

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Vesna Gračner

Evalvacija uspešnosti preventivne prometne politike na primeru programov namenjenih
mladostnikom

Primer evalvacije ukrepa »Alkohol ubija - največkrat nedolžne«

Diplomsko delo

Ljubljana, 2010

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Vesna Gračner

Mentorica: doc. Dr. Simona Kustec Lipicer

Evalvacija uspešnosti preventivne prometne politike na primeru programov namenjenih
mladostnikom

Primer evalvacije ukrepa »Alkohol ubija - največkrat nedolžne«

Diplomsko delo

Ljubljana, 2010

Iskrena zahvala družini in prijateljem
za spodbudo pri nastanku diplome.

Zahvaljujem se tudi mentorici doc. dr. Simoni Kustec Lipicer
za strokovno in kvalitetno pomoč
ter strpnost pri pripravi diplomske naloge.

Hvala tudi vsem, ki ste pripomogli k nastanku naloge
s strokovno pomočjo.

Evalvacija uspešnosti preventivne prometne politike na primeru programov namenjenih mladostnikom

Primer evalvacije ukrepa »Alkohol ubija - največkrat nedolžne«

Prometna varnost je eden izmed večjih problemov v Sloveniji. Med najbolj ogrožene demografske skupine sodijo mladi. Eno tretjino nesreč povzročijo vozniki pod vplivom alkohola, zato je reševanje problematike še toliko bolj pomembno. Diplomsko delo se osredotoča na vrednotenje ukrepa »Alkohol ubija – največkrat nedolžne«. Ugotavlja se vpliv ukrepa na mlade, vpliv na izboljšanje stanja problematike ter uspešnost izvedenega ukrepa. Cilj, ali je ukrep prinesel zaželeno stanje javne politike, se izvede z modelom evalvacije. S pomočjo Identifikacije javnopolitičnih mehanizmov se raziskuje monitoring mehanizmov in vpliv mehanizmov ter njihova uspešnost. Prav tako se razišče težave pri implementaciji ukrepa ter medsebojno sodelovanje akterjev za doseg cilja. V empiričnem delu se z raziskovalno metodo anketnega vprašalnika ugotavlja mnenje mladih o problematiki vožnje pod vplivom alkohola, ter z statistično analizo preveri stanje problematike pred uvedbo ukrepa ter po koncu izvedenega ukrepa. Kot rezultat ugotovitev analize se poda mnenje o nadaljevanju reševanja problematike ter vpliv ukrepa na problematiko.

Ključne besede: vrednotenje, monitoring, javnopolitični mehanizmi, doseg ciljev

Evaluation of the preventive transport policy effectiveness, in the case of programmes for young people

Example of evaluation measure »Alcohol kills-the innocent«

Traffic safety is one of the biggest problems in Slovenia. Young people are one of the most endangered demographic groups. A third of accidents is caused by drivers under the influence of alcohol, therefore solving such issues is even more important. This diploma paper focuses on the evaluation of the programme “Alcohol kills – the innocent”. It determines the influence of the measure on young people, on the improvement of the situation and the success of the measure taken. The goal - to determine whether the relevant measure has brought desired changes in public policy - is achieved with the evaluation model. The Identification of public policy mechanisms is used in order to research the monitoring of mechanisms, the impact of these mechanisms and their efficiency. Furthermore, problems with the implementation of the measure and the interacting cooperation of the agents used to achieve the aim have been researched. In the empirical section the opinions of young people about the driving under the influence of alcohol issue are determined using the research method of questionnaire. With the help of a statistical analysis the state of the matter before the introduction of the measure and after its execution is monitored. Options for further solutions of the problem are given as the analysis result.

Key words: evaluation, monitoring, public policy mechanisms, achievement of aims

KAZALO

1	Uvod.....	7
2	Metodološki okvir.....	9
2.1	Analiza stanja.....	9
2.2	Raziskovalni problem in cilji.....	11
2.3	Hipoteza	11
2.4	Raziskovalne metode in tehnike	12
3	Teoretična izhodišča	13
3.1	Faze javnopolitičnega procesa.....	13
3.2	Vrednotenje javnih politik	14
3.3	Javnopolitični mehanizmi	15
4	Identifikacija javnopolitičnih mehanizmov v okviru ukrepa »Alkohol ubija, največkrat nedolžne«.....	15
4.1	Državni mehanizmi.....	16
4.2	Mehanizmi nevladnih organizacij	18
5	Uspešnost javnopolitičnih mehanizmov	20
6	Sklep	26
7	Literatura.....	28
8	Priloge.....	32
	PRILOGA A: Identifikacija javnopolitičnih mehanizmov	32
	PRILOGA B: Prikaz najpogostejših ukrepov policistov pri nadzoru psihofizičnega stanja voznikov	35
	PRILOGA C: Primer ankete glede vožnje pod vplivom alkohola.....	36
	PRILOGA Č: Analiza rezultatov ankete glede vožnje pod vplivom alkohola	39
	PRILOGA D: Primer ankete za demonstratorje Sveta za preventivno in vzgojo v cestnem prometu (SPV).....	45

PRILOGA E: Analiza rezultatov ankete za demonstratorje DRSC-SPV	48
PRILOGA F: Interjvu z mag. Bojanom Žlendrom.....	53
PRILOGA G: Intervju z g. Majo Zorman iz Združenja DrogArt.....	55
PRILOGA H: Intervju z mag. Vesno Kerstin Petrič iz Ministrstva za zdravje	57

KAZALO PREGLEDNIC

Tabela A.1: Javnopolitični mehanizmi širjenja in izmenjave informacij	32
Tabela A.2: Javnopolitični mehanizmi finančnih spodbud in kazni ter regulatorna in nadzorna merila	33
Tabela A.3: Javnopolitični mehanizmi informiranja ter akcij, ki lahko konstruktivno rešijo problem.....	34
Tabela B.4: Ukrepi policistov pri nadzoru psihofizičnega stanja voznikov	35

1 Uvod

»Promet je osnovno gibalno človeštva, saj zadovoljuje eno od ključnih potreb ljudi: premikanje, premagovanje prostora in časa (Pavliha 2005, 30).«

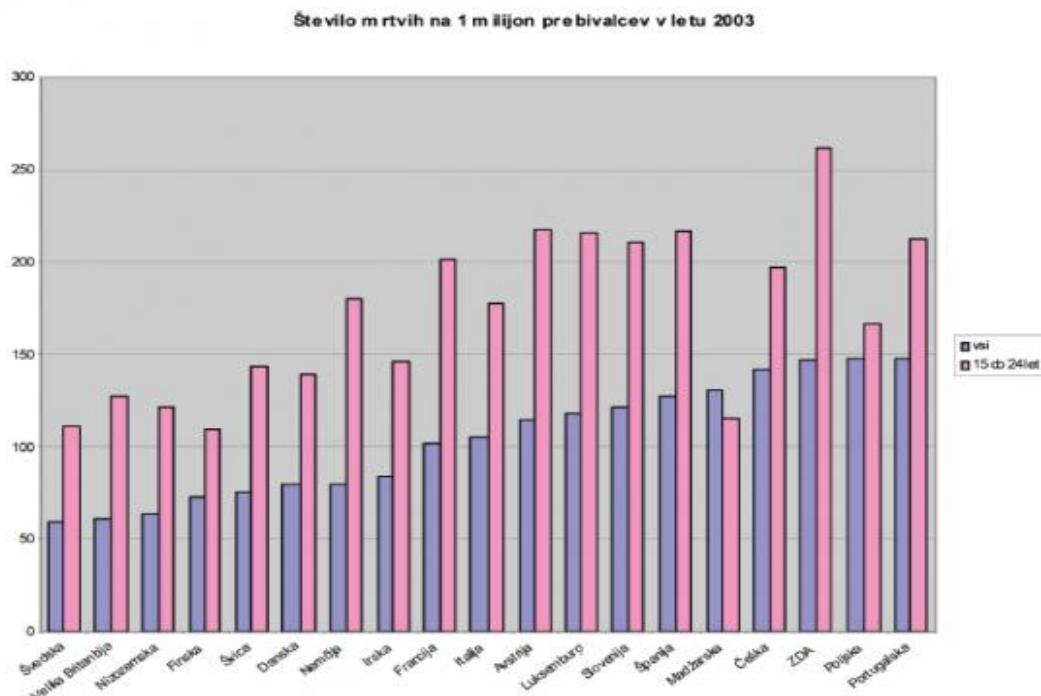
Prometna varnost je eden največjih problemov v Sloveniji. Vsako leto umre na slovenskih cestah okoli 300 ljudi, tako Slovenija sodi med vrh evropske statistike (Polič, Zabukovec, Žlender, Markl, 2000, 450). Zavedati se moramo, da je vsak prebivalec Slovenije smrtna žrtev lahko le enkrat v 4000 letih (Žlender 1996, 14). Takšen podatek tako ne prizadane vsakega državljan, zato mora država poskrbeti za osveščenost prebivalstva o problemu ter izboljšati varnost na slovenskih cestah.

Eden izmed dejavnikov, ki vplivajo na prometno varnost v Sloveniji je tudi alkohol. Kljub preventivnim akcijam je še vedno veliko število voznikov vinjenih. Alkoholizirani vozniki so leta 1990 predstavljali dokaj velik odstotek kršiteljev cestnoprometnih predpisov (Balažic 1993, 133). Država si mora zato prizadevati za izboljšanje kakovosti življenja ter znižati grožnjo življenju. V navedeni problematiki je razkorak med zaželjenim stanjem ter dejanskim stanjem, potrebno je namreč preveriti, kako se politike razvijajo, ter ali se zaradi poseganja oblasti ti problemi v družbi manjšajo.

Za svoj raziskovalni problem sem si izbrala uspešnost ukrepa prometne in zdravstvene politike, »Alkohol ubija - največkrat nedolžne«, v okviru katerega se bom osredotočila na demografsko skupino mladih.

Glede na Nacionalni program varnosti v cestnem prometu so mladi med 15. In 24. letom ena najbolj ogroženih starostnih skupin v prometu zaradi neizkušenosti, življenjskega sloga, iskanja tveganja, izzivov in lastnih poti ter nenazadnje antiavtoritarneta vedenja, ki se kaže tudi v nespoštovanju prometnih pravil in predpisov. Najbolj ogroženo je prvo leto po opravljanem izpitu za razne kategorije motornih vozil (ReNPVCP 2007–2011, 15).

Graf 1.1: Ogroženost mladih med 15. in 24. letom v primerjavi s celotnim prebivalstvom za nekatere države



Vir: NPVCP 2007-2011 (2007, 16).

Od 260 mrtvih povzročiteljev prometnih nesreč zaradi neprilagojene hitrosti je bilo v obdobju od leta 2003-2006 pri 236 opravljen strokovni pregled ugotavljanja alkohola v krvi, v 56% je bil pozitiven. Največ jih je imelo od 0,01 do 0,5 grama alkohola v krvi (26,5%), 9,8% od 0,51 do 1,00 grama, 25,6% od 1,01 do 1,50 grama, 21,2% od 1,51 do 2 grama, 10,6% od 2,01 do 2,50 grama, 5,3% do 2,51 do 3,00 grama in 1 povzročitelj od 3,01 do 3,50 grama. Če pogledamo starost smrtno ponesrečenih povzročiteljev, ugotovimo, da je bilo 60% starih od 18 do 35 let. Najbolj so ogroženi od 22 do 27 let, saj jih je umrlo 85. Na drugem mestu pa so stari od 18 do 21 let. Drugi vzrok prometnih nesreč, ki je povezan z alkoholiziranoostjo, je smer nepravilne vožnje (Brvar in drugi 2008, 46).

Skozi raziskovanje želim preveriti, kakšne vzrode je država uporabila, da spodbuja mlade k razmišljanju o problematiki, in kakšna je osveščenost mladih o problematiki vožnje pod vplivom alkohola. Problem mladih je neizkušenost v prometu, želja po hitri vožnji ter nato še nezavedanje o vplivu alkohola na vožnjo, zato so prometne nesreče neizogibne (Žlender 1996, 83).

Analizirala bom v kolikšni meri so cilji tega ukrepa izvedeni, ter kaj to pomeni za nadaljnji razvoj politike. Če so bili cilji izvedeni, ali to pomeni tudi izboljšanje stanja na splošno. Če v politiki ni izboljšav, je potrebno poiskati alternativne rešitve, ki jih bom v sklopu diplomske naloge tudi predlagala.

2 Metodološki okvir

2.1 Analiza stanja

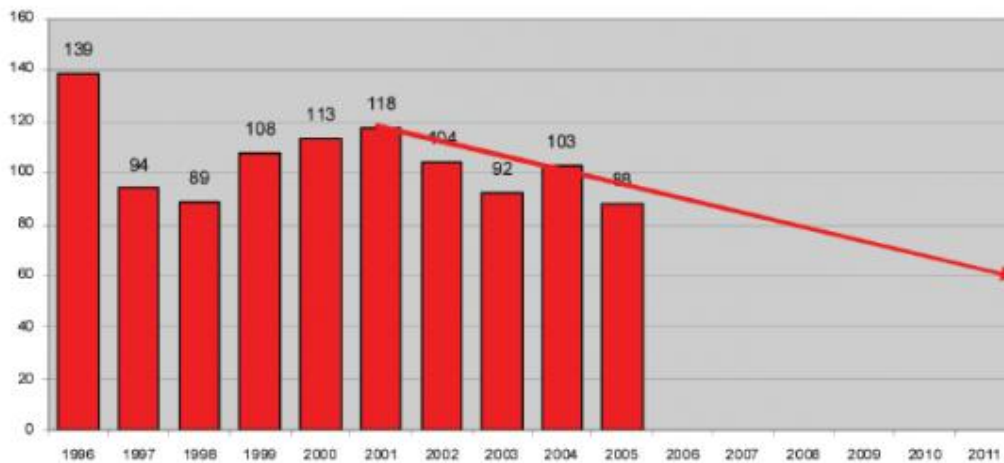
Problem pitja alkohola in vpliv na prometno varnost

Vožnja pod vplivom alkohola je eden največjih vzrokov prometnih nesreč, saj je letno na cestah EU približno 10.000 žrtev. Dovoljena višina alkohola v krvi je od 0,5 do 0,8 promila, hkrati se z to višino tveganje voznika v prometni nesreči v povprečju s treznimi vozniki poveča za dvakrat. Strokovnjaki se strinjajo, da bi morala biti največja dovoljena vsebnost alkohola v krvi 0,5 promila. Trenutno je v vseh državah članicah EU dovoljena vsebnost alkohola v krvi 0,5 promila za voznike motornih vozil. Za določene skupine, kot so neizkušeni vozniki, motoristi ipd. je priporočljivo celo 0,0 promila v krvi ali največ 0,2 (Special Eurobarometer 272 2007, 26). Tudi v Sloveniji imamo za mlade voznike določeno mejo vsebnosti alkohola v krvi, in sicer 0,0 promila.

V Sloveniji je prebivalstvo seznanjeno z dovoljeno količino alkohola v krvi pri vožnji z avtomobilom, saj je tako odgovorilo kar 82% vprašanih. Ob vprašanju ali se strinjajo, da bi večja kontrola policije zmanjšala pitje alkohola pred vožnjo, je v Sloveniji s pritrditvijo odgovorilo kar 70% anketiranih. Kar 84% vprašanih v vseh EU meni, da bi napisi na steklenicah zmanjšali porabo alkohola pred vožnjo, 85% pa meni, da bi za preventivo morala poskrbeti država (Special Eurobarometer 272 2007, 2731).

Vsak tretji povzročitelj nesreče s smrtnim izidom ter vsak četrti povzročitelj hudih telesnih poškodb je pod vplivom alkohola. Delež alkoholiziranih povzročiteljev nesreč je tako med najvišjimi v Evropi, hkrati se povečuje tudi število primerov vožnje pod vplivom prepovedanih drog ali drugih psihoaktivnih snovi (ReNPVCP 2007, 12).

Graf 2.1: Število mrtvih v nesrečah, katerih povzročitelj je bil pod vplivom alkohola



Vir: ReNPVPC 2007-2011 (2007, 13).

Skupni cilji držav članic EU je, da se do leta 2010 v cestnem prometu ohrani čim več življenj in prepolovi število žrtev. V Sloveniji bi tako morali do leta 2011 zmanjšati število smrtnih žrtev iz 278 (leta 2001) za polovico. Tako bi do leta 2011 ohranili skupaj 600 življenj (ReNPVCP 2007–2011, 5). Cilja, ki sta bila postavljena v NPVCP in jih je potrebno pri analizi upoštevati sta (ReNPVCP 2007–2011, 5): dvig prometnovarnostne kulture na primerljivo raven z državami, ki imajo razvito varnostno kulturo in z vzgojo, izobraževanjem ter preventivnimi in represivnimi ukrepi spremeniti slabe načine vedenja v prometu.

Poleg najbolj izstopajočih problemov (hitrost, alkohol, varnost mladih voznikov) so v Sloveniji nesprejemljiva dejstva tudi: nezadovoljiva koordinacija načrtovanja, izvajanja in ocenjevanja učinkovitosti prometnovarnostnih ukrepov in pomanjkanje znanstvenega raziskovanja varnosti cestnega prometa. Prav slednje povzroča le kratkoročno naravnane rešitve prometnovarnostnih problemov. Ti ključni problemi so (Veniger, 2000, 51): nezadostna družbenopolitična podpora; neustrezna in neučinkovita organizacijska in funkcionalna struktura državnih in lokalnih organov; neopredeljene odgovornosti za izvedbo posameznih nalog; pomanjkljiva horizontalna in vertikalna koordinacija; pomanjkanje finančnih virov; pomankanje integriranega podatkovnega sistema; nekontinuirano izvajanje izobraževanja in usposabljanja načrtovalcev in izvajalcev nacionalnega programa.

2.2 Raziskovalni problem in cilji

V tej diplomski nalogi je na podlagi navedenega osrednji raziskovalni problem uspešnost ukrepa »Alkohol ubija – največkrat nedolžne«, s preučevanjem vpliva na mlade. Potrebno je ugotoviti, kakšne so aktivnosti vseh vpletenih javnopolitičnih igralcev v okviru ukrepa, ter ali imajo pričakovane učinke. Zanimalo me bo, ali je ukrep zastavljen tako, da dosega ciljno skupino mladih, ter ali so določeni cilji izvedeni. Pomembno je preučiti ali so javnopolitični instrumenti tega ukrepa izboljšali stanje tako, da se je problem zmanjšal.

Zastavljeni cilji diplomske naloge so: 1. Kakšno je bilo stanje pred in po izvajanju ukrepa: ali se je stanje smrtnih žrtev zmanjšalo; 2. Kakšni so bili zastavljeni cilji ter ali so bili doseženi: ugotoviti, ali se državni akterji zavedajo neinformiranosti mladih o problematiki; 3. Kateri igralci so največ vložili v projekt: državni ali nevladni, ter kateri so imeli največji vpliv in dostopnost do mladih; 4. Kateri so bili problemi pri izvajanju aktivnosti ter kaj je to pomenilo pri izpolnjevanju ciljev.

Cilje bom preverila s pomočjo indikatorjev:

- večje zavedanje mladih o problematiki;
- sodelovanje med javnopolitičnimi in civilno-družbenimi igralci;
- težave pri izvedbi ukrepa;
- zmanjšanje števila smrtnih žrtev;
- zmanjšanje števila alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč;
- zmanjšanje števila prometnih nesreč z alkoholom prisotnim kot sekundarnim dejavnikom

2.3 Hipoteza

H1: Ukrepi preventivne prometne alkoholne politike mladih niso dovolj uspešni, zaradi težav pri izvajanju ukrepa, kar je vodilo do prenizkega zavedanja mladih o vožnji pod vplivom alkohola.

2.4 Raziskovalne metode in tehnike

Uporabila sem naslednje Metode in tehnike (Kustec Lipicer 2009, 136–147):

- Primarna in sekundarna analiza dokumentov
Za dobro opravljeno evalvacijo moram najprej opraviti analizo stanja s pomočjo vladnih dokumentov, dokumentov ministrstev o projektih ter tudi statističnih podatkov za ugotovitev stanja.
- Monitoring
Z metodo monitoringa bom spremljala implementacijo javnopolitičnih mehanizmov v okviru ukrepa, ki so bili pripravljene za mlade.
- Družboslovni intervju
Izvedla bom tri intervjuje, prvi je bil z Bojanom Žlendrom iz DRSC SPV, ki neposredno sodeluje pri reševanju problematike. Drugi z Majo Zorman iz Združenja DrogArt, ki je nevladna organizacija in pripravlja projekte na to tematiko. Vključila bom tudi mnenje drugega vladnega akterja iz Ministrstva za zdravje, Vesno Kerstin Petrič iz Ministrstva za zdravje, kjer je vodja Sektorja za krepitev zdravja in zdrav življenjski slog ter sodeluje pri reševanju problematike.
- Anketni vprašalnik
Največji neposreden stik s ciljno skupino imajo demonstratorji na Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki osveščajo prebivalstvo o preventivni prometni politiki ter vedo kakšni so problemi, zato bodo izpolnili prvi spletni anketni vprašalnik. Anketni vprašalnik je bil izveden na vzorcu 20 anketirancev.
Drugi spletni anketni vprašalnik je namenjen vsem mladim od 18–24. leta, ki že imajo vozniški izpit. Z analizo tega vprašalnika bom pridobila mnenje mladih o problematiki. Anketni vprašalnik je izpolnilo 210 anketirancev.
- Časovna študija prej in potem
Da ugotovim ali se je stanje po izteku projektov in programov izboljšalo, moram vedeti kakšno je bilo pred pričetkom izvajanja in na takšen način preveriti stanje v določenem obdobju. To bom preverjala z statističnimi podatki.

3 Teoretična izhodišča

Javna politika

Po Dyu (v Fink Hafner 2002, 12) je javna politika odgovor na naslednja vprašanja: Kaj vlada dela? Zakaj to dela? Kakšno spremembo dosega? Javna politika je vrsta odločitev kako delovati, sprejemajo pa jih vladna telesa in uradniki (Dunn v Fink Hafner 2002, 13).

Tako bom ugotavljala, kako vlada rešuje prometno problematiko, kakšne spremembe je dosegla z delovanjem. V obdobjem načrtu ukrepa so opredeljeni mehanizmi, ki so jih izvajali tako vladni igralci kot tudi nevladni. Bolj kompleksna konceptualizacija javne politike je Jenkinsonova. Javna politika je zbir povezanih odločitev, ki jih izvedejo politični igralci za doseg cilja, ki je v njihovi moči. Jenkins vidi ustvarjanje javnih politik kot proces, medtem ko Dye javne politike vidi kot izbiro. Jenkins opozarja, da je javna politika skupek medseboj povezanih odločitev (Howlett in Ramesh 1995, 5). Tudi na področju problematike vožnje pod vplivom alkohola gre za sodelovanje različnih javnopolitičnih akterjev ter civilne družbe, ki morajo sodelovati, če želijo doseči željeni cilj.

3.1 Faze javnopolitičnega procesa

Za razumevanje policy procesa je najbolj pomemben procesualni model. Utemeljuje proces oblikovanja politik in izvajanja kot časovno zaporedje in vsebinske faze (Fink Hafner 2002, 17). Prva faza, ko se javnopolitični problem pojavi v družbi, je uvrstitev le tega na dnevni red odločevanja (agenda setting), kar pomeni, da se prične javna obravnava. Druga faza je oblikovanje alternativnih rešitev (policy formulation), kjer gre za razvoj različnih idej kako razrešiti določen problem. Sledi faza uzakonitve (policy legitimation), ki vsebuje sprejemanje legitimnosti nekaterih dejanj, tako da bo družbeno sprejemljivo. Četrta faza je implementacija politike (policy implementation). Ko je politika uzakonjena, se delovanje vladnih aktivnosti le dobro prične, saj se z implementacijo pričnejo uresničevati rešitve, ki bodo dejansko vplivale na državljanke. Da ocenimo dosežke politik in ukrepov, kot zadnje opravimo vrednotenje (policy evaluation). Analitiki tako poiščejo dokaze ali je ukrep dosegel željeni cilj (Kraft in Furlong 2007, 76–84). V okviru svoje raziskave bom tako opravila zadnjo fazo procesualnega modela, v

katerem bom vrednotila učinke ukrepa. Ukrep se je izvajal v letu 2008 in 2009, zato je že zaključen.

3.2 Vrednotenje javnih politik

»Vrednotenje javnih politik je iskanje odgovora na vprašanje: Kakšno razliko je naredilo izvajanje neke javne politike?« (Dunn v Kustec Lipicer 2009, 52). Ali so projekti, ki jih izvajajo ministrstva ter nevladne organizacije imele kakšen vpliv na mlade? So spremenile vedenje mladih v prometu ter jih osvestile, da ne bodo vozili pod vplivom alkohola? Na ta vprašanja lahko odgovorimo le z vrednotenjem ukrepov, ki jih izvajajo vse institucije. »Vrednotenje javnih politik je sistematično ocenjevanje rezultatov nekega programa ali politike, ki jih primerjamo z naborom standardov, postavljenih z namenom pomagati pri izboljšanju programa ali politike (Weiss v Kustec Lipicer 2009, 52).« Prav tako bo naša evalvacija poskušala prisostvovati k izboljšanju reševanja problematike.

Po Scrivenu (v Vedung 2005, 2) je evalvacija proces, ki določa vrednost, vrednote in prednosti stvari. Evalvacija je proces razlikovanja vrednega od nevrednega, dragocenega od nekoristnega. Razloge, zakaj vrednotiti, lahko uvrstimo v naslednje štiri skupine (Weiss, Rossi, Freeman in Lipsey v Kustec Lipicer 2009, 20):

- če opredeljujemo kakovost, vrednost ali učinek že izvedenega;
- če želimo prepoznati razloge za probleme ter nekaj kar se izvaja;
- če želimo poiskati rešitve nekega problema;
- če želimo z vrednotenjem izboljšati prihodnje delovanje.

Nachmias (v Kustec Lipicer 2002, 145) opredeljuje vrednotenje kot ciljno usmerjeno raziskavo, osredotočeno na iskanje učinkovitosti in ne na odločevalske procese, ki sprejemajo te politike. Namen vrednotenja javnega programa je ugotovitev (ne)učinkovitosti programa ter proračunskih sredstev, ki se nanašajo na rešitev problematike. Hkrati ugotovitve o neučinkovitem procesu pomagajo usmerjati proces v nadaljnje.

Vrednotenje nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu je namenjeno predvsem opozarjati na pomanjkljivosti in izboljšanju le-teh (Kustec Lipicer 2009, 56).

Z vrednotenjem bom skozi navedene cilje programa ugotovila uspešnost politike, kakšne so bile smernice ter ali so bile dobro zastavljene. Poskusila bom ugotoviti, kaj mladi menijo o

problematiki ter kako bi jo spremenili, če jo vidijo kot velik problem. Ker so se aktivnosti že izvedle dokončno, se le-te lahko vrednoti *ex-post* (Kustec Lipicer 2009, 85).

3.3 Javnopolitični mehanizmi

Mehanizmi javnih politik so niz tehnik, s katerimi vlada uveljavlja svojo moč ter zagotavlja učinek in podporo ali prepreči socialno spremembo (Vedung 1998, 21). Anne Majchrzak jih razdeli v šest skupin: 1. Širjenje in izmenjava informacij, s katerim bi se lahko problem rešil; 2. Finančne spodbude ter kazni, s katerimi se lahko finančno spodbudi spremembo; 3. Regulatorna in nadzorna merila, ki poskušajo rešiti problem z omejevanjem aktivnosti, v katere je lahko posameznik ali organizacija vključen; 4. Akcije, ki lahko konstruktivno rešijo problem, 5. Simbolne prednostne dejavnosti (mnenje o problemu, ki se sporoči javnosti), 6. Raziskave in razvoj (Majchrzak 1984, 25). Mehanizme bom uporabila pri razčlenitvi ukrepov za leto 2008 in 2009. Uvrstila jih bom glede na to, kateri javnopolitični akter jih je izvajal.

4 Identifikacija javnopolitičnih mehanizmov v okviru ukrepa »Alkohol ubija, največkrat nedolžne«

Ukrep »Alkohol ubija-največkrat nedolžne« se izvaja v okviru Nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu 2007–2011. Javnopolitični mehanizmi so bili določeni v obdobjem načrtu za leto 2008 in leto 2009 (glej prilogo A). V letu 2008 je bilo obdobje izvedbe določeno od 5. do 12. novembra ter od 1. do 31. decembra. V letu 2009 so obdobje razširili še od 1. do 7. junija (Obdobni načrt za leto 2008 in 2009, 1).

Odnos do nevarnosti opisuje reklo »daleč od oči, daleč od srca«. Torej, ljudi začne skrbeti za njihovo varnost, ko se jih problem osebno dotakne oz. postane javni problem. Če je grožnja oddaljena, ljudje redko vidijo posledice škodljivega ravnanja, zato je potrebno okrepiti naslednje: vedenje, jasnost in neposrednja izkušnja s stališčnim objektom (Polič 2007, 67). Če želimo preprečiti vožnjo pod vplivom alkohola, moramo poseči na različna področja. Naloga je težje izvedljiva zaradi socialnih pritiskov, ki spodbujajo njihovo uživanje, hkrati tudi zaradi pomanjkanja povratnih zvez uživanja alkohola in varno vožnjo. Voznik lahko večkrat vozi pod vplivom alkohola in ne bo občutil negativnih posledic (Polič, 2007, 46).

4.1 Državni mehanizmi

Projekti inštituta za varovanja zdravja

Inštitut za varovanje zdravja (IVZ) pripravlja Slovensko mrežo zdravih šol, ki je od leta 1993 vključena v evropsko mrežo, ki je nastala v okviru Svetovne zdravstvene organizacije ter Sveta Evrope in Evropske komisije. V slovenski mreži sodeluje 268 šol, kar obsega 43% vseh slovenskih šol. Pouk zdrave šole vsebuje tri značilnosti: 1. Pouk o zdravju, ki je integriran v predmetnik; 2. Življenje na šoli spodbuja zdravo vzdušje; 3. Spodbujanje sodelovanja s starši, zdravstvenimi in drugimi službami. Leta 2000 je bila v okviru mreže rdeča nit »alkohol in mladi«, hkrati morajo šole dvakrat letno načrtovati dejavnosti, ki jih bodo izvajale. V te dejavnosti so vključene tudi protialkoholne problematike (Slovenska mreža zdravih šol 2010).

Projekt Hepi džur aur, v katerem sta sodelovala IVZ ter Center za socialno psihologijo pri Fakulteti za družbene vede je namenjen promociji zdrave zabave ter cenejše izbire sokov v lokalih središča Ljubljane. V izbranih terminih so cene sokov cenejše, tako naj bi se spodbujalo več pitja sokov kot alkoholnih pijač. Pridobili so tudi sodelovanje s finančnim sponzorjem Mestno občino Ljubljana (Hepi džur aur 2010).

Medijske kampanje

Grožnje in poziv oz. občutek nevarnosti lahko vplivajo na varnost vedenja. Tako so grožnje sestavni del varnostnih propagandnih akcij. Spodbujanje strahu je eden izmed spodbujelavcev varnega vedenja. Strah lahko povzročimo s prikazovanjem nevarnih in hudih dogodkov v filmih, na slikah ter z besedo. Uporaba strahu je učinkovita le pri krepitvi obstoječih prepričanj in stališč, drugače ima lahko negativne posledice z zavrnitvijo informacij. Grozeča sporočila morajo posamezniku spodbuditi občutek, da lahko kaj stori. Ljudem je potrebno omogočiti povratno informacijo, saj daje občutek dosežka, daje občutek da posameznik ravna iz zadovoljstva. Tudi ni vseeno, kaj se poudarja v opozarjanju. Večina ljudi čuti odpor do izgub, zato je ravno ta učinkovitejša spodbuda kot dobiček (Polič 2007, 75-76). V okviru ukrepa »Alkohol ubija-največkrat nedolžne« so se izvajale tudi posamezne medijske kampanje, ki jih je

financirala država z razpisom. Akcije, v katerih je medijska kampanja le eden izmed vseh elementov doseganja cilja, je lahko zelo uspešna (Donovan in drugi v Divjak 2007, 83).

Tako so se tudi aktivnosti ukrepa »Alkohol ubija-največkrat nedolžne« izvajale sočasno. Torej medijske kampanje in ostali javnopolitični mehanizmi. Medijske kampanje so izvajali Fundacija Z glavo na zabavo, medijski spoti Policije z sloganom »Alkohol ubija. Največkrat nedolžne«, ter Sporočilo v steklenici, ki ga izvaja Katedra za družinsko medicino Medicinske fakultete v Ljubljani (Sporočilo v steklenici 2010). Ravno medijska kampanja, v kateri so prikazani prizadeti udeleženci v smrtnih nesrečah ali povzročitelji, je lahko naredila vpliv, saj se posameznik lahko poistoveti z izgubo osebe na sliki ali videospotu.

Nadzor

Eden izmed javnopolitičnih mehanizmov je tudi nadzor, ki ga izvajata Policija ter Tržni inšpektorat. Policija v okviru svojih pristojnosti izvaja povečan nadzor nad psihofizičnim stanjem voznikov, ob določenih dveh terminskih obdobjih v letu 2008 ter treh terminskih obdobjih v letu 2009 (Policija 2010). Kot prikazuje tabela (glej prilogo B) lahko opazimo, da je v letu 2009 bilo za 6,2% več odrejenih alkotestov kot leta 2008, vendar je bilo leta 2009 manj pozitivnih, kar za 14,8%. Število pridržanj se je v letu 2009 povečalo za 28,1%, vendar pa se je število privedb na okrajne sodišče zaradi prekrškov zmanjšalo za 34,7% (glej prilogo B).

Med stalne naloge Tržnega inšpektorata RS je tudi nadzor nedovoljene prodaje alkoholnih pijač in tobačnih izdelkov, katerih namen je predvsem zaščita mladih pred škodljivim vplivom alkohola in tobaka. V okviru ukrepa »Alkohol ubija – največkrat nedolžne« je bil v času martinovanja opravljen nadzor od 6. 11. do 8. 11. 2008 v popoldanskih in večernih urah. Pregledanih je bilo 172 prodajaln, nedovoljena prodaja je bila ugotovljena v 3 primerih. Tržni inšpektorat opravlja enake naloge tudi večkrat letno v okviru svojih delovnih nalog izven ukrepa »Alkohol ubija-največkrat nedolžne«. V letu 2009 so ponovili nadzor nad nedovoljeno prodajo alkoholnih pijači in tobačnih izdelkov od 10.–24. 6. 2009 v okviru ukrepa »Alkohol ubija-največkrat nedolžne«. Skupno je bilo pregledanih 186 prodajaln, pri 3 trgovcih pa je bilo ugotovljeno, da so prodajali alkohol mladoletnim osebam. Število kršitev je sicer 7%, vendar tudi to ni sprejemljivo stanje (Tržni inšpektorat RS 2010).

4.2 Mehanizmi nevladnih organizacij

Z glavo na zabavo

Fundacija Z glavo na zabavo izvaja prireditve preventivnega pomena ter medijske kampanje. V devetih letih so postali kredibilni nosilci preventivnih akcij ter razširili svojo dejavnost po celotni Sloveniji, hkrati tudi svojo prepoznavnost. Z svojimi dejavnostmi mladim dokazujejo, da se je mogoče zabavati tudi brez alkohola, ter opozarjajo na zdrav življenjski slog ter varno udeležbo v cestnem prometu. Organizacija izvede približno 500 prireditev letno ter z svojimi dejavnostmi sreča več kot pol milijona obiskovalcev (Z glavo na zabavo 2010).

Dejavnosti so načrtovane znotraj programskega sveta ustanove, ki mora vse prireditvene ter medijske vsebine potrditi. Sestavljena je iz strokovnjakov, ki se ukvarjajo s škodljivo rabo alkohola ter prometno varnostjo. Ukvarjajo se z dvema različnima vrstama prireditev. Prva je namenjena osnovnošolcem zadnje triade. Tukaj gre predvsem za približanje zabave brez alkohola in opozarjanje na prometno problematiko že v zgodnjih letih. Pomembno je omeniti, da si te prireditve udeležijo vsi osnovnošolci, saj so vključene v šolski program. Ravno mladostniki med 12. in 15. letom starosti so v najbolj občutljivem obdobju odraščanja, kjer se nekateri že srečajo s pitjem alkohola. V letu 2010 je načrtovanih 40 takšnih prireditev, kjer bo udeleženih 20.000 osnovnošolcev. Otroci, ki je zgodaj vključen v prometne situacije ter pridobi navade in si oblikuje stališča do prometnega vedenja, bo tak ostal tudi v nadaljnje. Tako so otroci vključeni v formalne oblike učenja, kjer so programi načrtovani ter izvajajo aktivnosti povezane z večjo varnostjo otrok ter izpostavljenosti v prometu (Zabukovec 2007, 130). Druga vrsta prireditev so namenjene družinski populaciji v večjih nakupovalnih središčih. Hkrati se pojavljajo tudi na večjih množičnih prireditvah, kjer je popita velika količina alkohola. Večina teh prireditev je namenjena dijakom in mladim v mesecih maja in junija, ko so večje prireditve (Z glavo na zabavo 2010).

Fundacija je svojo dejavnost razširila tudi na medijske aktivnosti. Izvedli so televizijske okrogle mize, od meseca septembra do meseca decembra 2010 bodo predvajali nove oddaje Z glavo na zabavo. Prav tako so pomladi 2010 ter jeseni 2009 predvajali serijo oddaj Big brother, ki se bodo še ponovile v predvajanje. Kot zadnji del njihovih dejavnosti je raziskovalno delo, saj izvajajo

ankete v okviru svojih prireditiv. Prav tako imajo pomemben vpliv pri sprejemanju nove zakonodaje. Prav tako imajo pomembno vlogo v novo ustanovljenem Svetu za alkoholno politiko na Ministrstvu za zdravje. Kot ukrepe, ki bi lahko izboljšali stanje, si želijo zmanjšati dostopnosti alkoholnih pijač, hkrati pa seveda finančne vire namenjene preventivnim dejavnostim. Predlagajo uvedbo licenčin za prodajo alkoholnih pijač, kar bi pomenilo boljši nadzor nad tržiščem, hkrati pa tudi več finančnih sredstev za aktivnosti, ki bi izboljšale stanje na področju škodljive rabe alkohola. Kot ukrep v prometni varnosti pa si bodo prizadevali za uvedbo omejitve 0,0 promila alkohola v krvi pri vožnji (Z glavo na zabavo 2010).

Projekt Izberi sam

DrogArt v sklopu svojih aktivnosti izvaja projekt Izberi sam, ki je namenjen zmanjševanju škodljive rabe alkohola. V okviru projekta se izvajajo tudi aktivnosti osveščanja, kaj pomeni vožnja pod vplivom alkohola. Pristopi, ki jih uporabljajo za dostop do mladih so delavnice, sodelovanje na različnih prireditvah ter projekt After taxi. Delavnice izvajajo na osnovnih ter srednjih šolah v okviru izbirnih predmetov ali razrednih ur. Vodje delavnic vodijo razpravo o alkoholni problematiki in jih usmerjajo ter skušajo svetovati, kako reagirati v določenih situacijah. Mladi so glede na evalvacije delavnic zadovoljni, saj so jim delavnice zanimive, hkrati pa pridobijo veliko novih informacij. Izvajajo tudi projekt After taxi, ki ga prijavijo na razpis Ministrstva za promet, kjer pridobijo finančna sredstva za izvedbo. Mladi se lahko prijavijo za brezplačne kupončke za taxi v Ljubljani. S projektom spodbujajo mlade, da ne vozijo pod vplivom alkohola. Na DrogArtu se zavedajo, da mladi pijejo alkohol in poskušajo zmanjšati zlorabo, vendar, če mladi pijejo, jih je potrebno osvestiti, da ne vozijo pod vplivom alkohola (Zorman 2010). Sodelovali so tudi z AMZS, s katerimi so v centru varne vožnje na Vranskem preverili vozniške sposobnosti pod vplivom alkohola. Ugotovili so, da je z višjo količino alkohola v krvi reakcijski čas slabši, hkrati vozniki opravijo več napak ter se ne odzivajo na dražljaje (Izberi sam 2010)

Preventivne akcije Zavoda varna pot

Zavod varna pot je nevladna organizacija, ki jo sestavlja strokovni svet, ki kroji delo organizacije. Pripravlja več različnih delavnic. Prva je 5xSTOP je COOL za osnovnošolce ter srednješolce, ki se izvajajo v mesecu juniju, novembru ter decembru.

V sklopu delavnic mladi izmenjujejo mnenja glede problematike alkohola, sodelujejo pa tudi vrstniki, ki so utrpeli hude telesne poškodbe v prometnih nesrečah zaradi alkohola.

Pripravljajo tudi animacijske delavnice z igrami, ki spodbujajo razmislek in razumevanje pomena prometne varnosti in vplivom alkohola. Skušajo doseči, da mladostniki razmišljajo o prometu enako kot o sebi in svoji prihodnosti, saj se tako lahko poenotijo s tematiko. Te delavnice izvajajo na večjih prireditvah za mlade v mesecu juniju, novembru in decembru, večinoma na območju štajerske in primorske regije (Zavod varna pot 2010).

5 Uspešnost javnopolitičnih mehanizmov

Napori ločevanja pitja alkohola in vožnje so dokaj neučinkoviti zaradi: 1. Združljivost pitja alkohola in vožnje izvira iz socialnih navad, kjer zakonski ukrepi nimajo vpliva; 2. Vzorec vedenja med vožnjo pod vplivom alkohola se ne pojavlja osamljen, ampak je v povezavi s težnjo kršitve drugih prometnih pravil; 3. Nadzorovanje in postopek v zvezi z prestopkom ne poteka tako, da bi zaželeni učinek odvrnil (Polič 2007, 46).

Zavedanje mladih o problematiki

Koliko so mladi osveščeni ter kakšno je njihovo mnenje o problematiki, sem preverjala s spletnim anketnim vprašalnikom, ki so ga reševali mladi od 18.-24. leta starosti, ki so tudi opredeljeni kot ogrožena skupina. 90% anketiranih je prvič poskusilo alkohol od 13. do 15. leta starosti, največkrat so poskusili vino, ki je tudi najbolj dostopna pijača. Problematični so odgovori, koliko je dovoljena količina vsebnosti alkohola v krvi, saj jih je 6% odgovorilo napačno. Glede na to, da so odgovarjali mladi vozniki, bi odgovor morali poznati, saj se zakonodaja ni spreminjala odkar so pridobili vozniško dovoljenje. Največ informacij so izvedeli iz medijskih kampanj ter iz šole. Najmanjšo oceno vplivnosti so dobili ravno projekti. Mladi so

mnenja, da bi bilo potrebno izmed represivnih ukrepov poostri nadzor ter povišati kazni. Največji problem je seveda zavedanje ljudi o problematiki, ki ga je težje spremeniti. Po predlogih anketirancev bi bilo najbolj učinkovito uvesti prostovoljna dela v rehabilitacijskih centrih ter tako povečati zavedanje tistih, ki so vozili pod vplivom alkohola. Prav tako je potrebno povečati izobraževalne vsebine v osnovnih in srednjih šolah (glej Prilogo E).

Druga skupina anketirancev so demonstratorji Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki se na preventivnih prireditvah srečujejo z mladimi in jih osveščajo o problematiki vožnje pod vplivom alkohola. Mnenja so, da je 60% mladih, ki so prišli na prometne prireditve, že vozilo pod vplivom alkohola, največji razlog za to pa navajajo nezavedanje posledic (glej Prilogo F). Anketirani mladi navajajo kot vzrok, da so vozili pod vplivom alkohola, občutek nevinjenosti ter to, da niso imeli prevoza do doma (glej Prilogo E). Menim, da bi moralo biti zavedanje mladih večje, kar ne kaže na dobro delovanje ukrepa.

Sodelovanje javnopolitičnih igralcev

V okviru Ministrstva za zdravje deluje Svet za alkoholno politiko, v katerem je vključen tudi predstavnik nevladnih organizacij ter tudi predstavniki ostalih ministrstev, ki se jih problematika dotika. Sodelovanje z ostalimi ministrstvi je dobro, tudi pretok informacij poteka hitreje kot nekaj let nazaj, natančneje pri prejšnji pripravi zakonov. Prav tako so vladni akterji pričeli vključevati nevladne organizacije v svoje delovanje ter pospešili izmenjavo informacij, seveda je bila to tudi želja nevladnih organizacij. Ministrstvo za javno upravo je pospešilo mreženje nevladnih organizacij, kar je pomembno za pretok informacij, hkrati jih tudi izobražujejo za prijave na mednarodne razpise in pridobivanje sredstev (Kerstin Petrič 2010).

Mnenje nevladnih organizacij je prav tako pozitivno, saj menijo, da dobro sodelujejo. Združenje DrogArt največ sodeluje s Policijo, prav tako imajo tudi pomemben pretok informacij z ministrstvi ter sodelujejo v skupnih projektih. Največkrat pa je sodelovanje preko prijav nevladnih organizacij na razpise za finančna sredstva (Zorman 2010). Vsi se zavedajo, kakšen dostop in vpliv imajo na mlade ter kakšna je njihova vloga pri reševanju problematike. Nevladne organizacije imajo neposredni dostop do mladih, medtem ko ministrstva lahko vplivajo preko

medijskih kampanj ter represivnih aparatov (Kerstin Petrič 2010). Sodelovanje akterjev je bilo na visoki ravni, zato prisostvuje k izboljšanju problematike.

Težave pri izvedbi ukrepa

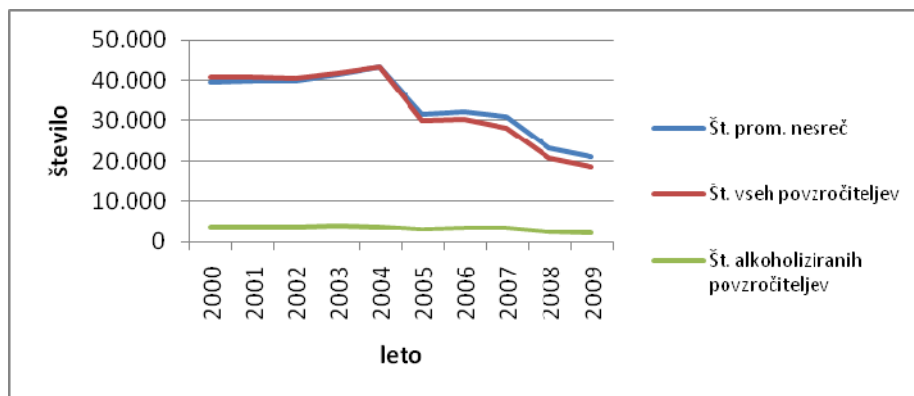
Težave so se pojavile pri finančnih sredstvih, saj Ministrstvo za zdravje ni imelo dovolj finančnih sredstev za doseg ciljev. Tako je Ministrstvo za promet prevzelo njihov del ter tako uspešno izvedlo ukrep. Problemi so se pojavljali tudi zaradi nesoglasjih pri določanju slogana za ukrep, ki je bil: »Ker vozim, ne pijem«. Ministrstvo za zdravje zagovarja zmanjšanje uporabe alkohola splošno, medtem ko Ministrstvo za promet temelji na škodljivi uporabi alkohola in vplivom na vožnjo. Vendar je slogan ostal, saj je projekt namenjen vožnji pod vplivom alkohola in reševanju te problematike (Kerstin Petrič 2010). Prav tako imajo nevladne organizacije problem s pridobivanjem sredstev, saj se financirajo le iz razpisov ministerstev ter Evropske unije. Tako je težje pripraviti projekt in ga izvesti z minimalnimi finančnimi sredstvi. Največja težava je bila finančne narave, ki so jo uspešno rešili. Slogan mogoče nima takšnega vpliva na politiko še sedaj, saj je potrebno postopno spreminjati stanje v državi ter kulturo pitja.

Stanje prej in potem

V sklopu študije prej in potem bom analizirala podatke o stanju prometnih nesreč od leta 2000 do leta 2009 ter povzročiteljev, ki so bili pod vplivom alkohola.

Graf št. 6.1. prikazuje število prometnih nesreč, število vseh povzročiteljev ter število alkoholiziranih povzročiteljev. S primerjavo teh kategorij sem ugotovila, da se je sorazmerno z številom prometnih nesreč zmanjšalo tudi število alkoholiziranih povzročiteljev. Tako lahko opazimo izboljšanje problematike in zmanjšanje števila alkoholiziranih povzročiteljev nesreč. Do leta 2007 je bilo število alkoholiziranih povzročiteljev sorazmerno enako, kasneje se se je pričelo zmanjševati, predvsem v letu 2008 in leu 2009.

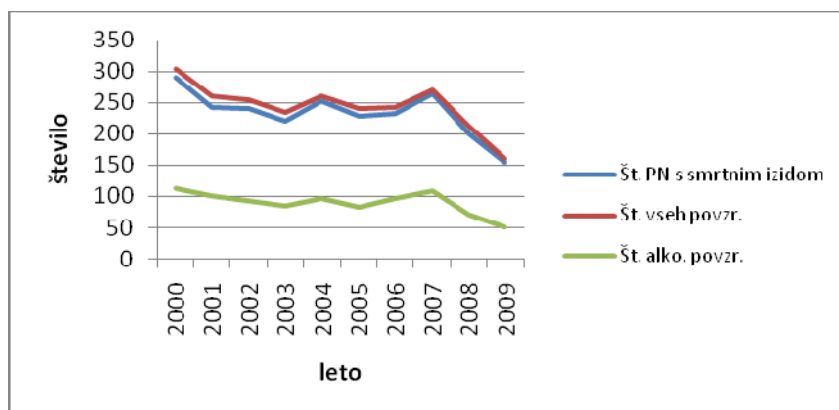
Graf 5.1: Prikaz Števila prometnih nesreč, število vseh povzročiteljev in število alkoholiziranih povzročiteljev od leta 2000 do leta 2009



Vir: Podatki pridobljeni od Policije (2010, 1).

Ob primerjavi podatkov prometnih nesreč s smrtnim izidom lahko ugotovim, da je bila leta 2007 ravno tako prelomnica, saj so se zmanjšale smrtne žrtve, tudi alkoholiziranih povzročiteljev je bilo manj v letu 2008 in 2009. Delež alkoholiziranih povzročiteljev smrtnih nesreč je bil leta 2008 35,5%, leta 2009 pa 0,33%, kar še vedno predstavlja 1/3 vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom. Medtem ko je bil leta 2004 delež 38,8% ter leta 2000 prav tako 38%.¹

Graf 5.2: Prikaz števila prometnih nesreč s smrtnim izidom, število vseh povzročiteljev, ter število alkoholiziranih povzročiteljev

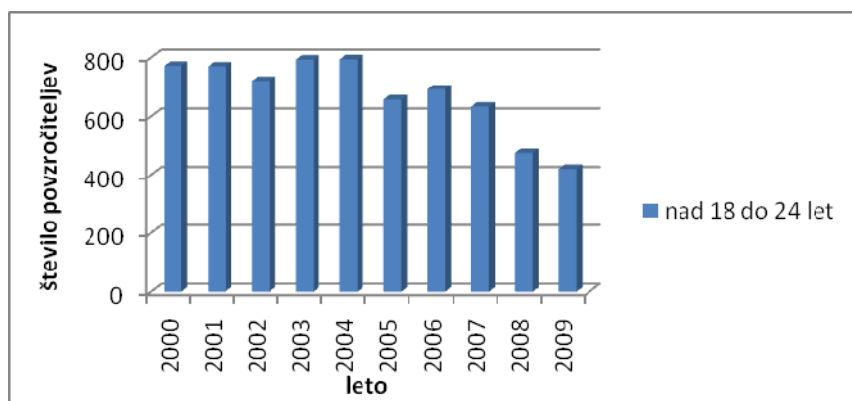


¹ Izračun na podlagi podatkov pridobljenih od Policije

Vir: Podatki pridobljeni od Policije (2010, 1).

Mladi so ena izmed najbolj ogroženih skupin, tako so bili v letu 2000 kar 21,08% povzročitelji prometnih nesreč pod vplivom alkohola. Leta 2004 je bil odstotek 20,02%, leta 2008 17,79%, leta 2009 pa 18,22%. Tako se je odstotek do leta 2008 izboljšal, leta 2009 pa se je stanje ponovno oslabilo za 0,5%, v primerjavi z ostalimi starostnimi skupinami. Če pogledam le mlade lahko ugotovim, da se je stanje izboljševalo od leta 2004, z izjemo leta 2006, kar prikazuje spodnji graf.²

Graf 5.3: Prikaz števila mladih povzročiteljev prometnih nesreč od leta 2000 do leta 2009



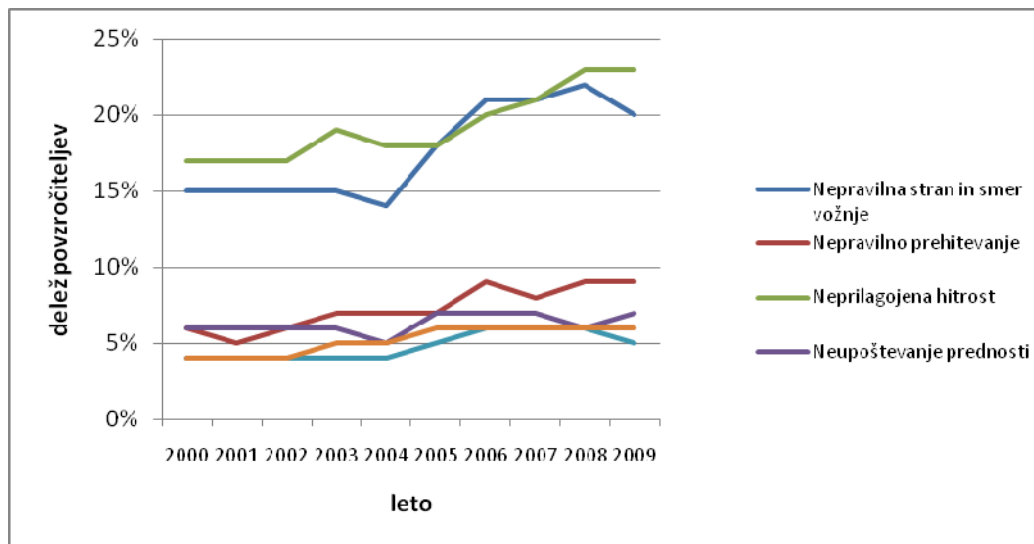
Vir: Podatki pridobljeni od Policije (2010, 1).

Alkohol vpliva na ravnanje v prometu, zato se ga opredeljuje kot drugega dejavnika prometnih nesreč. Vozniki pod vplivom alkohola lahko vozijo hitreje, v nepravilni smeri vožnje ipd. Najvišji odstotek vinjenih voznikov (od 15% do 25%) vozi v napačni smeri vožnje ter ne prilagodi pravilne hitrosti vožnje. V manjšem odstotku so vozniki, ki nepravilno prehitvajo, neupoštevajo prednosti ter tisti, ki naredijo nepravilen premik z vozilom.³

² Izračun na podlagi podatkov pridobljenih od Policije

³ Izračun na podlagi podatkov pridobljenih od Policije

Graf 5.4: Prikaz deleža alkoholiziranih povzročiteljev glede na posamezne vzroke



Vir: Podatki pridobljeni od Policije (2010, 1).

Iz statističnih podatkov je tako razvidno, da se stanje problematike izboljšuje. Prav v številu smrtnih žrtev je pričel upad leta 2007 ter se zniževal do sedaj. Lahko rečemo, da je imel ukrep vpliv, saj so vidne izboljšave na tem področju. Zmanjšuje se tako število smrtnih žrtev kot število mladih alkoholiziranih povzročiteljev smrtnih nesreč.

6 Sklep

V sklopu diplomske naloge sem preučevala uspešnost ukrepa preventivne alkoholne politike »Alkohol ubija-največkrat nedolžne.« Zastavljeno hipotezo »Ukrepi preventivne prometne alkoholne politike niso dovolj uspešni, zaradi težav pri izvajanju ukrepov, kar je vodilo do prenizkega zavedanja mladih o vožnji pod vplivom alkohola«, lahko zavrnemo.

Težave, ki so se pojavljale so bile finančne narave, kar pa jih je Ministrstvo za zdravje uredilo s pomočjo Ministrstva za promet. Druga težava je bila vsebinske narave, saj se ministrstvo za zdravje ni strinjalo s predlogom slogana ukrepa, vendar je ukrep tudi z drugačnimi sloganom kot željenim potekal dobro. Splošen cilj Resolucije Nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu je bil zmanjšanje števila smrtnih žrtev do leta 2009 na 155, kar je bilo doseženo z 154 smrtnimi žrtvami. Tako ne morem trditi, da ukrepi niso uspešni, saj se je stanje od leta 2007 veliko izboljšalo. Prav tako se je zmanjšalo število mladih alkoholiziranih povzročiteljev prometnih nesreč. Vendar se je stanje pričelo zmanjševati že leta 2005, z izjemo leta 2006, kjer se evalviran ukrep še ni izvajal. Tako ne moramo trditi, da je le ukrep pripomogel k zmanjšanju problematike, saj k temu sodijo tudi drugi dejavniki. Ukrep je trajal le dve leti do sedaj, zato je težko oceniti njegovo uspešnost. Kot so povedali tudi anketiranci, je problematiko mogoče rešiti z komplementarnostjo preventivnih ter represivnih ukrepov. Vsak izmed akterjev mora dobro opravljati naloge, da se problem lahko zmanjša.

Mladi so v anketi izrazili, da bi bilo potrebno še več nadzora policije na cestah ter poostri kazni, kot preventivne ukrepe pa pričeti z izobraževanjem otrok že v vrtcih oziroma osnovnih šolah. Mlade je potrebno informirati ter jih izobraziti, saj le tako lahko pravilno ravnajo v prometu. Hkrati so jim za zgled tudi starši z svojim ravnanjem, na katere pa ponovno lahko vpliva država tako z represivnimi ukrepi kot preventivnimi programi. Tudi demonstratorji, ki se srečujejo z mladimi na preventivnih prireditvah so mnenja, da je večina že vozila pod vplivom alkohola. Glavni vzroki za to naj bi bili nezavedanje posledic ter občutek varnosti vožnje kljub vinjenem stanju, iz česar lahko sklepam, da so mladi še vedno premalo osveščeni ali pa je za mlade potreben drugačen pristop do reševanja problematike.

Za zaključek lahko podamo, da je za reševanje celostne problematike vožnje pod vplivom alkohola potrebno vključiti vse akterje na tem področju ter uporabiti vsa sredstva za dosego cilja. Za mlade je najbolj pomembno, da se jih informira o problematiki že v osnovni šoli oziroma mlajših obdobjih življenja, saj potem stališča ostanejo približno enaka tudi kasneje. Zato predlagamo več projektov namenjenim mlajšim skupinam, že od pričetka osnovne šole naprej. Da bi se mladi zavedali problematike, bi jih bilo potrebno soočiti z osebami, ki so doživele prometno nesrečo, ki jo je povzročil voznik pod vplivom alkohola. Dobro bi bilo sodelovanje rehabilitacijskih centrov ter srednjih šol v pripravi skupnih projektov kot izbirnih vsebin. Dijaki so skupina mladih, na katere bi soočenje z žrtvami prometnih nesreč lahko imelo pozitiven vpliv. Za voznike, ki so vozili pod vplivom alkohola pa bi prav tako lahko pripravili program prostovoljnega dela v rehabilitacijskih centrih z žrtvami prometnih nesreč, saj bi le-to imelo večji vpliv kot predavanja na to temo.

7 Literatura

Balažic, Jože. 1993. Visoke izmerjene koncentracije alkohola v krvi pri udeležencih v prometu. *V Sodno medicinsko izvedenstvo v cestnem prometu*, ur. Anton Dolenc, Jože Lovšin, Jože Balažic, Borut Štefanič in Andreja Zagorc, 133–139. Ljubljana: Medicinski razgledi, Inštitut za sodno medicino, Medicinska fakulteta.

Brvar, Bogo, Karla Kuševič, Muršič Mitja in Dragan Petrovec. 2008. *Kvantitativna analiza varnosti v cestnem prometu*. Ljubljana: Inštitut za kriminologijo pri Pravni fakulteti v Ljubljani. Dostopno prek: http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/DP_varnost_cp/Elaborat.pdf (10. avgust 2010).

Divjak, Marko. 2007. Medijske kampanje. *V Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*, ur. Vlasta Zabukovec, 81–126. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta.

Fink Hafner, Danica. 2002. Znanost »o« javnih politikah in »za« javne politike. *V Analiza politik*, ur. Danica Fink Hafner in Damjan Lajh, 7–29. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Hepi džus aur. *Predstavitev*. Dostopno prek: <http://sokseka.org/predstavitev/CLBSID=8c9c56604639b4a176ba5228422386ac> (2. september 2010).

Inštitut za varovanje zdravja Republike Slovenije. *Slovenska mreža zdravih šol*. Dostopno prek: http://www.ivz.si/Mp.aspx?ni=15&pi=5&_5_id=134&_5_PageIndex=0&_5_groupId=183&_5_newsCategory=&_5_action>ShowNewsFull&pl=15-5.0.#Uspesni%20programi (3. september 2010).

Izberi sam. *Vožnja*. Dostopno prek: <http://www.izberisam.org/voznja> (2. september 2010).

Majchrzak, Anne. 1984. *Methods for policy research*. Newbury Park, London, New Delhi: Sage Publications.

Ministrstvo za zdravje. 2008. *Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letu 2008*. "Alkohol ubija – največkrat nedolžne." Dostopno prek: http://www.policija.si/images/stories/Preventiva/PrometnaVarnost/PDF/AlkoholUbija/nov28AlkoholUbija_IzvedbeniNacrt.pdf (25. avgust 2010).

---2009. *Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa v letu 2009*. "Alkohol ubija – največkrat nedolžne."

Howlett, Michael in M. Ramesh. 1995. *Studying public policy: policy cycles and policy subsystems*. Toronto: Oxford University Press.

Michael E. Kraft in Scott R. Furlong. 2007. *Public policy: politics, analysis and alternatives*. Washington (D.C.): CQ

Kustec Lipicer, Simona. 2009. *Vrednotenje javnih politik*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.

Policija, 2010. *Podatki o številu smrtnih nesreč od leta 2000 do leta 2009*. Ljubljana, 6. september.

Policija. *Poročilo o delu policije za leto 2009*. Dostopno prek: <http://www.policija.si/index.php/statistika> (5. september 2010).

Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2007–2011 (ReNPVCP). Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=20072&stevilka=68> (28. avgust 2010).

Sporočilo v steklenici. *Dosedanje aktivnosti v projektu*. Dostopno prek: <http://www.nalijem.si/o-projektu/dosedanje-aktivnosti-v-projektu> (2. september 2010).

Tržni inšpektorat Republike Slovenije. *Nadzor prodaje alkoholnih pijač in tobačnih izdelkov v prodajalnah*. Dostopno prek: http://www.ti.gov.si/si/s_cim_se_ukvarjamo/arhiv_porocil/ (5. september 2010).

Pavliha, Marko. 2005. Ali jeslovenska prometna politika trajnostna? *V Mednarodni posvet trajnostna politika v Sloveniji*, ur. Matej Ogrin, Dušan Prašnikar, Mateja Pirc in Darinka Maraž, 30-47. Ljubljana: Cipra Slovenija.

Polič, Marko. 2008. Človek – dejavnik prometne varnosti. *V Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*, ur. Vlasta Zabukovec, 23–77. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta.

---Vlasta Zabukovec, Bojan Žlender in Mateja Markl. 2000. State roads and traffic safety of pupils. *V Mednarodna konferenca globalna varnost*, ur. Miran Kalčič, Franc Košir, Borut Kreigher, Marko Miš, Milan Srna, Siegfried Werber, Bojan Žlender, Janez Prinčič, 229-445. Ljubljana: Zavod za varstvo pri delu.

Special Eurobarometer 272, Questionnaire source: QB15, QB16, QB16.1. Report 2007. Dostopno na: http://ec.europa.eu/health/ph_determinants/life_style/alcohol/documents/ebs272_en.pdf

Vedung, Evert. 2005. *Public policy and program evaluation*. New Brunswick, New Jersey: Transaction Publishers.

---1998. Policy instruments: Typology of Instruments. *V Carrots, sticks&sermons*, ur. Marie-Louise Bemelmans-Videc, Ray C. Rist in Evert Vedung, 21-59. New Brunswick (U.S.A.) and London (UK): Transaction publishers.

Veniger, Stanislav. 2000. Nacionalni program varnosti cestnega prometa – kolektivna potreba ali individualne želje. *V Mednarodna konferenca globalna varnost*, ur. Miran Kalčič, Franc Košir,

Borut Kreigher, Marko Miš, Milan Srna, Siegfried Werber, Bojan Žlender, Janez Prinčič, 45-59. Ljubljana: Zavod za varstvo pri delu.

Zabukovec, Vlasta. 2007. Izobraževanje otrok za prometno varno vedenje. *V Psihološki vidiki preventivnih dejavnosti v prometu*, ur. Vlasta Zabukovec, 129–153. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta.

Zavod varna pot. Dostopno prek: <http://www.varna-pot.si/index.php?k=6&p=22> (4. september 2010).

Z glavo na zabavo. *Poslanstvo*. Dostopno prek: <http://www.fundacijazgnz.si/poslanstvo.php?lang=#page=8> (3. september 2010).

Žlender, Bojan. 1996. Prometna varnost otrok in mladostnikov v Sloveniji. *V Prometna psihologija*, ur. Bojan Žlender, 9–32. Ljubljana: Zveza organizacij za tehnično kulturo Slovenije, Urad RS za mladino, Svet za preventive in vzgojo v cestnem prometu Slovenije.

---in Peter Šefman. 1993. Alkohol in varnost v cestnem prometu. *V Sodno medicinsko izvedenstvo v cestnem prometu*, ur. Dolenc Anton, Lovšin Jože, Balažic Jože, Štefatnič Borut, Zagorc Andreja, 125-133. Ljubljana: Inštitut za sodno medicino Medicinska fakulteta.

8 Priloge

PRILOGA A: Identifikacija javnopolitičnih mehanizmov

Po Anne Majchrzak (1984, 25) smo identificirali javnopolitične mehanizme, ki se dotikajo mladih v okviru ukrepa. V tabelah je prikazana primerjava za leto 2008 in 2009.

Tabela A.1: Javnopolitični mehanizmi širjenja in izmenjave informacij

Javnopolitični mehanizem 2008	Izvajalec	Javnopolitični mehanizem 2009	Izvajalec
Medijske kampanje	Ministrstvo za promet in Ministrstvo za zdravje, DRSC-SPV	Medijska kampanja	Fundacija Z glavo na zabavo
Promocija interlock sistema v avtobusih	DRSC-SPV, LPP	Medijska kampanja: Sporočilo v steklenici, Alkohol ubija. Največkrat nedolžne.	Zavod za razvoj družinske medicine in Katedra za družinsko medicino Medicinske fakultete v Ljubljani
		Objava plakatov s tematiko alkohola v prometu	Zavod za razvoj družinske medicine in Katedra za družinsko medicino Medicinske fakultete v Ljubljani
		Informiranje preko spletne strani in	DrogArt

		Facebooka, deljenje promocijskega gradiva	
--	--	---	--

Vir: Izvedbeni načrt preventivne akcije Alkohol ubija – največkrat nedolžne (2008, 7-14) in (2009, 7-29).

Tabela A.2: Javnopolitični mehanizmi finančnih spodbud in kazni ter regulatorna in nadzorna merila

Javnopolitični mehanizem 2008	Izvajalec	Javnopolitični mehanizem 2009	Izvajalec
Poostreni nadzor	MNZ in Policija	Nadzor omejevanja prodaje alkoholnih pijač v prodajalnah	Tržni inšpektorat RS
Nadzor nad spoštovanjem določb Zakona o omejevanju porabe alkohola	Zdravstveni inšpektorat RS, Inšpektorat za delo	Poostren nadzor nad psihofizičnim stanjem voznikov	MNZ – Policija
Poostren nadzor nad psihofizičnim stanjem voznikov	MNZ – Policija		

Vir: Izvedbeni načrt preventivne akcije Alkohol ubija – največkrat nedolžne (2008, 7-14) in (2009, 7-20).

Tabela A.3: Javnopolični mehanizmi informiranja ter akcij, ki lahko konstruktivno rešijo problem

Javnopolični mehanizem 2008	Izvajalec	Javnopolični mehanizem 2009	Izvajalec
Alkohol v prometu, razprave pri razrednih urah	Ministrstvo za šolstvo	Slovenska mreža zdravih šol	IVZ RS
Prireditve ZGNZ	Fundacija Z glavo na zabavo	»Hepi džus aur«	FDV, IVZ RS
Akcija kaj pomeni vožnja pod vplivom alkohla	AMZS	Prireditve ZGNZ	Fundacija Z glavo na zabavo
Delavnice »izberi sam«	DrogArt	Okrogla miza na tematiko škodljive rabe alkohola, ŠTUK Maribor	Fundacija Z glavo na zabavo
Izvajanje prometni delavnic na srednjih šolah	DRSC SPV	Delavnice 5x STOP je COOL za osnovnošolce in srednješolce	Zavod Varna pot
Ozaveščanje na prireditvah po šolah, sejemske prireditve	DRSC-SPV, Fundacija ZGNZ, občinski SPV	Sodelovanje na različnih prireditvah za mlade	Zavod Varna pot
Prireditve Z glavo na zabavo	Fundacija ZGNZ	Delavnice	DrogArt
5x STOP je COOL	Zavod VARNA POT	Izvajanje delavnic vrstniškega svetovanja v avtošolah	Fakulteta za socialno delo

Vir: Izvedbeni načrt preventivne akcije Alkohol ubija – največkrat nedolžne (2008, 7-14) in (2009,7-20).

**PRILOGA B: Prikaz najpogostejših ukrepov policistov pri nadzoru psihofizičnega stanja
voznikov**

Tabela B.4: Ukrepi policistov pri nadzoru psihofizičnega stanja voznikov

Vrsta ukrepa	2008	2009	Porast/upad (v %)
Št. Odrejenih alkotestov	405.975	431.094	6,2
Pozitiven	23.745	20.242	-14,8
Negativen	380.190	409.595	7,7
Odklonjen	1.304	755	-42,1
Št. Odrejenih strokovnih pregledov zaradi alkohola	1.749	1.737	-0,7
Pozitiven	707	798	12,9
Negativen	525	538	2,5
Odklonjen	398	309	-22,4
Št. Odrejenih strokovnih pregledov zaradi prepovedanih drog	1.600	1.705	6,6
Pozitiven	480	923	92,3
Negativen	341	369	8,2
Odklonjen	716	328	-54,2
Št. Pridržanj	7.944	10.180	28,1
Po ZVCP-1	7.709	10.091	30,9
Po ZP-1	235	89	62,1
Št. Začasnih odvzemov voznških dovoljenj	18.123	15.077	-16,8
Št. Zasegov motornih vozil	663	1.130	70,4
Po ZVCP-1	303	818	170,0
Po ZP-1	360	312	-13,3
Št. Privedb na oddelke za prekrške na okrajnih sodiščih	118	77	-34,7

Vir: Letno poročilo Policije (2009, 37).

PRILOGA C: Primer ankete glede vožnje pod vplivom alkohola

V sklopi diplomske naloge z naslovom Evalvacija ukrepa "Alkohol ubija – največkrat nedolžne" bi želela opraviti anketo o navadah pitja alkohola ter nato vožnji z avtomobili in motornimi kolesi. Anketa je namenjena mladim do 24. leta z voznimi dovoljenjem. Za razrešitev določenih vprašanj v sklopu evalvacije vas prosim za sodelovanje pri anketi. Rezultati bodo objavljeni v diplomski nalogi. Hvala.

1. Koliko si star/a?

- 18–20
- 20–22
- 22–24

2. Obkroži spol

- Moški
- Ženski

3. Kdaj si prvič poskusil/a alkohol?

- Do 13 let
- Od 13–15 let
- Od 15–17 let
- Od 18–20 let
- Od 20–22 let
- Od 22–24 let
- Ne pijem alkohola

4. Katero pijačo si poskusil/a ob prvem pitju alkohola?

- Pivo
- Vino
- Žganje pijače

5. Kakšna je dovoljena količina alkohola v krvi za mlade voznike?

- 0,0 grama alkohola na kilogram krvi
- 0,24 grama alkohola na kilogram krvi
- 0,5 grama alkohola na kilogram krvi

6. Si kdaj vozil/a vinjen/a?

- Da
- Ne

7. Če si odgovoril/a prejšnji odgovor z DA – zakaj si vozil/a vinjen/a?

- Ker nisem imel/a občutka vinjenosti
- Ker nisem imel/a drugega prevoza
- Ker se nisem zavedal/a posledic

8. Ali poznaš projekte (pri posameznem projektu odgovori z DA ali NE)?

- Alkohol ubija – največkrat nedolžne
- Z glavo na zabavo
- Sporočilo v steklenici

9. Kje si izvedel/a za te projekte?

- Na televiziji
- Preko jumbo oglasnih plakatov
- Udeležil/a sem se projekta, delavnic
- Od prijatelja

10. Kje si izvedel/a največ informacij glede posledic vožnje pod vplivom alkohola?

nič malo srednje veliko največ

starši

prijetelji

šola

mediji

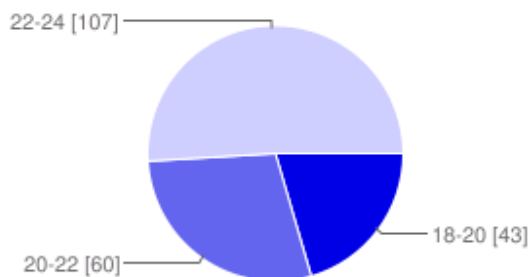
projekti

avtošola

11. Kaj meniš, da bi država lahko naredila za izboljšanje stanja? Vsako 3. nesrečo je povzročil

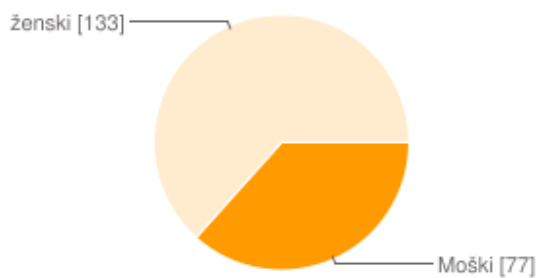
PRILOGA Č: Analiza rezultatov ankete glede vožnje pod vplivom alkohola

1. Koliko si star/a?



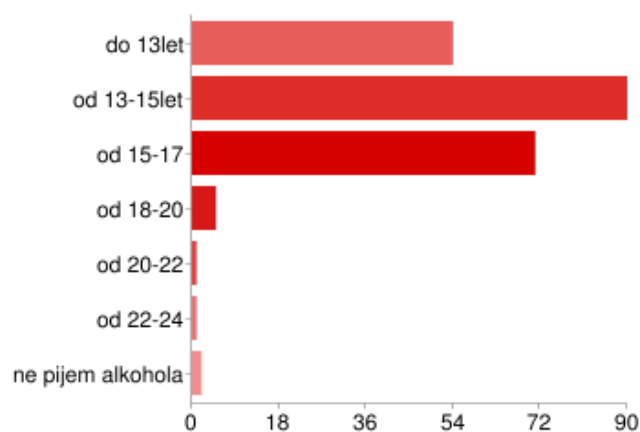
18-20 let	43	20%
20-22 let	60	28%
22-24 let	107	50%

2. Obkroži spol



Moški	77	36%
Ženski	133	63%

3. Kdaj si prvič poskusil/a alkohol?

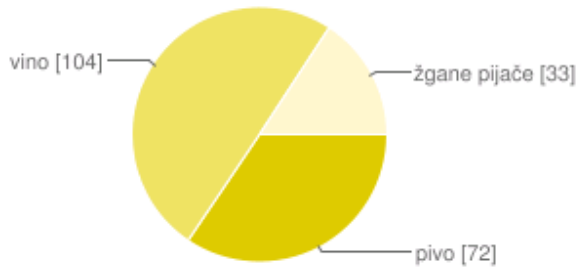


Do 13let	54	26%
Od 13-15let	90	43%
Od 15-17 let	71	34%
Od 18-20 let	5	2%
Od 20-22 let	1	0%
Od 22-24	1	0%
Ne pijem alkohola	2	1%

Mogoč je izbor večih odgovorov.

4. Katero pijačo so poskusil/a ob prvem pitju alkohola?

pivo	72	34%
Vino	104	49%
Žgane pijače	33	16%

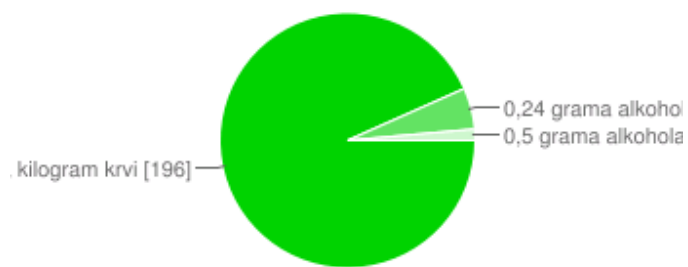


5. Kakšna je dovoljena količina alkohola v krvi za mlade voznike?

0,0 grama alkohola na kilogram krvi 196 92%

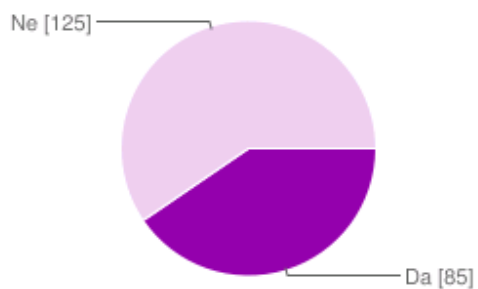
0,24 grama alkohola na kilogram krvi 11 5%

0,5 grama alkohola na kilogram krvi 3 1%

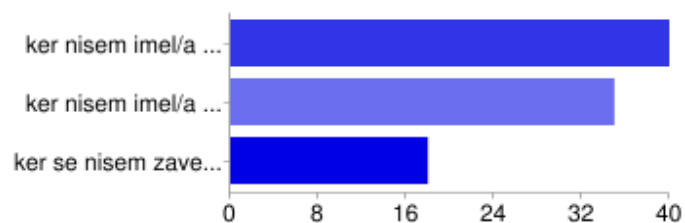


6. Si kdaj vozil/a vinjen/a?

Da	85	40%
Ne	125	59%



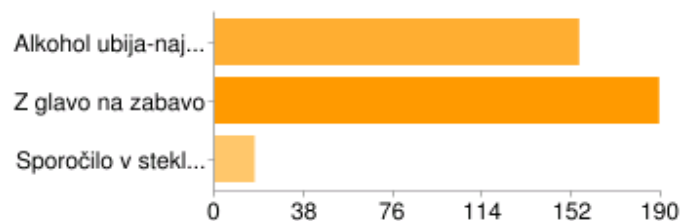
7. Če si odgovoril/a prejšnji odgovor z DA-
Zakaj si vozil/a vinjen?



Ker nisem imel/a občutka vinjenosti	40	47%
Ker nisem imel/a drugega prevoza	35	41%
Ker se nisem zavedal/a posledic	18	21%

Mogoč je izbor večih odgovorov.

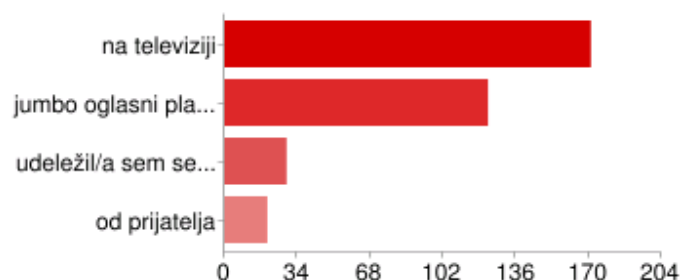
8. Ali poznaš projekte?



Alkohol ubija-največkrat nedolžne	155	74%
Z glavo na zabavo	189	90%
Sporočilo v steklenici	17	8%

Mogoč je izbor večih odgovorov

9. Kje si izvedel/a za te projekte?

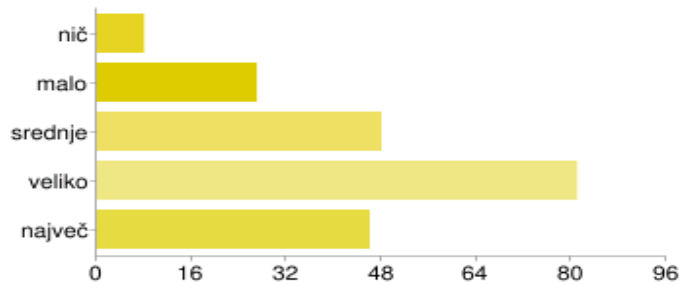


Na televiziji	171	81%
Jumbo oglasni plakati	123	59%
Udeležil sem se projekta, delavnic	29	14%
Od prijatelja	20	10%

Mogoč je izbor večih odgovorov

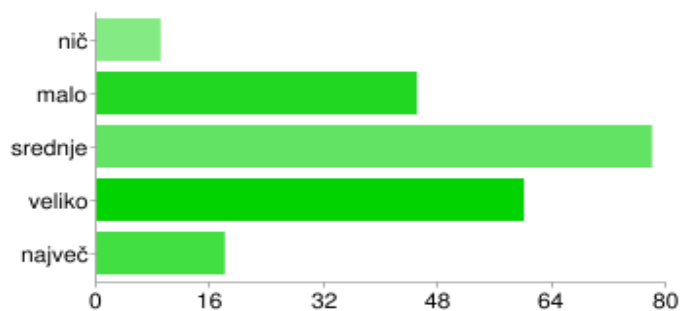
10.1. Kje si izvedel/a največ informacij glede posledic vožnje pod vplivom alkohola? – starši

Nič	8	4%
Malo	27	13%
Srednje	48	23%
Veliko	81	38%
Največ	46	22%



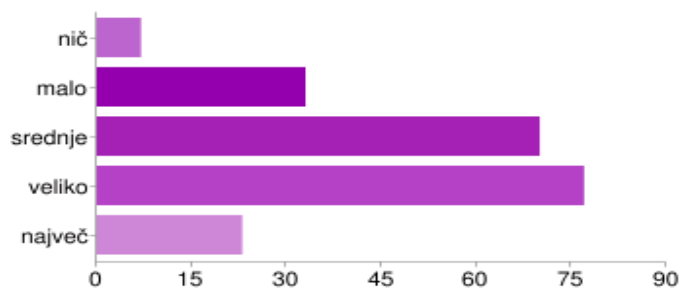
10.2. Kje si izvedel največ informacij glede posledic vožnje pod vplivom alkohola? – Prijatelji

Nič	7	4%
Malo	45	21%
Srednje	78	37%
Veliko	60	28%
Največ	18	8%

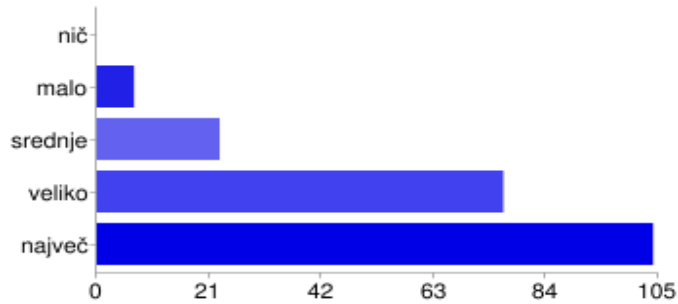


10.3. Kje si izvedel/a največ informacij glede posledic vožnje pod vplivom alkohola? – šola

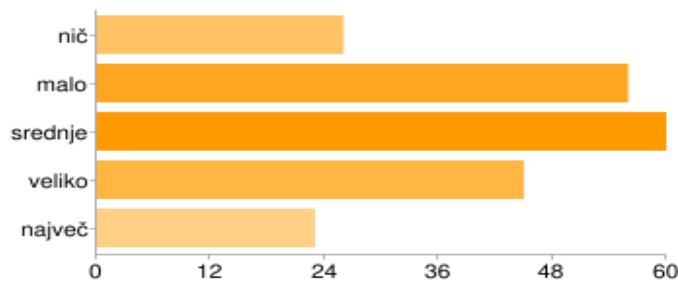
Nič	7	3%
Malo	33	16%
Srednje	70	33%
Veliko	77	36%
Največ	23	11%



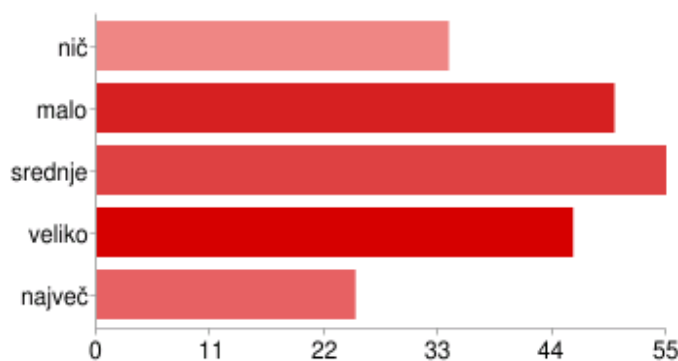
10.4. Kje si izvedel/a največ informacij glede posledic vožnje pod vplivom alkohola? – mediji	Nič	0	0%
	Malo	7	3%
	Srednje	23	11%
	Veliko	76	36%
	Največ	104	49%



10.5. Kje si izvedel največ informacij glede posledic vožnje pod vplivom alkohola? - projekti	Nič	26	12%
	Malo	56	26%
	Srednje	60	28%
	Veliko	45	21%
	Največ	23	11%



10.6. Kje si izvedel/a največ informacij glede posledic vožnje pod vplivom alkohola? – avtošola	Nič	24	16%
	Malo	50	24%
	Srednje	55	26%
	Veliko	46	22%
	Največ	25	12%



11. Kaj meniš, da bi država lahko naredila za izboljšavo stanja?

- Odvzem vozniškega dovoljenja, brez možnosti ponavljanja le-tega
- Poostretev nadzora na cestah
- Vzgoja v vrtcih ter preventivni programi
- Višje kazni ter omejitve alkohola v krvi 0,0
- Zaplomba vozila vinjenim voznikom, ki bi jih kasneje prodali na dražbi
- Osveščanje ljudi: povzročitelje prometnih nesreč soočiti s posledicami
- Povišanje kazni ter jih prilagoditi finančnemu stanju kršitelja
- Znižanje cen brezalkoholnih pijač
- Sprememba zakonske podlage zakona o omejevanju porabe alkoholnih pijač
- Večji poudarek na izobrazbi bodočih voznikov pod vplivom alkohola ter na izobraževanju v avtošolah
- Pomoč vseh vinjenih voznikov, ki jih Policija kaznuje na Inštitutu za rehabilitacijo Soča
- Poostren nadzor v bližini restavracij
- Sprememba kulture pitja
- Poiskati sistemsko rešitev, zakaj ljudje pijejo prekomerno
- Za vse tiste, ki so vozili v vsebnostjo alkohola v krvi nad 1,1 doživljenjski odvzem izpita
- Predvajanje posnetkov nesreč v medijih
- Prostovoljno delo
- Boljše povezave cestnega prometa in cenejši taksi prevozi
- Obveznost interlock sistema v avtomobilu
- Več medijskih kampanj
- Več izobraževanja v okviru državljske vzgoje
- Zakoni so že dovolj strogi, država ne more narediti več glede omenjene problematike
- Dvig starostne meje za nakup alkohola v prodajalnah na 21. let
- Problem je vzgoja pitja v družini, tukaj država težko kaj naredi
- Subvencioniranje taxi prevozov

PRILOGA D: Primer ankete za demonstratorje Sveta za preventivno in vzgojo v cestnem prometu (SPV)

Pozdravljeni, V okviru svoje diplomske naloge evalviram preventivni ukrep "Alkohol ubija – največkrat nedolžne". Ker se sami velikokrat srečujete z ljudmi ter jih osveščate o pomembnosti problematike, vas prosim za sodelovanje. Rezultati ankete bodo objavljeni v diplomski nalogi. Hvala za sodelovanje.

1. Ali menite, da so mladi seznanjeni s problematiko?

- Da
- Ne

2. Po vaši oceni, koliko mladih, ki pride na prometne prireditve, je že vozilo vinjenih?

- 0%
- 20%
- 40%
- 60%
- 80%
- 100%

3. Ali se mladi ob informiranju zavedajo problematike?

- Da
- Ne

4. Kaj je največji problem, da mladi vozijo vinjeni?

- Ker nimajo občutka vinjenosti
- Ker nimajo drugega prevoza
- Ker se ne zavedajo posledic

5. Ali menite, da je preverjanje alkoholiziranosti na prireditvah kot je "Pivo in Cvetje" uspešno? (Odgovorite z DA ali NE ter obrazložite)

6. Kateri način je po vašem mnenju bolj uspešen k preprečevanju vožnje pod vplivom alkohola?

- Represivni ukrepi (preverjanje policije ter visoke kazni)
- Preventivni ukrepi

7. Ocenite uspešnost preventivnih ukrepov

ni uspešen malo srednje veliko najbolj uspešen

jumbo plakati

televizijske in
časopisne objave

prometne delavnice za
srednješolce in
osnovnošolce

preventivno
preverjanje
alkoholiziranosti na
prireditvah

preventivni enodnevni
projekti kot so SPV
naprave

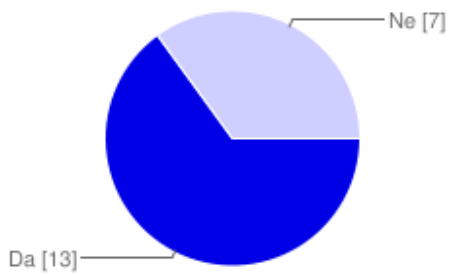
8. Ali menite, da je v osnovnih in srednjih šolah dovolj osveščanja glede problematike?

- Da
- Ne

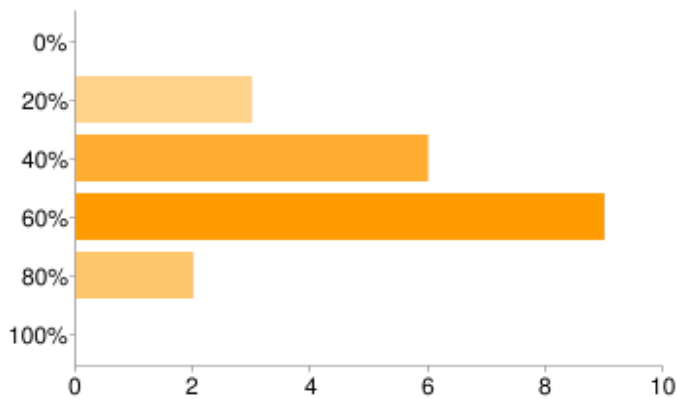
9. Kaj menite, da bi država lahko naredila, da izboljša stanje? Vsako 3.nesrečo povzroči vinjen

PRILOGA E: Analiza rezultatov ankete za demonstratorje DRSC-SPV

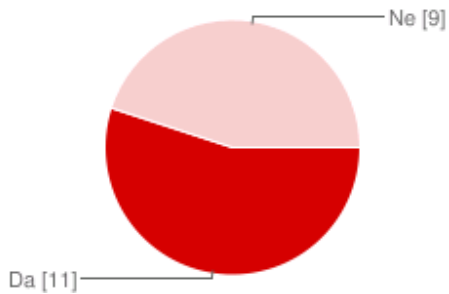
1. Ali meniš, da so mladi seznanjeni s problematiko?	Da	13	65%
	Ne	7	35%



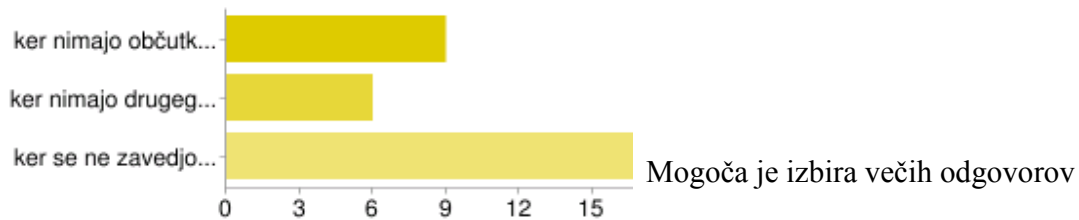
2. Po oceni, koliko mladih, ki pride na prometne prireditve, je že vozilo vinjenih?	0%	0	0%
	20%	3	15%
	40%	6	30%
	60%	9	45%
	80%	2	10%
	100%	0	0%



3. Ali se mladi ob informiranju zavedajo problematike?	Da	11	55%
	Ne	9	45%



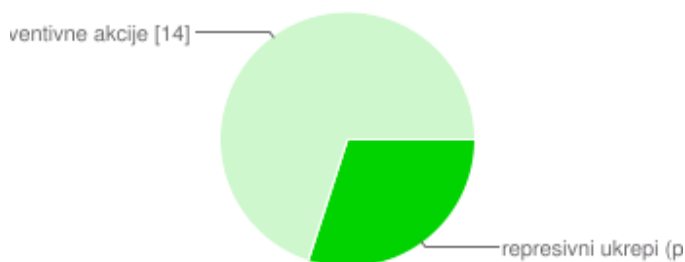
4. Kaj je največji problem, da mladi vozijo vinjeni?	Ker nimajo občutka vinjenosti	9	45%
	Ker nimajo drugega prevoza	6	30%
	Ker se ne zavedajo posledic	1	85%



5. Ali menite, da je preverjanje alkoholiziranosti na prireditvah kot je »Pivo in cvetje« uspešno?

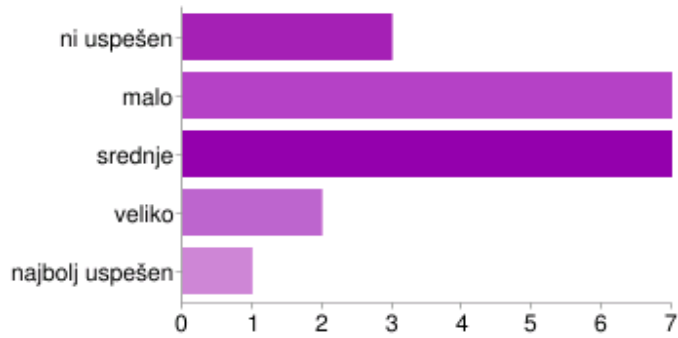
- Pri nekaterih je, ker ugotovijo da so vinjeni in ne vozijo
- Ne, ker na velike dogodke ljudje pridejo z organiziranimi prevozi. Bolje bi bilo takšne akcije izpeljati v restavracijah in barih.
- Da, saj bi morali biti testi dostopni na vseh javnih mestih
- Ne, ker pride do tekmovanja kateri spije več alkohola. Takšern problem bi lahko rešili, da se večkratne poskuse plačuje

6. Kateri način je po vašem mnenju bolj uspešen k preprečevanju vožnje pod vplivom alkohola?	Represivni ukrepi	6	30%
	Preventivne akcije	14	70%



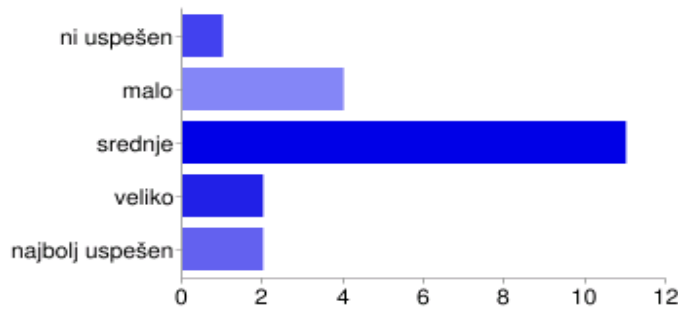
7. Ocenite uspešnost preventivnih ukrepov - jumbo plakati

Ni uspešen	3	15%
Malo	7	35%
Srednje	7	35%
Veliko	2	10%
Najbolj uspešen	1	5%



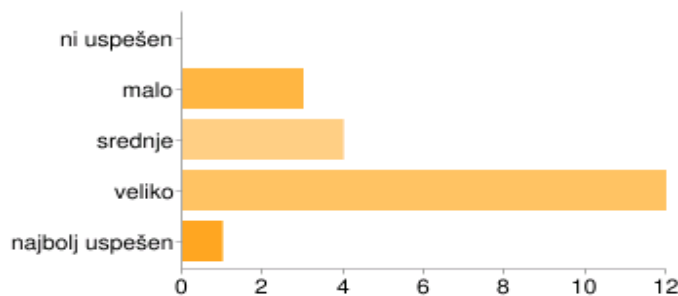
7.1 Ocenite uspešnost preventivnih ukrepov - televizijske in časopisne objave

Ni uspešen	1	5%
Malo	4	20%
Srednje	11	55%
Veliko	2	10%
Najbolj uspešen	2	10%

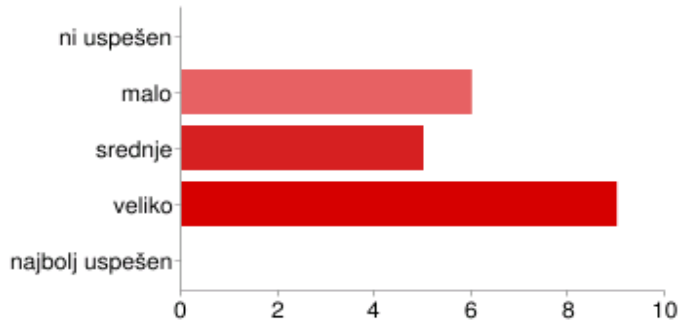


7.2 Ocenite uspešnost preventivnih ukrepov - prometne delavnice za srednješolce in osnovnošolce

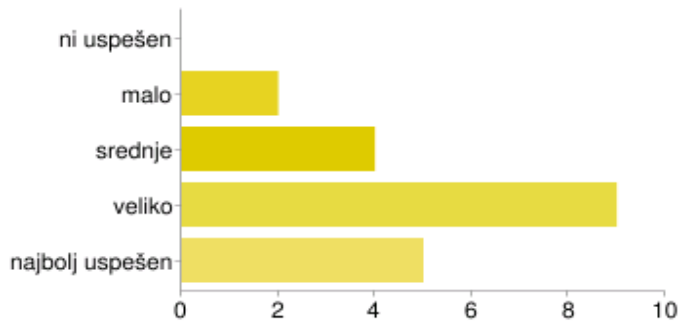
Ni uspešen	0	0%
Malo	3	15%
Srednje	4	20%
Veliko	12	60%
Najbolj uspešen	1	5%



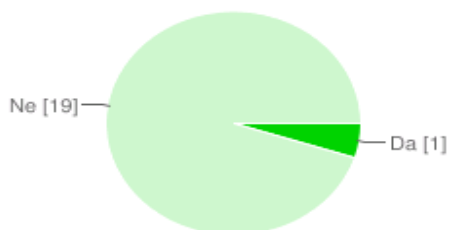
7.3	Ocenite uspešnost preventivnih ukrepov - preventivno preverjanje alkoholiziranosti na prireditvah	Ni uspešen	0	0%
		Malo	6	30%
		Srednje	5	35%
		Veliko	9	45%
		Najbolj uspešen	0	0%



7.4	Ocenite uspešnost preventivnih ukrepov - preventivni prometni projekti kot so SPV naprave	Ni uspešen	0	0%
		Malo	2	10%
		Srednje	4	20%
		Veliko	9	45%
		Najbolj uspešen	5	25%



8.	Ali menite, da je v osnovnih in srednjih šolah dovolj osveščanja glede problematike?	Da	1	5%
		Ne	19	95%



9. Kaj menite, da bi država lahko naredila, da izboljša stanje?

- Odvzem voznškega dovoljenja, brez možnosti ponovnega opravljanja
- Povečati število projektov za mlade, ter več policijskih akcij nadzora
- Obisk rehabilitacijskih centrov, kjer se zdravi žrtve prometnih nesreč
- Prostovoljno delo v rehabilitacijskih centrih
- Več izobraževanja mladih v šolah, ter delavnic kjer se mlade spodbuja k razmišljanju o problematiki
- Več medijskih kampanj
- Več medijskih kampanj, kjer so prikazane posledice prometnih nesreč v zastrašujočem smislu
- Urediti statistiko, da bo bolj uporabna
- Zaseg avtomobila v skrajnih primerih

PRILOGA F: Interjvu z mag. Bojanom Žlendrom

Intervju z mag. Bojanom Žlendrom z vodjo Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

1. Kakšne bodo naloge nove agencije na področju alkoholne politike?

V sklopu agencije bodo sodili preventivni pregledi pri zdravniku. To pomeni, če bo nekdo ob dejstvu, da ga ustavi policija, imel preveč alkohola v krvi, torej od 0,5–0,8 bo lahko prostovoljno za zmanjšanje kazenskih točk za polovico opravil pregled pri osebnem zdravniku, plačati pa bo moral vsak posameznik 60 €. Zdravnik bo opravil test ter pregled, na takšen način pa se bo tudi ugotavljalo, koliko je alkoholikov. V drugih državah je bila to zelo učinkovita praksa, ker bomo imeli v evidenci, koliko je takšnih ljudi. Problem je edino, če bodo ljudje želeli opraviti pregled, saj bodo potem imeli kartoteko pri zdravniku. Naslednja kritična skupina voznikov pod vplivom alkohola je od 0,8–1,1, ki lahko tudi prostovoljno opravijo pregled pri specialistu, tja pa jih napoti sodišče v primeru odložitve sankcij odvzema vozniškega dovoljenja. Rehabilitacijska programa sta dva. Prvi je v obsegu 6 ur z vsebinami tveganja vožnje pod vplivom alkohola, drugi pa je v obsegu 17 ur, kjer sta najprej 2 individualni uri, nato pa skupinske delavnice. Ta dva programa bo izvajala Nacionalna agencija za promet. Če bodo vozniki vozili pod vplivom alkohola v krvi nad 1,1, bo zadnji program obvezen.

2. Kaj je pokazal mednarodni projekt DRUID?

V sklopu raziskave dobrih praks je bilo dokazano, da je kombinacija zdravniških spričeval in rehabilitacijskih programov prava rešitev. Uspešnost teh držav, ki imajo sisteme rehabilitacije, je 58%.

3. Kakšni so sedaj problemi na tem področju?

Sedaj se vozniki, ki bi želeli zmanjšati število točk, lahko vrnejo na tečaj varne vožnje v avtošolo, kjer se pogosto dogaja, da prihajajo vinjeni vozniki. Avtošole pa še nimajo te možnosti, da bi voznika poslale na zdravniški pregled. Tako lahko ponovno pridobi vozniško dovoljenje ali zmanjša kazenske točke. Po sedanjem zakonu je namreč mogoče, če nekdo vozi z vsebnostjo alkohola v krvi nad 1,5 po 24 urah dobi vozniško dovoljenje nazaj. Sedaj

bo nad 1,1 vsebnosti alkohola odvzem voznškega dovoljenja, nato pa bo sodišče odločilo o odloku izvršbe kazni ali pa takojšnjem odvzetju. Če bo nekdo želel odlok izvršbe, bo moral pridobiti zdravniško spričevalo ter opraviti rehabilitacijski program. Sodnik se nato lahko odloči, da osebi vrne voznško dovoljenje, če v roku 15 mesecih ne pije alkohola ter vozi.

4. Kakšna je možnost interlock sistema v Sloveniji ter njegova učinkovitost?

Zaenkrat je sistem relativno drag, saj je cena vgradnje 1.400 €. V Švedski imajo zakonske določbe, če voziš pod vplivom alkohola ter te ustavi policija, moraš imeti v avtu 2 leti interlock sistem, drugače ne moraš voziti. Vendar so bile tudi zlorabe tega sistema, ki so jih sedaj odpravili s sistemom prstnega odtisa, tako lahko sistem uporablja le voznik in preveri vinjenost z alkotestom. V Franciji imajo vsi kombiji ter avtobusi za otroke vgrajen interlock sistem. V Sloveniji imamo prav tako nekaj kombijev, ki imajo takšen sistem. Dobro bi bilo to uvesti za tiste alkoholike, ki se zdravijo. Saj bi tako lahko preverjali njihovo stanje.

5. Kaj je po vašem mnenju najbolj uspešno pri reševanju te problematike?

Uspešno je, če policija izvaja nadzor, preventiva pa ustvarja kampanje. S tem ko nekdo vidi preventivni oglas, hkrati tudi pomisli na policijo ter kaj se lahko zgodi, če ga policija ustavi.

PRILOGA G: Intervju z g. Majo Zorman iz Združenja DrogArt

Intervju z g. Majo Zorman iz Združenja DrogArt, kjer skrbi za izvedbo projekta Izberi sam

1. Na podlagi česa so bili narejeni projekti, ki temeljijo na osveščanju mladih ?

Projekte so razvile sošolke preko fakultete in v sodelovanju s profesorji, ker so želele najprej skozi športne aktivnosti ob vikendih, vendar mladi niso bili navdušeni. Nato smo pripravili delavnice. Poskušamo razbiti določene mite o pitju alkohola in vožnji oziroma osvestiti mlade, kaj pomeni vožnja pod vplivom alkohola. Izvajamo delavnice, na katerih imamo določene tematike ter poskušamo mladim prikazati skozi pogovor pomen te problematike. V sklopu projekta Izberi sam imamo tudi akcijo After taxi, ki omogoča mladim, da pridobijo brezplačne kupone za taksi. S predhodno prijavo lahko pridobijo kupone, za projekt pa pridobimo sredstva iz sponzorjev in razpisov.

2. Na koliko mladih menite, da imate vpliv?

Naše delavnice se izvajajo na osnovnih šolah v 8. in 9. razredu ter v srednjih šolah v 1. in 2. letniku. V nekaterih šolah so te vsebine kot izbirne, ponekod v sklopu razrednih ur. Pripravili smo tudi vsebine za 3., 4. in 5. letnike srednje šole, za katere smo izvedli že pilotsko delavnico na Srednji zdravstveni šoli v Ljubljani. V sklopu te delavnice je še več vsebin, pripravljena pa je bila skupaj s policijo. Pojavljamo se tudi na večjih prireditvah, kjer osveščamo o problematiki prekomernega pitja alkohola. Sodelujemo tudi s turistično agencijo Collegium, ki jim na maturantskih izletih razdelijo tudi zloženke, in sicer kar 1/3 vsem maturantom. Hkrati opravljamo tudi svetovalno delo, kjer si sprotno postavljamo cilje.

3. Ali dobite povratno informacijo mladih glede problematike vožnje pod vplivom alkohola?

Ob koncu vsake delavnice opravimo evalvacijo, kjer mladi ocenijo, koliko jim je bila delavnica všeč ter kako bodo vnaprej ravnali. Hkrati se pogovarjamo z mladimi na delavnicah in tako dobimo povratne informacije.

Kako ocenjujete uspešnost preventivnih projektov ter na podlagi česa ugotavljate rezultate projektov in izvedene cilje?

Povratne informacije, ki jih dobimo od mladih so zelo pozitivne. Tudi iz evalvacij je razvidno, da so dosežki pozitivni, saj jih večina odgovori, da so pridobili nova znanja ter informacije. Hkrati jih z delavnicami spodbudimo, da se kasneje pogovarjajo o tematiki med vrstniki in s starši. Hkrati spremljamo koliko ljudi obiše našo spletno stran ter imamo tudi facebook profil, preko katerega nas mladi lahko kontaktirajo tudi skozi funkcijo klepeta. Objavljamo tudi članke v avtomoto reviji, kjer bodo od oktobra dalje tudi samo o psihoaktivnih snoveh.

4. Kakšen je glavni problem za stanje?

Opažamo, da je veliko mladih že osveščeni na tematiko vožnje pod vplivom alkohola ter jih poskušamo pripraviti do tega, da tudi starše včasih spodbujajo, da ne vozijo, če pijejo. Problem je tudi, da so starši slab vzor, ker včasih spišejo preveč alkohola, ampak vseeno vozijo. Mladim svetujemo, naj jih oni opozorijo, naj ne vozijo, če so pili.

5. Kakšno je sodelovanje med nevladnimi organizacijami in državnimi akterji? Kdaj so pričeli sodelovati z vami in na kakšen način? Ali menite da je sodelovanje uspešno?

Mi sodelujemo tako, da se prijavljamo na njihove razpise. Prav tako se tudi posvetujemo glede določenih problemov. Najboljše sodelovanje pa je s Policijo, dobro smo sodelovali z ministrstvom tudi v aktivnostih prireditve Maturantska parada.

PRILOGA H: Intervju z mag. Vesno Kerstin Petrič iz Ministrstva za zdravje

Intervju z mag. Vesno Kerstin Petrič, ki je vodja sektorja za krepitev zdravja in zdrav življenjski slog na Ministrstvu za zdravje

1. Kdo pripravlja ukrepe alkoholne politike z vplivom na prometno varnost?

Ukrepi se določajo skupaj z ostalimi resornimi ministrstvi. Ministrstvo za promet je izvedlo medijsko kampanjo ter razpis, v katerem je imelo Ministrstvo za zdravje člana v komisiji pri izbiri ponudnikov izvedbe projektov. Ministrstvo za zdravje se ni poistovetilo z medijsko kampanjo, saj je po njihovem mnenju slogan kampanje napačen. Slogan » Ko voziš, ne pij, ko piješ, ne vozi« že v splošno napačno postavlja zdravstveno politiko, saj bi morali stremeti k temu, da je alkohol droga ter bi morali zmanjšati njegovo uporabo kot prvo. Nato sledi posledično tudi zmanjšanje vožnje pod vplivom alkohola. Potrebno je v osnovi zmanjšati problem pitja alkohola. Ministrstvo za promet deluje za zmanjšanje škode alkohola, nevladne organizacije pa za problem alkohola v celoti. S tem ko daješ legitimnost, ne moraš zmanjšati škode.

2. Kako potekajo priprave ukrepov, kako se določijo cilji in naloge?

Ukrepi so določeni že v okviru evropskih ciljev. Sodelujemo z regionalnim uradom zdravstvene organizacije, ki podajo dobre prakse, kateri ukrepi so učinkoviti. Cilji EU so predvsem zmanjševanje rabe alkohola, obstaja tudi globalna strategija Svetovne zdravstvene organizacije ter statistike, ki jih ima policija in zdravstvo.

3. Kako se potem preverjajo cilji ukrepov? Ali so bili izvedeni ali ne?

Imamo dobre statistične podatke, ki nam pokažejo stanje na področju.

4. Zakaj je problematika tako težavna in jo je težko izboljšati?

Ni jasnih signalov iz strani države. Cene alkoholnih pijač so še vedno nizke, v zakonu je zapisano, da morajo biti v lokalih dve brezalkoholni pijači cenejši od alkoholnih. Tudi trošarin na alkohol ni, razen na vino, ki je 0. V Evropski Uniji niti ni omejitev medijskih promocij alkohola. Hkrati se na vseh organiziranih zabavah prodaja alkohol, kjer je

alkoholna industrija tudi velik sponzor takšnih prireditev. Kot primer so v Franciji prepovedali oglaševanje alkoholnih pijač, sicer so bili tukaj še drugi interesi, vendar prepoved obstaja. Imajo tudi napise na steklenicah, da alkohol škoduje nosečnicam.

Problem je tudi pri uveljavitvi 0,0 promila v krvi, saj bo težko sprejet. Stroka je namreč predlagala predlog, vendar politično ni bil sprejet.

5. Kako je po vašem mnenju najlažje priti do mladih ter jih osvestiti o problematiki?

Najboljše je, če se ustvari javna diskusija na to temo, saj se soči različna mnenja ter si tako ljudje ustvarijo svoje mnenje o problematiki. Zato je najboljše, če stroka predlaga zakone ter jih pošlje v razpravo v državni zbor, kjer potem vsak poslanec pove svoje mnenje, hkrati pa tudi mediji prevzamejo tematiko ter tako skozi oddaje in soočenja predstajajo problematiko. Če pogledamo, kako je bilo v primeru tobaka. V Združenih državah Amerike so se delodajalci združili, ker je bilo kajenje na delu zelo motoče za delovno okolje, zato so uredili zakonodajo. Ta ukrep se je potem širil tudi v Evropo ter hkrati v Slovenijo, kjer se sedaj ne sme kaditi v javnih prostorih. Našli so drug razlog, s katerim so potem spremenili politiko in zakonodajo.

6. Kaj je po vašem mnenju najbolj uspešno represivni ukrepi, zakonski ukrepi – kazni in policija ali preventiva?

Javne polemike dajejo večji vpliv na ljudi, kot včasih kazni in represija. Ljudje že v osnovi naj ne bi pili alkohola in ne zaradi tega, ker se bojijo kazni, ko jih ustavijo policisti.

7. Kako se vključujejo nevladne organizacije? Samo preko razpisa ali še sodelujete kako drugače?

Nevladne organizacije so vključene največ preko razpisa, hkrati jim tudi pomagamo, kako se prijaviti na evropske razpise ter jim svetujemo. Tudi oni nam velikokrat pripomorejo s svojimi raziskavami ter idejami, kako rešiti problem. Mi sodelujemo pri pripravi njihovih kampanj, oni pa pri naših ter upoštevamo njihova priporočila. Prav tako je Ministrstvo za javno upravo na pobudo Evropske skupnosti sodelovalo pri mreženju nevladnih organizacij. Te namreč niso profesionalizirane, tako tudi ni virov. Če želimo, da se bo družba hitreje

razvijala, moramo razvijati kadre ter investirati v njih. Znanje in informacije so najbolj pomembne v tej družbi. Potrebno je nevladne organizacije spodbujati k iskanju sredstev.

8. Kakšno je sodelovanje z vladnimi akterji?

Sodelovanje z vladnimi akterji je zelo dobro. Pri sodelovanju v zadnjih štirih zakonih je bilo dobro, saj smo bili že prej vključeni v pripravo zakona in ne le preden je šel v vladno proceduro, kjer bi lahko le dali pripombe, tako kot je bilo to prej. V okviru Ministrstva za zdravje imamo tudi Svet za alkoholno politiko, v katerem je član tudi iz Ministrstva za promet.