in alkoholizma med različnimi kategorijami prometnih udeležencev. Menimo, da je razširjenost alkoholiziranega stanja med vozniki bistveno večja, kot se zdi na prvi pogled. To trditev lahko dokazujemo empirično tudi s podatki o ugotavljanju alkoholiziranosti med vozniki motornih vozil in še zlasti s podatki o odvzetih voznških dovoljenjih kot zakonsko represivni, toda v določenem smislu tudi preventivni ukrep. Slovenska policija se že vrsto let angažirano ukvarja s problematiko ogrožanja cestnoprometne varnosti tudi zaradi pogoste prisotnosti alkohola v cestnem prometu. Zakonsko določena meja 0,5 promila alkohola v krvi (0,5 g/kg) velja za vse neprofesionalne voznike motornih vozil, čeprav je v nekaterih drugih državah postavljena bodisi nekoliko višje, ponekod pa tudi nižje, oz., velja določilo o popolni treznosti. Vsekakor ostaja aktualno vprašanje o smiselnosti (protislovnosti) zakonskega določila glede dovoljenega ali nedovoljenega uživanja in navzočnosti alkohola med vozniki amaterji in profesionalnimi vozniki (KAPETANOVIĆ-BUNAR 1985: 246). Da se samo z zakonsko prisilo ne da doseči večjega učinka ali je ta precej omejen, dokazujejo prav podatki o alkoholiziranosti voznikov v cestnem prometu. Pri tem mislimo na zelo obsežno akcijo prometne policije in republiškega sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu iz leta 1990 ("Alkohol? Ne, hvala!"). V spomladanskem in jesenskem času so po močno angažirani kampanji v medijih naključno preskusili kar 71.371 voznikov (več kot štiri petine voznikov osebnih avtomobilov; med spoloma pa 94% moških), pri čemer je bilo skorajda 6 odstotkov (4.148) takih, ki so vozili pod vplivom alkohola in presegali zakonsko dovoljeno mejo 0,5g/kg. Poleg teh je bil odkrit alkohol v krvi še pri 13,5% (9.638) vseh preskušanih, toda v teh

primerih pod kritično (zakonsko še dovoljeno) mejo (ŽLENDER, ŠEFMAN 1991: 4). Skupaj je torej skoraj petina vseh preskušanih voznikov upravljala svoja prevozna sredstva z navzočnostjo oz. pod vplivom alkohola, med njimi tudi nekaj profesionalnih voznikov, ki so v času upravljanja prometnih vozil zakonsko zavezani popolni abstinenci. Zdi se, da se rezultat te izjemno obširne akcije deloma kaže tudi v zmanjšanju tako števila kot tragičnih posledic prometnih nezgod v letu 1990. V tem letu je bilo uradno evidentiranih "le" 5.177 prometnih nezgod, ki so se končale bodisi s smrtnim izidom (453) bodisi s hujšo ali lažjo telesno poškodbo (4.724). Število vseh prometnih nezgod pa je glede na leto 1989 (21.029) padlo kar za četrtno (na 15.858). Deloma je k precejšnji redukciji števila vseh evidentiranih prometnih nezgod najbrž pripomoglo tudi

razmeroma še dokaj ugodno socialnoekonomsko stanje. Že v letu 1991 se je število vseh prometnih nezgod precej povečalo (na 18.380), v letu 1992 pa je znova preseglo dvajset tisoč (20.255).

Širjenje obsega formalne kontrole in izrekanje sankcij in različnih varnostnih in vzgojnih ukrepov, ki jih v cestnem prometu izvaja policija, potrjujejo podatki v Preglednici 2 in Preglednici 3. Hkrati empirično razkrivajo, da se iz leta v leto večja število prometnih udeležencev, ki jim je bilo (začasno) odvzeto vozniško dovoljenje, ker so vozili pod vplivom alkohola nad zakonsko dovoljeno mejo. Iz drugih razlogov - zaradi utrujenosti, bolezni, duševnega stanja, časovne prekoračitve dovoljene vožnje profesionalnih voznikov in prekrškov voznikov inštruktorjev - je bilo odvzetih razmeroma malo voznških dovoljenj. Izračuni po

Preglednica 2

*Ugotavljanje alkoholiziranosti, vpliva mamil, psihoaktivnih  
zdravil in analize krvi zaradi suma alkoholiziranosti in prometnih nezgod v  
Sloveniji v obdobju 1980-1992*

## Analiza krvi

| LETO | Ugotavljanje alkohol.<br>voznikov - Skupaj | Vliv mamil in<br>zdravil - Skupaj | Sum alkohol. -<br>Skupaj | Zaradi prom. nez-<br>gode - Skupaj |
|------|--------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|------------------------------------|
| 1980 | 22.539                                     | 96                                | 747                      | 1.612                              |
| 1981 | 24.523                                     | 82                                | 1.001                    | 1.513                              |
| 1982 | 29.503                                     | 67                                | 2.822                    | 1.867                              |
| 1983 | 26.354                                     | 10                                | 2.741                    | 1.497                              |
| 1984 | 23.794                                     | 28                                | 2.619                    | 1.454                              |
| 1986 | 25.918                                     | 16                                | 2.907                    | 1.603                              |
| 1987 | 29.209                                     | 21                                | 3.122                    | 1.845                              |
| 1988 | 31.408                                     | 23                                | 3.097                    | 1.791                              |
| 1989 | 35.981                                     | 76                                | 3.388                    | 1.978                              |
| 1990 | 95.180                                     | 68                                | 2.631                    | 1.388                              |
| 1991 | 40.832                                     | 68                                | 2.399                    | 1.482                              |
| 1992 | 52.358                                     | 37                                | 2.600                    | 1.501                              |

Vir podatkov: Statistični podatki o cestno prometnih prekrških, ukrepih in prometnih nezgodah po PM v letih 1980-1984 ter 1985-1992. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije.



posameznih letih kažejo, da je prišlo najpogosteje do odvzema voznških dovoljenj prav zaradi vožnje ob prekoračeni dovoljeni meji. Vodenje posebne statistične rubrike oseb, ki so odklonile strokovni preskus, se pravi, niso želele opraviti zdravniškega pregleda zaradi suma vinjenosti, najbrž kaže tudi na spremembo vloge posameznika v odnosu do pooblaščenih uradnih oseb in represivnih institucij. Toda tudi v teh primerih sledijo enake zakonsko predvidene sankcije.

Razpoložljivi podatki za preteklo nekaj več kot desetletno obdobje tako tudi empirično potrjujejo domnevo o razmeroma pogosti navzočnosti alkoholiziranih voznikov na slovenskih slabo vzdrževanih cestah. Toda število vseh, ki so pred vožnjo ali celo med njo bodisi zmerno ali čezmerno zaužili alkohol, a jih formalna kontrola ni zajela, najbrž večkrat presega število evidentiranih kršiteljev. Analiza vedenja voznikov, ki so jih zalotili pri prekršku

(KREN 1992) le deloma razkriva težavnost ob ravnanju alkoholiziranih voznikov, ki zaradi občutka voznške samozavesti, agresivnosti in močno omejene sposobnosti kritične presoje vsakodnevno trosijo smrt. Izguba demografskega potenciala je prav zaradi prometnih nezgod za Slovenijo ob neugodni demografski strukturi še toliko večja.

#### SKLEP

Čezmerno uživanje alkohola in aktivna udeležba bolj ali manj opitih oz. pijanih voznikov v cestnem prometu je neposredna grožnja varnosti vseh kategorij prometnih udeležencev. Nobeni moderni družbi se še ni posrečilo resneje omejiti izrazito negativnega vpliva alkohola na cestno prometno varnost, čeprav so nekatere (npr. skandinavske države) znižale mejo dovoljene količine alkohola v krvi, vložile v vzgojo in izobraževanje precej družbenega

#### PREGLEDNICA 3

*Začasni odvzemi voznških dovoljenj voznikom motornih vozil ter voznikom inštruktorjem v Sloveniji v letih 1980-1992 zaradi:*

1. utrujenosti, bolezni, duševnega stanja;
2. vožnje pod vplivom alkoholiziranosti, mamil in zdravil;
3. odklonitve preiskusa oz. zdravstvenega pregleda;
4. prekoračitve časovne dolžine vožnje oz. prekoračitve števila km;
5. prekrškov voznika inštruktorja ter
6. za čas trajanja postopka

| LETO | Utrujenost, bolezen, duševno stanje | Pod učink. alkoholiz., zdravil, mamil | Zavrnil preskus, pregled | Vozil več kot 5, 8 ur oz. več kot 500 km | Vozniku inštruktorju | Za čas trajanja postopka | Skupaj zaradi vpliva psiho aktivnih snovi | %    |
|------|-------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------------------------|------|
| 1980 | 160                                 | 15.048                                |                          |                                          | 2                    | 138                      | 15.348                                    | 98.0 |
| 1981 | 290                                 | 17.108                                |                          |                                          | 1                    | 90                       | 17.489                                    | 97.8 |
| 1982 | 479                                 | 19.527                                |                          |                                          | 15                   | 33                       | 20.054                                    | 97.4 |
| 1983 | 350                                 | 18.938                                |                          |                                          | 3                    | 27                       | 19.318                                    | 98.0 |
| 1984 | 419                                 | 18.202                                |                          |                                          | 44                   | 42                       | 18.707                                    | 97.3 |
| 1986 | 790                                 | 17.971                                |                          |                                          | 5                    | 148                      | 18.914                                    | 95.0 |
| 1987 | 777                                 | 20.935                                |                          |                                          | 35                   | 235                      | 21.982                                    | 95.2 |
| 1988 | 613                                 | 21.344                                | 1.133                    | 164                                      | 15                   | 103                      | 23.372                                    | 96.1 |
| 1989 | 386                                 | 19.469                                | 5.883                    | 979                                      | 51                   | 85                       | 26.844                                    | 94.4 |
| 1990 | 261                                 | 17.132                                | 5.696                    | 632                                      | 12                   | 35                       | 23.768                                    | 96.1 |
| 1991 | 91                                  | 17.175                                | 6.305                    | 633                                      | 91                   | 49                       | 24.344                                    | 96.5 |
| 1992 | 303                                 | 22.667                                | 8.537                    | 238                                      | 28                   | 37                       | 31.810                                    | 98.1 |

Vir podatkov: Statistični podatki o cestno prometnih prekrških, ukrepih in prometnih nezgodah po PM v letih 1980-1984 in 1985-1992. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije.

napora ter povečale represivno vlogo formalne (institucionalne) socialne kontrole, nekatere druge (večina bivših vzhodnoevropskih socialističnih držav) pa celo povsem prepovedale prisotnost alkohola v prometu. Zakoreninjene vedenjske obrazce, ki v svet najbolj razširjene droge že zgodaj potegnejo mlade in jih postopno, toda vztrajno peljejo na pot odvisnosti od alkohola, samo z zakonsko sprejetimi odločitvami ni mogoče resneje spremeniti. Dvojni odnos družbe do alkohola, ko po eni strani ohranja in celo izvaja pritisk na povečanje porabe tega opojnega produkta, po drugi strani pa zaradi številnih negativnih posledic izvaja preventivne dejavnosti, izničuje delo številnih profesionalcev, ki s svojimi strokovnimi prijemi sicer rešujejo posamezne primere alkoholne zasvojenosti, globalna razsežnost alkoholizma pa ostaja bolj ali manj nespremenjena. Zato tudi občasne propagandne akcije, ki imajo cilj osveščati ljudi o izrazito negativnem vplivu alkohola - ne samo v cestnem prometu, temveč tudi na splošno v odnosih med ljudmi v različnih socialnih skupinah - same zase ne bodo dale zadovoljivih rezultatov. Kljub precejšnji skepsi o pomenu vzgoje in izobraževanja mladih ljudi v smeri osveščanja o tragičnosti alkoholizma, to ostaja področje, na katerem je mogoče z najmanjšimi vloženimi

sredstvi vendarle doseči največji napredek. Prav zato bi morala biti vloga socialnih delavcev idr. strokovnih profilov, ki se ukvarjajo s številnimi socialni problemi, pogosto med seboj močno prepletenih ter na bolj ali manj odkrit način povezanih s fenomenom alkoholizma, bistveno bolj poudarjena, njihovo delo pa naravnano neposredno edukacijsko. Tudi na področju vzgoje in izobraževanja vseh kategorij prometnih udeležencev, še zlasti tistih, ki šele stopajo med veliko množico voznikov motornih vozil. Stroški zdravljenja zasvojenosti z alkoholom in odpravljanje nastalih posledic alkoholizma so v primerjavi z investicijami v osveščanje ljudi neprimerno višji, končni učinki pa precej omejeni. Z vztrajnim delom in učinkovitejšim odpravljanjem protislovja med ekonomsko (kapitalsko) logiko produkcije alkoholnih napitkov in socialnimi implikacijami njihove porabe je mogoče nekoliko zmanjšati tudi tragičnost in družbeno razsežnost sedanjega prometnega dogajanja na slovenskih cestah, ki zadeva vse prometne udeležence. Izgube družinskih članov zaradi prometnih nezgod, ki so jih bodisi zakrivali bodisi so bili v njih soudeleženi vozniki traktorjev (kmetje), so še dodaten dejavnik ogrožanja že tako skrb zbujačega demografskega potenciala slovenskega kmetstva.

## Literatura

- E. L. ABEL, P. ZEINDENBERG (1985), Age, alcohol and violent death. *Journal of Studies on Alcohol* 46, 3: 228-231.
- P. ASCH, P. T. LEVY (1987), Does the minimum drinking age affect traffic fatalities? *Journal of Policy Analysis and Management* 6, 2: 180-192.
- G. BAGNALL (1981), *Educating Young Drinkers*. London, New York: Routledge.
- S. D. BROOKS, T. C. HARFORD (1992), Occupation and alcohol-related causes of death. *Drug and Alcohol Dependence* 29, 3: 245-251.
- V. A. CHRISTOPHERSON, M. C. ESCHER, P. R. BAINTON (1984), Reasons for drinking among the elderly in rural Arizona. *Journal of Studies on Alcohol* 45, 5: 417-423.
- L. EVANS (1991), *Traffic Safety and the Driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- B. GAČIĆ (1985), *Alkoholizam - bolest pojedinca i društva*. Beograd: Zavod za izdavačku delatnost "Filip Višnjić".
- J. R. GUSFIELD (1991), Risky roads. *Society* 28, 3: 10-16.
- B. HOWE (1989), *Alcohol Education: a Handbook for Health and Welfare Professionals*. London, New York: Routledge.
- F. HRIBERNIK (1992), Negativni vidiki modernizacije kmetijstva - prometne in delovne nezgode. *Zbornik Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani*, 59: 297-310.
- (1993), Prometne nezgode in nesreče pri delu se ne dogajajo le drugim. *Sodobno kmetijstvo* 26, 1: 36-45.

- V. HUDOLIN (1987), *Alkoholizam - stil života alkoholičara*. Zagreb: Školska knjiga.
- (1989), *Alkoholno piće i mladi*. Zagreb: Školska knjiga.
- M. INIĆ (1987), *Bezbednost drumskog saobraćaja*, II izdanje. Beograd: Savremena administracija.
- (1991), Osnovni uzroci saobraćajnih nezgoda na putevima i strategija njihovog sprečavanja. Novi Sad: Fakultet tehničkih nauka, Saobraćajni odsek.
- E. KAPETANOVIĆ-BUNAR (1985), *Alkoholizam - život na dva kolosijeka*. Zagreb: Globus.
- R. M. KAPLAN, J. F. SALLIS, Jr., T. L. PATTERSON (1993), *Health and Human Behavior*. New York: McGraw-Hill.
- J. KREN (1992), *Vedenje voznikov ob zalotitvi pri prekršku*. Ljubljana: Višja šola za notranje zadeve.
- E. KUHLMORN (1990), The EC and the North-two incompatible alcohol cultures? *NAD-Publications*, 19: 150-168.
- M. PLANT, M. PLANT (1992), *Risk-Takers. Alcohol, Drugs, Sex and Youth*. London and New York: Tavistock/Routledge.
- J. RAMOVŠ (1986), *Alkoholno omamljen. Ječa alkoholizma v družini in pot iz nje*. Celje: Mohorjeva družba.
- (1988), *Socialni delavec in alkoholizem: metodologija za delo strokovnih in vodstvenih služb na področju alkoholizma v delovnih organizacijah*. Ljubljana: Delavska enotnost.
- V. RAZBORŠEK, M. KRIŠTOF (1988), *Kaj vem o alkoholizmu in drugih zasvojenostih*. Ljubljana: Delavska enotnost.
- P. J. ROTHE (1991), Educating for safety. *Society* 28, 3: 5-9
- J. RUGELJ (1977), *Dolga pot. Vrnitev alkoholičarja in njegove družine v ustvarjalno življenje*. Ljubljana: Republiški odbor Rdečega križa Slovenije.
- Statistični podatki prometnih mezd, motornih vozil in voznikov motornih vozil v letu 1980-1992*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije.
- Statistični podatki o cestno prometnih prekrških, ukrepih in prometnih nezgodah po PM v letu 1980-1984 ter 1985-1992*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije
- J. TEJERA et al. (1991), Alcoholic intake in a small rural village. *Alcohol and Alcoholism* 26, 3: 361-366.
- M. VESELINOVIĆ, T. KIŠIĆ (1982), *Prometna kultura s osnovama psihologije*. Zagreb: Školska knjiga.
- S. ZIHERL (1989), *Kako se upremo alkoholu. Priročnik za izkušene in začetnike*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- B. ŽLENDER, P. ŠEFMAN (1991), *Alkohol in varnost v cestnem prometu*. Ljubljana: Republiški svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Poklicna rehabilitacija se je na začetku, podobno kot vrsta drugih dejavnosti, pojavila na trgu, torej na podlagi ponudbe in povpraševanja. Bila je privatizirana. Vendar njen obseg ni bil primerljiv s sedanjim. Ekonomske zmožnosti posameznika so bile ključni faktor, ki je vplival na njen obseg in razvoj. Zaradi nezmožnosti večine posameznikov (invalidov), da bi si zagotovili take storitve (le so praviloma drage), in zaradi obsega problematike, ki se je še zlasti izostrila ob povečanju invalidiziranja (vojne, nesreče itn.), je posega država in dala temu področju "poseben družbeni pomen". Začela je zagotavljati finančna sredstva, v večini primerov pa tudi izvajati dejavnost. Cilj je bil dvojen, in sicer

\* ekonomski: poklicna rehabilitacija omogoči ponovno zaposlitev in zaslužek, s tem pa se zmanjšajo obveznosti države do podpor, rent in pomoči, ki obremenjujejo proračun;

Pa nam lahko govorimo o dominaciji formalno organiziranih državnih služb, ki so na slovenskem sistem samoupravnih interesnih skupnosti. Poleg teh delujejo sicer še invalidska združenja kot civilnopravne osebe, ki opravljajo nekatere socialne storitve; država jih finančno podpira, njena kontrola pa je neznatna. Vendar je njihov delež v smislu izvajanja dejavnosti manjši. Volunterski in privatni sektor nista razvita, zato postaja funkcioniranje te dejavnosti problematično zlasti sedaj, ko nastopi kriza. Formalne družbene institucije (zavodi, delavnice itn.) kot javne službe s povsem avtonomnim, pa tudi monopolnim položajem ne morejo (to smo prišli do) slediti zahtevam klientov in tudi naročnikov no. Na trgu jim tudi ni treba tekmovali s konkurenco. Ugotavljamo nastajajočo službo obsežnejšega sistema.

\* javne ustanove lahko sprejmejo in deli klientov, kar bi bilo dosti pomembno za postopno