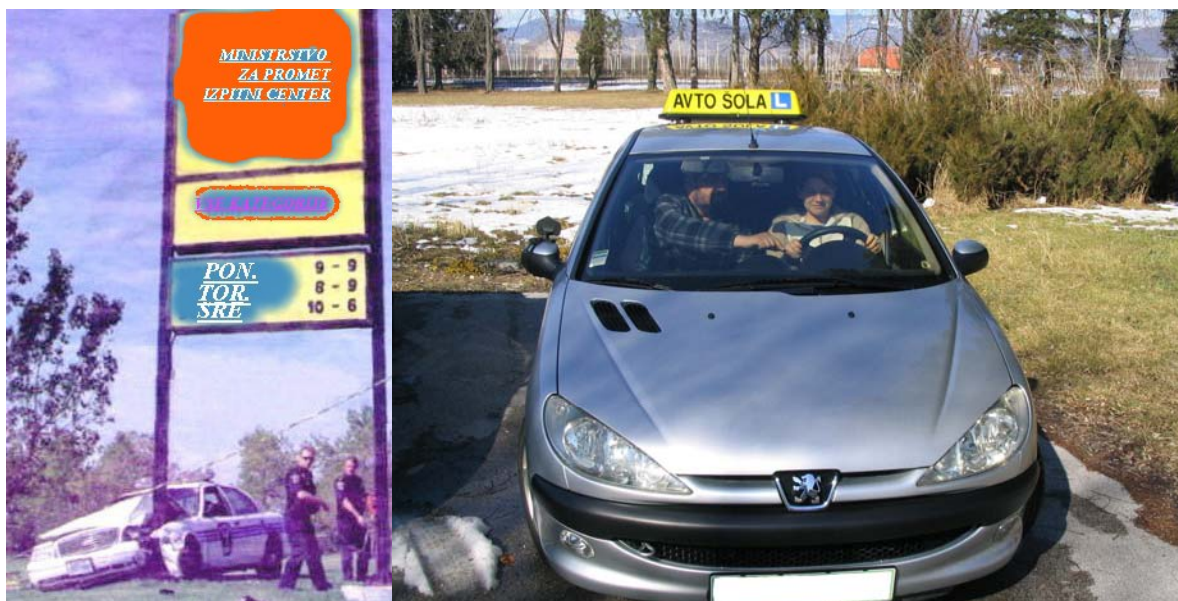


Usposabljanje kandidatov v avto šolah



**AVTORJA: ANAMARIA TURNŠEK,
GREGOR RACMAN**

SSPŠ CELJE, 2005

POVZETEK	3
1. UVOD	4
1.1. Postavitev problema	4
1.2. Hipoteza	4
1.3. Namen raziskovanja	5
2. USPOSABLJANJE V AVTO ŠOLI	5
2.1. Avto šole nekoč in danes	5
2.2. Potek pridobitve izpita	6
2.2.1. Vožnja	8
2.2.2. Tečaj cestno prometnih predpisov	8
2.3. Izbirčnost prinese prihranke	10
2.3.1. Novi pogoji za avto šole	10
2.3.2. Kako izbrati avto šolo?	11
3. SPREMEMBE PRIDOBITVE VOZNIŠKEGA IZPITA IN PRIDOBITVE VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA	12
3.1. Ocena stanja	12
3.2. Možnost za vožnjo osebnega avtomobila s 17. leti starosti ob obvezni prisotnosti spremljevalca	14
3.2.1. Vožnja s spremljevalcem	14
3.2.2. Zakonske rešitve in izkušene v drugih državah	15
3.2.3. Učinkovitost	16
3.3. Program za voznike začetnike	17
3.3.1. Program za voznike začetnike	17
3.3.2. Pregled zakonskih rešitev v drugih državah	18
3.3.3. Učinkovitost	21
4. RAZISKOVANJE	21
4.1. Anketa	21
4.1.1. Anketiranci brez voziškega dovoljenja	21
4.1.2. Anketiranci z voziškim dovoljenjem	26
4.2. Intervju	30
4.2.1. Gospod Milan Laubič	30
4.2.2. Magister Bojan Žlender	31
4.2.3. Vodja avto šole	32
4.3. Statistika	32
4.3.1. Uspešnost izpitnih centrov v letu 2003	33
4.3.2. Uspešnost izpitnih centrov v letu 2002	34
4.3.3. Uspešnost izpitnih centrov v letu 2001	34
4.4. Raziskava usposabljanja	35
5. ZAKLJUČEK	39
5.1. Predlogi izboljšav:	39
6. VIRI	39
KAZALO SLIK, TABEL IN GRAFOV	40

POVZETEK

V raziskovalni nalogi sva preučevala usposabljanje kandidatov v avto šolah na teoretičnem in praktičnem nivoju. Raziskovanje sva razdelila po naslednji shemi:

- anketirala sva potencialne kandidate v različnih šolah in v različnih starostnih skupinah ter voznike, ki so opravljali vozniški izpit v zadnjem letu,
- pri analizi sva uporabila podatke pridobljene na osnovi razgovorov z odgovornimi ljudmi na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu in v izpitnih komisijah,
- sinteza podatkov,
- primerjala sva uspešnost teoretičnega in praktičnega vozniškega izpita v slovenskih izpitnih centrih v različnih časovnih obdobjih,
- primerjala sva naš način opravljanja vozniškega izpita z nekaterimi razvitimi evropskimi državami.

V zadnjem delu sva želela opozoriti na nepravilnosti, ki se pojavljajo pri usposabljanju kandidatov. Kot prvo pomanjkljivo ali ponekod celo ne izvajanje izobraževanja o cestno prometnih predpisih (15ur). Posledica te pomanjkljivosti je večje število ur vožnje. Avto šole posvečajo premalo pozornosti poučevanju kandidatov na poligonu in ne izvajajo vseh potrebnih vaj vožnje. Z ustrezno vzgojo bodočih voznikov skozi celotno življenjsko obdobje bi morali doseči, da bodoči vozniki ne bi bili pripravljani le na izpitno vožnjo, ampak tudi na samo vključevanje v promet.

1. UVOD

Promet sodi med tiste pridobitve stoletja, ki so prinesle velike spremembe v življenju in delu ljudi. Pomembno mesto ima cestni promet, ki je s svojim razvojem močno vplival na gospodarstvo, kulturo, urbanizem, družbene namene in na druge odnose in pojave v družbi.

Samo vključevanje v cestni promet pa prinaša tudi številne in različne probleme, največji in najpogostejši je problem varnosti, ki je pogojen z nenehno objektivno nevarnostjo in tveganjem.

Cena, ki jo človeštvo plačuje za razvoj cestnega prometa je izjemno visoka in kadar koli soglašamo s pozivi k treznosti in objektivnosti pri oblikovanju ocen o razmerah, nihče ne more spremeniti dejstev, ki sama vsebujejo vrednostne sodbe.

Če se ozremo na naše prometno varnostne razmere v Sloveniji, gotovo lahko trdimo, da ima vloga voznškega izpita v vzgoji in izobraževanju kandidatov za voznike motornih vozil poseben pomen in mesto; širna družbena skupnost bi ji morala posvetiti večjo pozornost.

V tej raziskovalni nalogi bi vam rada predstavila usposabljanje kandidatov v avto šolah, pri tem bi se rada dotaknila uspešnosti inštruktorjev, način dela izpitne komisije po vzoru Evropske Unije, zakaj se kandidati odločijo za opravljanje izpita v drugi regiji, nov zakon, ki prinaša novosti opravljanja izpita pri 16,5 letih. Predstavila sva tudi opravljanje voznškega izpit v tujini.

1.1. *Postavitev problema*

Problem pri usposabljanju v avto šolah je predvsem v premajhni zainteresiranosti kandidatov in inštruktorjev za izobraževanje o varni in dinamični vožnji. Avto šole večinoma pripravljajo kandidate na uspešno opravljen voznški izpit pred izpitno komisijo, ne pa na varno in dinamično vožnjo po zahtevnih prometnih površinah v kasnejšem obdobju vožnje. Izbiranje avto šole ne poteka po njeni uspešnosti usposabljanja kandidatov ampak po ceni ure izobraževanja.

1.2. *Hipoteza*

Vzgoja in usposabljanje kandidatov v avto šolah je dolgotrajen in kompleksen proces v katerem sodelujejo starši, vzgojitelji, učitelji, avto šole in organi represije. Vzgoja poteka skozi različna življenjska obdobja kandidata, avto šola pa je v tem procesu zaključni člen.

Je vloga naših avto šol ustrezna, so naši kandidati dovolj usposobljeni, jih lahko primerjamo s kandidati iz razvitih držav Evrope? To so najpogostejša vprašanja, ki si jih zastavljava na začetku najine raziskave.

1.3. Namen raziskovanja

V raziskovalni nalogi bova preučevala način poučevanja kandidatov v avto šolah v obdobju zadnjih treh let. S 1.1.2005 je začel veljati Zakon o varnosti cestnega prometa, zato je sva se odločila da vam bova prikazala novosti, ki jih prinaša novi zakon.

Obiskala sva predsednika Izpitnega centra Celje gospoda Laubiča, ki nama je predstavil svoje poglede na kvaliteto in uspešnost usposabljanja kandidatov v avto šolah. Bila sva tudi na Svetu za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in govorila z magistrom Bojanom Žlendrom, ki nama je razjasnil do sedaj še malo manj znane pojme. Komentar na novi zakon pa je dal tudi eden izmed celjskih avto šol.

V sodobnem življenju je čedalje širši krog tistih, ki stalno ali občasno poučujejo druge, jih izobražujejo ali praktično usposabljujejo za take ali drugačne naloge. Današnji čas terja namreč od človeka mnogo več znanja kot v preteklosti. Sodobni človek se mora, kot pravimo, nenehno izobraževati. Ustaljenim oblikam šolskega izobraževanja so se tako pridružile raznotere oblike dopolnilnega izobraževanja in usposabljanja, kakršno je tudi učenje vožnje z motornimi vozili. Pri tem izobraževanju so strokovnjaki različnih poklice postavljeni pred nalogo, da morajo uvajati druge v določena dela ali naloge in jih zanje usposobiti. Zaupajo jim vlogo inštruktorja, mentorja, predavatelja, učitelja. Za uspešno poučevanje morajo predvsem strokovno obvladati določeno področje ali delo, imeti potrebno teoretično in praktično znanje, obogateno z izkušnjami.

2. USPOSABLJANJE V AVTO ŠOLI

2.1. Avto šole nekoč in danes

Prvi izpiti za voznike motornih vozil so se začeli kmalu po zaključku druge svetovne vojne. Prvi navdušenci so opravljali izpite pred prometnimi miličniki, ki jih je določilo tedanje Ministrstvo za notranje zadeve. Zaradi močnega interesa in motorizacije so odgovorni za promet ugotovili, da se bo treba iz večjih urbanih krajev premakniti na teren med ljudi in, da bo treba pritegniti k opravljanju vozniškega izpita osebe, ki so vsaj delno usposobljene v tej smeri. V komisije so bili povabljeni predvsem v prometnem smislu na hitro usposobljeni strojni inženirji. To so bili predvsem aktivisti in ljubitelji motorizacije, in sicer člani AMZS in ZŠAM. V tem času ni bilo predpisano, da bi navedeni morali biti pred tem tudi vozniki inštruktorji. Nekaj časa je veljal celo predpis, da lahko usposablja kandidata za voznika vsak, ki je imel najmanj tri leta vozniško dovoljenje kategorije, na kateri je želel usposabljeti novega voznika.

V začetku so bile komisije le honorarno del organov za notranje zadeve sprva policije, kasneje z ustanavljanjem občin, občinskih upravnih organov, po letu 1995 pa Upravnih enot. Iz honorarnih komisij so zaradi zahtevnosti prometa, pričele nastajati komisije s profesionalnim kadrom. Sprva v večjih krajih kot so Ljubljana, Maribor in Celje. Šele s prometnimi zakoni iz leta 1978, 1982 in 1998 je bila predpisana izobrazba člana komisije, na novo je bil predpisan preizkus usposobljenosti.

Slika 1: Avto šole nekoč



Vir: AMZS

Prometni zakoni so za voznike inštruktorje predpisali posebne tečaje, kar se je odrazilo tudi pri zahtevah za članstvo v komisijah. Tako so začeli poučevati za vozniške izpite predvsem redno zaposleni ocenjevalci, ki so imeli opravljene tudi izpite za voznike inštruktorje. Oseba, ki je želela sodelovati kot član komisije je morala pred tem dokazati svoje znanje na sedežu voznika inštruktorja. Pogosto je potekalo kadrovaje po načelu – najboljši voznik inštruktor je prvi kandidat za člana komisije. Zaradi takšnega načina kadrovanja se je v večini komisij dvignil strokovni nivo znanja, prav tako pa tudi objektivnost pri odločanju o uspešnosti kandidata na izpitu.

2.2. Potek pridobitve izpita

Kandidat ali kandidatka, ki želi opravljati vozniški izpit in se naučiti spretnosti pri vožnji se mora najprej prijaviti v avto šolo v kateri želi pridobiti zelena znanja. Kandidata sprejme vodja avto šole, ki ga seznani z vsem kar potrebuje za opravljanje vozniškega izpita, in sicer da:

- opravi zdravniško spričevalo v zato pooblaščenih institucijah
- opravi tečaj prve pomoči pri organizaciji Rdečega križa
- v avto šoli opravi tečaj cestno prometnih predpisov
- izpolni vpisni list

Kandidati lahko izbirajo med naslednjimi kategorijami in pod kategorijami usposabljanja za voznika motornih vozil:

Tabela 1: Kategorije

Ime kategorije	Razlaga
A	Motorna kolesa na dveh kolesih, s stransko prikolico ali brez nje
A1	Motorna kolesa na dveh kolesih, s stransko prikolico ali brez nje, katerih prostornina motorja ne presega 125 ccm in katerih moč motorja ne presega 11 kW.
B	Motorna vozila, razen vozil kategorije A, F, G, H, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg in poleg sedeža za voznika nimajo več kot osem sedežev.
B+E	Skupine vozil, sestavljene iz motornega vozila kategorije B, ki mu je dodano priklopno vozilo, katerega največja dovoljena masa presega maso vlečnega vozila ali če največja dovoljena masa te skupine vozil presega 3.500 kg.
C	Motorna vozila, razen vozil kategorije F in kategorije D, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg.
C+E	Skupine vozil, sestavljene iz vlečnega motornega vozila kategorije C in priklopnega vozila, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg.
D	Motorna vozila za prevoz oseb, ki imajo poleg sedeža za voznika več kot osem sedežev.
D+E	Skupine vozil, sestavljene iz vlečnega motornega vozila kategorije D in priklopnega vozila, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg.
D1	Avtobusi, ki imajo poleg sedeža za voznika največ 16 sedežev.
D1+E	Skupine vozil, sestavljene iz vlečnega motornega vozila podkategorije D1 in priklopnega vozila, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg in največja dovoljena masa skupine vozil ne presega 12.000 kg ter se priklopno vozilo ne uporablja za prevoz oseb.
F	Traktorji in traktorski priklopniki.
G	Delovni stroji in motokultivatorji.
H	Kolesa z motorjem in lahka štirikolesa.

Po uspešnem tečaju cestno prometnih predpisov in uspešno končanih ostalih postopkih lahko kandidat prične s praktičnem usposabljanjem za katerega dobi evidenčni karton vožnje. Po končanem učnem programu iz vožnje opravi preizkus vožnje pred komisijo avto šole in se nato priglasimo za vozniški izpit. Pred izpitno komisijo najprej opravimo teoretični del vozniškega izpita, nato pa še izpit iz vožnje.

Slika 2: Vozilo v avto šoli



Z vozniskim izpitom v žepu pa se šele prične prava šola vožnje v prometu na cesti, ki nespretnega začetnika obrusi v spretnega, odločnega in dobrega voznika. Ta šola traja vrsto let in zahteva na tisoče kilometrov.

Vozniki začetniki z malo vozniskimi izkušnjami povzročijo sorazmerno več prometnih nesreč kot izkušenejši vozniki. Vzrok teh nesreč je največkrat neizkušenost, povezana s precejevanjem svojega znanja.

Neizkušenost lahko v veliki meri nadoknadimo s previdnostjo in prilagajanjem hitrosti ter načina vožnje primernim svojim sposobnostim, medtem ko je precejevanje lastnega znanja za marsikaterega začetnika usodno.

2.2.1. Vožnja

Praktični del obsega:

- spoznavanje vozila in učenje osnovnih elementov vožnje,
- učenje vožnje po cestah z redkim prometom v naselju in zunaj njega,
- učenje vožnje v gostem prometu v naselju in zunaj njega podnevi in ponoči, vožnja preko križišča, kjer je promet urejen s svetlobnimi prometnimi znaki, vožnja preko križišča, kjer promet ureja policist, in razvrščanje, vožnja po cesti, rezervirani za motorna vozila, vožnja po avtocesti, vožnja skozi predor, vožnja po enosmerni cesti, vožnja po več pasovni cesti in razvrščanje iz enega na drugi prometni pas, dohitevanje in prehitevanje.

Slika 3: Vozila v avto šoli



2.2.2. Tečaj cestno prometnih predpisov

Teoretični del, v trajanju najmanj 40 pedagoških ur, obsega:

- pravila cestnega prometa, prometne znake in njihov pomen, znake, ki jih dajejo policisti in druge nevarnosti, ki nastanejo v prometu

- izvajanje operacij z motornim vozilom, katerih namen je uspešna in varna vožnja, v skladu s prometnimi pravili, okoliščinami na cesti in v prometu ter s prometno etiko
- osnove delovanja naprav na motornem vozilu, ki so pomembne za varen cestni promet
- vpliv nezadostnega znanja in spretnosti za vožnjo vozil, alkohola, mamil in psihoaktivnih zdravil, utrujenosti, bolezni in drugih neugodnih duševnih in telesnih stanj, vremenskih razmer ter stanja vozila in ceste na varnost prometa
- teme, ki prispevajo k razvijanju humanih odnosov, odnosov vzajemnega spoštovanja in razumevanja med udeleženci v prometu po načelih zaupanja in solidarnosti ter k ravnanju ob prometni nesreči

Kandidat mora biti pri teoretičnem delu programa usposabljanja v avto šoli prisoten najmanj 80 odstotkov učnih ur. Preostalih 20 odstotkov učnih ur se lahko izobražuje samostojno s pomočjo literature ali elektronskih medijev. Po končanem teoretičnem oziroma praktičnem delu usposabljanja v avto šoli mora kandidat za voznika motornih vozil opraviti pred komisijo avto šole preizkus znanja tistega dela programa usposabljanja, za katerega se je pripravil v avto šoli.

Slika 4: Učilnica v avto šoli



Velikost učilnice v kateri se opravlja predavanje iz cestno prometnih predpisov mora biti:

- vsaj 33 m² površine,
- na kandidata na razpolago najmanj 1,5 m² delovne površine,
- za učitelja predpisov najmanj 3 m² delovne površine.

Učilnica mora biti opremljena z naslednjo osnovno opremo:

- imeti mora vsaj 20 sedežev s primerno pisalno površino,
- mizo ali pult za učitelja predpisov,
- šolsko tablo,
- učilnica mora imeti pohištvo, ki omogoča nemoteno učno delo odraslih in prilagodljivo tako, da je mogoče fleksibilno razporejanje,
- učilnica mora biti ustrezno osvetljena, opremljena z električnimi inštalacijami ter ogrevana v skladu z veljavnimi predpisi.

V učilnici morajo biti naslednji učni pripomočki:

- grafoskop ali projektor slike,
- elektronski medij z najmanj enim multimedijskim programom za prikaz učne vsebine teoretičnega dela programa usposabljanja, ki omogoča dinamični prikaz procesa in aktivno sodelovanje kandidatov za voznike motornih vozil,
- maketo križišča z ustrezno signalizacijo in opremo,
- slike skupin prometnih znakov na plakatih,
- predpisano opremo motornih vozil (varnostni trikotnik, prva pomoč, rezervne žarnice in drugo),
- strokovno literaturo: razne priročnike in zakonodajo.

Slika 5: Učilnica v avto šoli



Za izvajanje programa usposabljanja za kategorije C, D in E morajo biti še naslednji učni pripomočki:

- prikaz delovanja dizelskega motorja na mediju, ki omogoča dinamični prikaz procesa,
- prikaz delovanja zavor na mediju, ki omogoča dinamični prikaz procesa,
- tahograf.

2.3. Izbirčnost prinese prihranke

2.3.1. Novi pogoji za avto šole

Kako je to področje urejeno in kako lahko avto šole sploh ustanovim? To je dejavnost, ki se opravlja v javnem interesu in jo lahko v skladu za Zakonom o varnosti cestnega prometa na podlagi pridobljene koncesije opravljajo gospodarske družbe, samostojni podjetniki posamezniki, izobraževalni zavodi in pravne osebe zasebnega prava, ki izpolnijo predpisane

posebne pogoje. Dobiti morajo odločbo Ministrstva za notranje zadeve o vpisu v register avto šol.

Register avto šol vodi Ministrstvo za notranje zadeve in vsebuje številko vpisa v register, naziv avto šole, sedež avto šole, kategorije, za katere je registrirana, in podobno.

Ministrstvo za notranje zadeve lahko izda tudi odločbo o izbrisu avto šole iz registra, kadar je pravna oseba črtana iz evidence pravnih oseb; če pravna oseba sporoči, da je prenehala opravljati dejavnosti usposabljanja kandidatov.

Vlada s sklepom podeli koncesijo za opravljanje dejavnosti usposabljanja kandidatov na podlagi javnega razpisa, pod pogoji, določenimi v zgoraj omenjenem zakonu in koncesijskem aktu. Koncesija se dodeljuje za določen čas in ne za več kot deset let. Koncesija se lahko podaljša, če imetnik poda vlogo in izpolnjuje vse pogoje, ki so ob izteku koncesije predpisani za njeno ponovno pridobitev.

Vlada Republike Slovenije določa tarife, po katerih se kandidatom za voznike motornih vozil ali skupine vozil zaračuna cena za opravljeno usposabljanje.

2.3.2. Kako izbrati avto šolo?

Kljub temu da za avto šole veljajo enaki standardi, se med seboj močno razlikujejo. Izbor avto šole je lahko odvisen od več dejavnikov (oglasi, najrazličnejša priporočila, osebne izkušnje ali občutek). Odločitev glede na ceno storitev ni najboljša. Avto šola namreč ne more jamčiti določenega števila ur do opravljenega voznškega izpita. V večini avto šol se trudijo, da bi svoje kandidate čim prej pripravili na izpit. Nekatere avto šole pa žal obljublajo nemogoče.

Nasveti kako izbrati avto šolo:

- zavedati se je potrebo, da je od izbire avto šole odvisno, koliko te stane vozniško znanje. Samo scena ure vožnje in tako pomembna;
- kakovost avto šole, kamor se prijavite po telefonu in razen inštruktorja vse do opravljanja voznškega izpita ne spoznate nikogar, je lahko vprašljiva;
- v avto šoli vam morajo svetovati, kako do izpita prve pomoči in kako do zdravstvenega spričevala. Priporočljivo je posvetovanje o postopku usposabljanja za voznika (udeležitev teoretičnega dela, začetek vožnje, iskanje primerne inštruktorja in podobno);
- za usposabljanje je bilo v preteklosti predpisano najmanj 15 šolskih ur, po novem pa 40 šolskih ur. Avto šola mora usposabljanje zagotoviti v učilnici, ki je opremljena z multimedijem programom za učenje ceste - prometne teorije (računalnik ali televizor) in maketo križišč. Najmanj, kar bi taka učilnica morala imeti, so plakati s prometnimi znaki;
- spodobno usposabljanje iz teorije ni zastoj, a z ustreznim teoretičnim znanjem lahko občutno zmanjšamo število ur vožnje, kar zniža ceno samega izpita. Izogibati se je potrebno avto šolam, kjer je teorija zastoj, kjer predavanja obiščete le enkrat ali dvakrat, predavatelj pa vas takoj napoti na usposabljanje iz vožnje. Pri takšnih avto šolah se boste učili na napakah med vožnjo, kar pomeni, da boste morali opraviti nadpovprečno število ur;

- dobra avto šola vas mora do voznškega izpita spraviti v največ drugem poskusu. Če opravljate izpit večkrat, ste najbrž slabo izbrali avto šolo.

Tabela 2: Povprečne cene usposabljanja iz teorije

<i>Usposabljanje iz teorije</i>	<i>SIT</i>
A kategorija (osnovno usposabljanje, 15 ur)	12.600
B kategorija (osnovno usposabljanje, 15 ur)	12.600
C, D, E kategorija (dodatno usposabljanje)	10.080
F, H kategorija (osnovno usposabljanje, 15 ur)	12.600
Ponovni preizkus znanja iz teorije	3.150

Tabela 3: Povprečne cene usposabljanja iz vožnje

<i>Usposabljanje iz vožnje</i>	<i>SIT</i>
učna ura vožnje za A kategorijo	7.938
motorno kolo A – 125 ccm (in največ 11 kW)	6.174
motorno kolo A – do 25 kW ali 0,16 kW/kg (A z omejitvijo)	6.804
preizkus znanja iz vožnje – doplačilo k učni uri	3.150
učna ura vožnje za B kategorijo	4.536
preizkus znanja iz vožnje- doplačilo k učni uri	3.150
učna ura vožnje za C kategorijo	6.804
preizkus znanja iz vožnje- doplačilo k učni uri	3.150
učna ura za D kategorijo	12.600
preizkus znanja iz vožnje- doplačilo k učni uri	3.150
učna ura za E kategorijo	7.812
preizkus znanja iz vožnje- doplačilo k učni uri	3.150
učna ura za H kategorijo	4.662
preizkus znanja iz vožnje- doplačilo k učni uri	1.260

Tabela 4: Cene ostalih storitev

<i>Druge storitve</i>	<i>SIT</i>
izdaja obvestila o doseženi stopnji usposabljanja, izpisnica	1.260
izposoja knjige	1.890
čakalna ura – zamuda kandidata	3.150
druge režijske ure – zahtevnost dela voznika inštruktorja	3.780

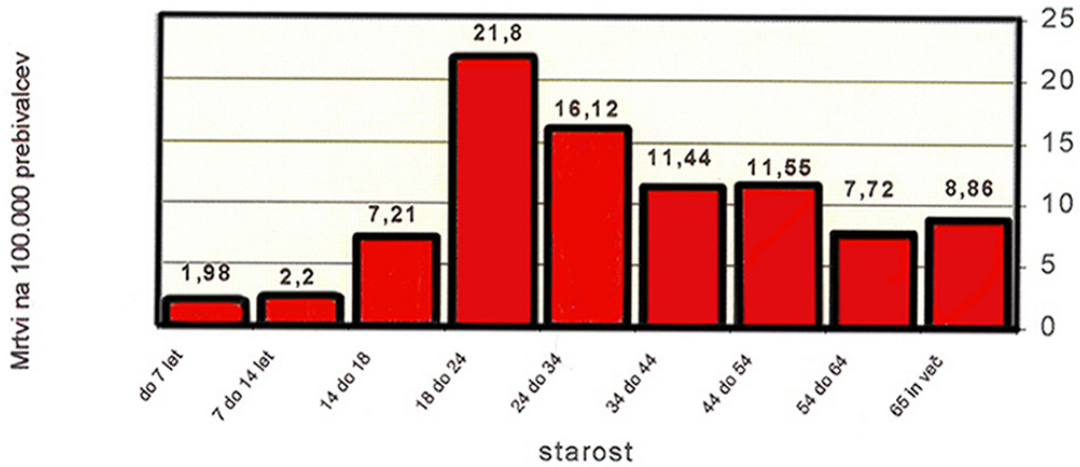
3. SPREMEMBE PRIDOBITVE VOZNIŠKEGA IZPITA IN PRIDOBITVE VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA

3.1. Ocena stanja

Vozniki začetniki, zlasti mladi vozniki so, glede na udeležbo v prometu, najpogostejši povzročitelji prometnih nesreč in skupaj s potniki v osebnih avtomobilih tudi najpogostejše žrtve.

Ogroženost voznikov in potnikov v osebnih avtomobilih v obdobju 1995-2000:

Graf 1: Ogroženost voznikov



Vir: Spremembe zakona

Povzročijo 23 % vseh prometnih nesreč. Najpomembnejši vzroki nesreč, ki jih povzročijo, so: nepravilno prehitevanje (25 %), neprilagojena hitrost (30 %), alkohol (22 %).

Graf 2: Vzroki nesreč mladih voznikov



Vir: Predlog spremembe zakona

Zato je Nacionalni program varnosti cestnega prometa določil, da je potrebno za izboljšanje varnosti mladih voznikov in potnikov pripraviti poseben projekt in med ključnimi ukrepi pripraviti tudi posodobitev izobraževanje voznikov.

Predlog za spremembo sistema priprav na voziški izpit in za pridobitev voziškega dovoljenja je del ukrepov, ki lahko prispevajo k uresničevanju Nacionalnega programa varnosti cestnega prometa in predvsem k zmanjševanju ogroženosti voznikov začetnikov in med njimi se posebej mladih voznikov.

Razlogi za nadpovprečno udeležnost v nesrečah so večplastni. Med pomembnejšimi so :

- neizkušnost,
- iskanje lastnih poti in dokazovanje svojih sposobnosti in spretnosti,
- uporništvu (neupoštevanje norm in predpisov),
- stil življenja (zabave, vožnja za zabavo, uživanje alkohola in drugih psihoaktivnih snovi),
- slabši ekonomski položaj (stari avtomobili in z vidika varnosti slabši avtomobili).

Ukrepi za izboljšanje varnosti voznikov začetnikov so zaradi velike različnosti in zapletenosti razlogov za nadpovprečno udeležnost mladih, izredno zahtevni. Eden pomembnih ukrepov, ki se uveljavljajo v Evropi, je sprememba sistema pridobivanja vozniškega dovoljenja, z uvajanjem možnosti, da mladi pri 17 letih že opravijo usposabljanje v avto šoli in nato vozijo leto dni s spremljevalcem in uvajanje dodatnih usposabljanj po opravljenem izpitu. Spremembe uvajajo zato, da bi zagotovili pridobivanje voznških izkušenj v realnih prometnih situacijah pod posebnimi pogoji. Vtem času naj bi vozniki začetniki prevozili prvih najbolj kritičnih 5000 km.

Minimalno stopnjo izkušenj pridobi voznik po prevoženih 10.000 km, 100.000 prevoženih km pa je znak izkušenega voznika.

3.2. Možnost za vožnjo osebnega avtomobila s 17. leti starosti ob obvezni prisotnosti spremljevalca

3.2.1. Vožnja s spremljevalcem

Predlog zakona uvaja možnost, da mladi začno z usposabljanjem v avto šoli, ko dopolnijo 16 let in pol in po opravljenem društvenem izpitu nato do enega leta vozijo s spremljevalcem. Tako mlada voznica ali voznik najmanj eno leto pridobivata izkušnje pod nadzorom in vstopata v obdobje voznika začetnika z začasnim voznškim dovoljenjem s povprečno 3000 do 5000 prevoženimi kilometri. Z dopolnjenim 18. letom starosti pa lahko gredo na voznški izpit in nato kot vozniki začetniki vozijo do 21. leta starosti.

Slika 6: Pomoč spremljevalca



Uvedba možnosti vožnje s spremljevalcem pri 17 letih starosti omogoča dodatno pridobivanje izkušenj in oblikovanje obrambnega načina vožnje. Ker, tako kot v drugih državah, kjer sistem že poteka, se uvaja za spremljevalce posebne pogoje (najmanj 7 let voznških izkušenj, brez kazenskih točk v evidenci ter ožje sorodstveno razmerje) in pričakuje, da bodo mladi v tem času opravili od 100 do 130 dodatnih ur voženj in si oblikovali navade, ki jim bodo pomagale k večji varnosti na samostojni vožnji po opravljenem izpitu. Sistem, ki je za mlade privlačen, saj omogoča vozijo osebnega avtomobila leto dni prej, uvaja z obvezno prisotnostjo spremljevalca posredne omejitve in dosledno spoštovanje predpisov, kar je za oblikovanje voznških navad in preprečevanje nekaterih najbolj nevarnih ravnanj izredno pomembno. Z uvedbo sistema vožnje s spremljevalcem pri 17 letih se zagotavlja učinkovito preprečevanje vožnje pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi, upoštevanje omejitev, zmanjšanje nevarnosti voženj za zabavo in tako imenovanih disko nesreč.

Uvedba možnosti za vožnjo osebnega avtomobila s 17. leti starosti je smiselna le ob uvedbi dodatnih obveznosti za voznike začetnike.

3.2.2. Zakonske rešitve in izkušene v drugih državah

Sistem vožnje s spremljevalcem, oziroma vožnje pri 17 letih starosti poteka v Evropi na Švedskem, Irskem, v Avstriji, Belgiji, Estoniji, Franciji, Veliki Britaniji, Kanadi in nekaterih drugih državah (Nova Zelandija, nekatere države ZDA). Pri pripravi predloga so bile upoštevane izkušnje Švedske in Avstrije. Na Švedskem poteka sistem vožnje s spremljevalcem od leta 1993 in so ga pripravili na izkušnjah Francije, v Avstriji, kjer poteka sistem od leta 1999, pa so upoštevali tudi izkušnje Švedske.

Tabela 5: Zakonske primerjave med državami

država	starost za začetek usposabljanja, izpit	pogoji za spremljevalca	dodatne obveznosti v času vožnje	posebne omejitve	označitve vozila
Avstrija	16 let in pol, društveni izpit pri 17 letih, izpit pri 18 letih	- 7 let voznško dovoljenje Za B, - sorodstveno razmerje, - brez kazenskih točk - dodatno usposabljanje	- vožnja z inštruktorjem in spremljevalcem vsakih 1000 km	- alkohol 0,1 g/kg -100 km/h na avtocesti - 80 km/h na drugih cestah	DA-oznaka L17
Švedska	16 let, izpit in začasno dovoljenje pri 18 letih	- 5 let voznško dovoljenje Za B, - brez težjih prekrškov - najmanj 24 let	m	- alkohol 0,2 g/kg velja za vse	DA kot avto šola
Slovenija - predlog	16 let in pol, društveni izpit pri 17 letih, izpit pri 18 letih	- 7 let voznško dovoljenje za B, - sorodstveno razmerje, - brez kazenskih točk - informacija o obveznostih	m	- alkohol 0,0 g/kg kot velja za vse voznike začetnike	NE

3.2.3. Učinkovitost

Švedska: Analize nesreč in kršitev voznikov s spremljevalcem na Švedskem kažejo, da v tem obdobju nimajo nič več nesreč kot kandidati v avto šolah, ko vozijo v spremstvu inštruktorja. Analiza je zajela vse nesreče, ki jih je obravnavala Švedska policija v obdobju September 1993 do avgusta 1996. Poleg objektivnih podatkov so na vzorcu voznikov opravili tudi raziskavo o stališčih in samoporočanih vedenjih. V sistem vožnje pri 17 letih je vključenih med 45 in 50% mladih. Skupaj z vožnjo v avto šoli opravijo pred izpitom okoli 120 ur vožnje. Pomembne razlike so pri vožnji po opravljenem izpitu, saj imajo ti vozniki za tretjino manj nesreč kot mladi, ki gredo v klasičen sistem opravljanja izpita pri dopolnjenih 18 letih.

Avstrija: Pri vožnji s spremljevalcem niso ugotovili večje stopnje udeležbe v nesrečah. Analiza je zajela 5175 voznikov in spremljevalcev, od katerih jih je 3450 končalo program in so opravili izpit. Vozniki s spremljevalcem opravijo okoli 120 do 130 ur vožnje kar pomeni okoli 3000 km. S sistemom so zadovoljni tako mladi kot njihovi starši. Starši pri evalvacijskih analizah poudarjajo predvsem prednosti, ki zadevajo njih. Ugotavljajo, da so obnovili svoje znanje, da je vožnja s spremljevalcem pomembna za boljše razumevanje med generacijama in boljše odnose v družini. Kritike so se nanašale le na omejitve (80 km/h in 100 km/h), ker ne prinašajo večje varnosti, povzročajo pa težave (npr. tak voznik se tudi na avtocesti znajde ujet v koloni tovornjakov, saj ne sme prehiteti) in izvajanje dodatnih obveznosti za vsakih 1000 prevoženih kilometrov.

Uvedba možnosti za opravljanje izpita pri 17 letih in vožnja s spremljevalcem omogoča:

- Pridobivanje dodatnih izkušenj pod posebnimi pogoji. Po izkušnjah na Švedskem in v Avstriji naredi voznik začetnik, ki začne voziti pri 17. letih s spremljevalcem okoli 120 ur vožnje, oz. 3000 km,
- Spremljevalec voznika opozarja na morebitne nevarnosti in napake, ga usmerja in ga uči predvidevanja ravnanj drugih,
- Vožnja s spremljevalcem je za voznika začetnika bolj samostojna vožnja od vožnje kandidata v avto-soli, saj se zaveda, da je v celoti odgovoren za svojo vožnjo in spremljevalec nima možnosti preprečiti nevarnega ravnanja, kot to lahko naredi inštruktor vožnje,
- Podaljša se čas vožnje z začasnim vozniškim dovoljenjem, saj je potem do 21. leta starosti voznik začetnik,
- Sistem motivira tudi mlade, saj jim omogoči vožnjo osebnega avtomobila že pri 17 letih, kar je pogosto njihova velika želja in zmanjšuje število mladih, ki vozijo veliko nevarnejša kolesa z motorjem in motorna kolesa.

Sistem dodatno spodbuja k varni vožnji tudi spremljevalce, ki tudi sami vozijo bolj previdno in varno in obnovijo svoje znanje in vedenje o nevarnostih v cestnem prometu.

3.3. Program za voznike začetnike

3.3.1. Program za voznike začetnike

Zakon predvideva uvedbo dodatnih nalog v času pridobivanja voznških izkušenj, da bi voznikom začetnikom omogočili boljšo pripravljenost na različne izzive sodobnega prometa in pripravo odgovorov na najnevarnejše situacije, ki običajno vodijo v nesrečo. Program za voznike začetnike predvideva tri med seboj povezane vsebinske sklope. Uvaja vožnjo odličnosti, vadbo varne vožnje in skupinsko delavnico o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa. Programa se ne da vključiti v program priprav na vozniški izpit, ker morajo imeti vozniki že razvite nekatere spretnosti. Poleg tega, pa je njegova pomembna vloga, da v času po opravljenem izpitu, ko si vozniki začetnik oblikuje voznške navade, omogoča morebitne popravke pri vožnji, oblikovanje strategije vožnje s predvidevanjem morebitnih nevarnosti in pokaže ustrezno ukrepanje v izjemnih situacijah pred nesrečo. S popravki ustrezne vožnje in oblikovanjem voznške strategije lahko z izvajanjem vožnje odličnosti, pomagamo začetniku, da se varneje vključi v običajen promet. Vadba varne vožnje in skupinska delavnica pa opozarjata predvsem na zavedanje nevarnosti, ki jo pomenita predvsem hitrost in vožnja pod vplivom alkohola, saj omogočata začetniku, da na varni površini spozna fizikalne zakonitosti in obnašanje vozila v izjemni situaciji. Voznik oblikuje svoje ravnanje na podlagi lastnih izkušenj, zato mora dogajanja ukrepov v sili poskusiti in jih potem na delavnici tudi osmisliti. Tako se lahko nevarnostim tudi pravočasno izogne.

Program predvideva postopnost, ki omogoča, da voznik začetnik opravi program najprej v osmih mesecih in najkasneje v enem letu. Opravljen program je pogoj za podaljšanje voznškega dovoljenja. Voznik začetnik, ki iz objektivnih razlogov (npr. bolezen, daljše bivanje v tujini) v predvidenem času ne bi uspel opraviti programa lahko za največ eno leto zaprosi za podaljšanje statusa voznika začetnika in s tem tudi veljavnosti voznškega dovoljenja.

Tabela 6: program za voznike začetnike

teorija v avto šoli	16 vaj vožnje v avto šoli	teoretični izpit	izpitna vožnja	izdaja voznškega dovoljenja z omejitvijo (2let)	2. Enodnevna vadba varne vožnje s skupinsko delavnico											
					1. vožnja odličnosti z inštruktorjem v avto šoli						2. vožnja odličnosti z inštruktorjem					
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
					meseci po opravljenem izpitu											

Vir: Predlog spremembe zakona

Poseben pogoj: Prepoved vožnje pod vplivom alkohola za voznike začetnike - dovoljena koncentracija alkohola je 0,0 g/kg .

Pogoje za izvedbo programov se lahko v Sloveniji zagotovijo do leta 2005, saj bi vožnjo odličnosti opravljali inštruktorji, za katere so bili v letu 2004 pripravljene posebni programi v okviru njihovega rednega usposabljanja in izobraževanja, Javna agencija za varnost cestnega prometa pa bo zagotovila pogoje za izvajanje vadbe varne vožnje in skupinske delavnice. V letu 2003 smo pridobili že ustrezne poligone ali površine za izvedbo programa v Murski Soboti, Celju, Novem mestu in Cerkljah ob Krki, za Center varne vožnje

v Ljubljani je izdano lokacijsko dovoljenje in se lahko zgradi do leta 2005, poleg tega pa potekajo dogovori za pridobitev ustreznih površin v Kopru in na Vranskem. V letu 2004 so bili pripravljene tudi programi za vadbo varne vožnje in skupinske delavnice in programi za inštruktorje varne vožnje. Trenutno ima v Sloveniji ustrezne licence za izvajanje tujih programov (Trening varne vožnje SHT - nosilec pravic je Nemško zvezno ministrstvo za promet, in BMW trening varne vožnje) 10 usposobljenih inštruktorjev, 6 kandidatov za inštruktorje pa se pripravljajo na izpite. V letu 2004 so usposobili se 20 inštruktorjev varne vožnje. Javna agencija bo v letu 2005 z dodatnim usposabljanjem in izobraževanjem pripravila tudi 30 psihologov oz. drugih ustrezno izobraženih delavcev za izvajanje skupinskih delavnic o varnosti cestnega prometa in psihosocialnih odnosih med udeleženci cestnega prometa.

3.3.2. Pregled zakonskih rešitev v drugih državah

Različne oblike programov za voznike začetnike potekajo trenutno v 11 Evropskih državah, v nekaterih pa so tako kot v Sloveniji pripravljene predlogi za njihovo uvedbo. Ukrepe lahko razdelimo na dve skupini. Na dodatno usposabljanje in programe, ki omogočajo spoznavanje nevarnih situacij in na omejevalne programe, ki voznikom začetnikom prepovedujejo določeno ravnanje in s kazenskimi točkami skušajo vplivati na njihovo ravnanje.

Pri pripravi smo upoštevali predvsem novejša programa (Avstrija, Finska, Luxemburg, Švica), ki temeljijo na spoznavanju nevarnosti v prometu, seznanjanju s pravnimi ukrepi in skupinskih delavnicah na katerih osvetlijo posamezne nevarnosti in skušajo doseči zaznavo tveganja v cestnem prometu in oblikovanje pozitivnih stališč do ukrepov za večjo varnost.

Tabela 7: Zakonske rešitve v drugih državah

država	čas usposabljanja	program obveznosti	leto uveljavitve	posebne omejitve
Avstrija	od 2 mesecev do 12 mesecev po izpitu	- vožnja odličnosti - vadba varne vožnje - skupinska delavnica	2003	- alkohol 0,1 g/kg
Finska	v obdobju dveh let po izpitu	- analiza vožnje - praktična vožnja v izjemnih pogojih - popravki vožnje	1990	
Luxemburg	najprej 6 mesecev po izpitu in najmanj 3000 prevoženih km	- vadba varne vožnje - skupinska delavnica	1995	
Švica - predlog		- vožnja odličnosti - vadba varne vožnje - skupinska delavnica	predvidoma 2004	
Slovenija - predlog	od 2 mesecev do 12 mesecev po izpitu	- vožnja odličnosti - vadba varne vožnje - skupinska delavnica	predvidoma 2005	- alkohol 0,0 g/kg kot velja za vse voznike začetnike

Tabela 8: Avstrijski model za voznike začetnike

Pregled avstrijskega modela za voznice in voznike, ki so od 17. do 18. leta starosti vozili s spremljevalcem.																																																																
Po devetletnem začetniškem stažu in vseh opravljenih nalogah se izda stalno vozniško dovoljenje																																																																
Izdaja začasnega vozniškega dovoljenja																																																																
Izpitna vožnja																																																																
Dodatna vožnja v avto šoli 3 ure																																																																
Dodatna teorija 6 ur																																																																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="13" style="text-align: center;">1. naloga po prevoženih 1000 km in najmanj 2 tednih morata voznik in spremljevalec v avto šolo na dodatno vožnjo in razgovor, skupaj 3 ure</td> </tr> <tr> <td colspan="13" style="text-align: center;">2. naloga po prevoženih 1000 km in najmanj 2 tednih morata voznik in spremljevalec ponovno v avto šolo na dodatno vožnjo in razgovor, skupaj 3 ure</td> </tr> <tr> <td style="width: 5%;">1</td><td style="width: 5%;">2</td><td style="width: 5%;">3</td><td style="width: 5%;">4</td><td style="width: 5%;">5</td><td style="width: 5%;">6</td><td style="width: 5%;">7</td><td style="width: 5%;">8</td><td style="width: 5%;">9</td><td style="width: 5%;">10</td><td style="width: 5%;">11</td><td style="width: 5%;">12</td><td style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td colspan="12" style="text-align: center;">Trajanje vožnje s spremljevalcem v mesecih</td> <td style="text-align: center;">Meseci po opravljenem izpitu</td> </tr> </table>													1. naloga po prevoženih 1000 km in najmanj 2 tednih morata voznik in spremljevalec v avto šolo na dodatno vožnjo in razgovor, skupaj 3 ure													2. naloga po prevoženih 1000 km in najmanj 2 tednih morata voznik in spremljevalec ponovno v avto šolo na dodatno vožnjo in razgovor, skupaj 3 ure													1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		Trajanje vožnje s spremljevalcem v mesecih												Meseci po opravljenem izpitu
1. naloga po prevoženih 1000 km in najmanj 2 tednih morata voznik in spremljevalec v avto šolo na dodatno vožnjo in razgovor, skupaj 3 ure																																																																
2. naloga po prevoženih 1000 km in najmanj 2 tednih morata voznik in spremljevalec ponovno v avto šolo na dodatno vožnjo in razgovor, skupaj 3 ure																																																																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																					
Trajanje vožnje s spremljevalcem v mesecih												Meseci po opravljenem izpitu																																																				
Starost 17 let																																																																
Izdaja kartona za vožnjo s spremljevalcem																																																																
Društvena izpitna vožnja						Teoretični izpit v avto šoli						Starost 16																																																				
12 vaj vožnje v avto šoli																																																																
26 ur predavanj v avto šoli																																																																
Starost 18 let																																																																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="13" style="text-align: center;">1. naloga: enodnevna delavnica s psihologi in voditelji varne vožnje</td> </tr> <tr> <td colspan="13" style="text-align: center;">2. naloga: Dve urna vožnja z Inštruktorjem – vožnja odličnosti</td> </tr> <tr> <td style="width: 5%;">1</td><td style="width: 5%;">2</td><td style="width: 5%;">3</td><td style="width: 5%;">4</td><td style="width: 5%;">5</td><td style="width: 5%;">6</td><td style="width: 5%;">7</td><td style="width: 5%;">8</td><td style="width: 5%;">9</td><td style="width: 5%;">10</td><td style="width: 5%;">11</td><td style="width: 5%;">12</td><td style="width: 5%;"></td> </tr> </table>													1. naloga: enodnevna delavnica s psihologi in voditelji varne vožnje													2. naloga: Dve urna vožnja z Inštruktorjem – vožnja odličnosti													1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12														
1. naloga: enodnevna delavnica s psihologi in voditelji varne vožnje																																																																
2. naloga: Dve urna vožnja z Inštruktorjem – vožnja odličnosti																																																																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																					

Tabela 9: Avstrijski model za voznike

Po devetletnem začetniškem stažu in vseh opravljenih nalogah se izda stalno voziško dovoljenje												
Druga stopnja avstrijskega modela za voznice in voznike, ki so opravili izpit z 18 leti starosti.												
1. naloga: dve urna vožnja z inštruktorjem – vožnja odličnosti												
3. naloga: enodnevnna delavnica s psihologi in vaditelji varne vožnje												
2. naloga: dve urna vožnja z inštruktorjem – vožnja odličnosti												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Meseci po opravljenem izpitu												Starost 18 let
Izdaja začasnega voziškega dovoljenja												
Izpitna vožnja						Teoretični izpit						
18 vaj vožnja v avto šoli												
Obvezna teorija 32 ur												
												Starost 17 let

3.3.3. Učinkovitost

Uvedba sodobnih programov za voznike začetnike na Finskem, v Luksemburgu in Avstriji, ter predlogi za uveljavitev programov za voznike začetnike v Švici, Belgiji, Nemčiji (trenutno je možna prostovoljna udeležba v takem programu) in na Madžarskem skuša voznikom začetnikom pomagati, da na varnih površinah in ob pomoči ustrezno usposobljenih inštruktorjev spoznajo tvegana ravnanja v cestnem prometu, pravilno ukrepanje v sili, predvsem pa načine vožnje, da bi se pravočasno izognili nevarnim situacijam. Vsi programi so pripravljene za čas po opravljenem izpitu, ko si voznik začetnik že pridobi nekaj osnovnih izkušenj. Evalvacija programa, ki poteka v Luksemburgu je pokazala, da imajo vozniki začetniki pri njih do 35% manj nezgod kot njihovi vrstniki pred uveljavitvijo programa. Vadba varne vožnje in skupinske delavnice temeljijo na lastnih izkušnjah voznikov začetnikov, ki v zelo realnih pogojih izkusijo, da ne znajo in ne morejo rešiti tveganih situacij in se zato zavedajo, da morajo svoj način vožnje prilagoditi svojim sposobnostim, cesti in vozilu. V Avstriji so z izvajanjem programa zaceli 1.1.2003 in se ni pisnih poročil o njegovi učinkovitosti. Priprava programa v Avstriji je temeljila na izkušnjah Luxemburga, Finske in nekaterih omejevalnih programov (Nemčija) za voznike začetnike. Pri pripravi so sodelovali s strokovnjaki v Švici in pripravili zelo podobne rešitve, vendar v Švici sistem se ni v veljavi.

4. RAZISKOVANJE

4.1. Anketa

Pri anketiranju sva izbrala dijake 3. in 4. letnika srednje šole. Anketiranje je potekalo na dveh srednjih šolah v Celju, med različnimi razredi. Raziskovalni vzorec obsega 100 anketirancev, ki naj bi opravljali vozniški izpit in 100 anketirancev z že opravljenim vozniškim izpitom. Zanimalo naju je, kakšen pogled in kakšno predstavo imata dve različni skupini dijakov o usposabljanju in delu v avto šoli, ter izpitni komisiji.

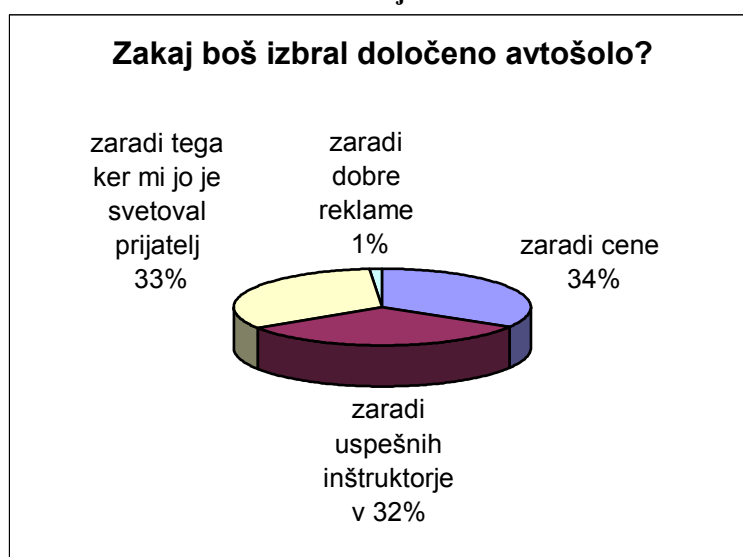
4.1.1. Anketiranci brez vozniškega dovoljenja

Graf 3: Odločanje za vozniški izpit



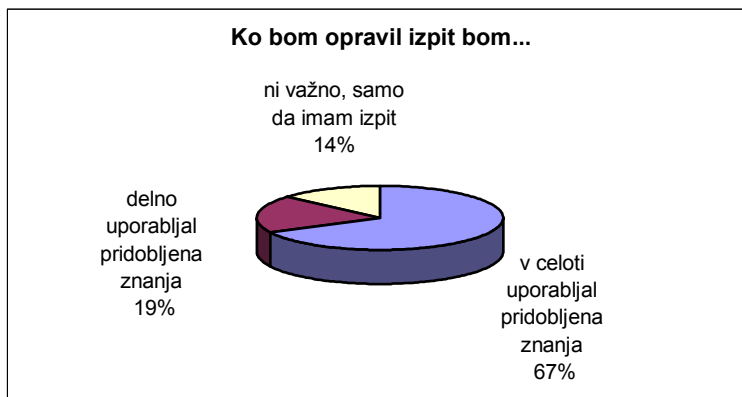
Pri vprašanju odločitve za opravljanje vozniškega izpita je največji delež anketirancev (61%) izrazil željo po učenju vožnje z vozilom, kar lahko razumemo kot pričakovanje od avto šole, da pripravi kandidata na vožnjo po vseh prometnih površinah in da nauči kandidata obvladati čim več manevrov, ki so potrebni za varno vožnjo z vozilom. Manjše število anketirancev (32%) si želi čimprej opraviti vozniški izpit in tako čim hitreje začeti s samostojno vožnjo, pridobljeno znanje, ki ga pri tem ponudi avto šola pa ni tako velikega pomena. Najmanjšemu deležu anketirancev (7%) pa se zdi opravljanje vozniškega izpita pomembno zaradi dopolnitve 18 leta in možnosti pričetka opravljanja le tega.

Graf 4: Odločanje za avto šolo



Največjo vlogo (34%) pri izbiri avto šole ima cena izobraževanja. Večina bodočih kandidatov v avto šoli si želi pridobiti vozniški izpit najbolj ugodno, kakovost izobraževanja pri tem delu anketirancev nima večje vloge. Pri naslednji skupini anketirancev (32%) ima kakovost izobraževanja in vrhunsko delo inštruktorjev velik pomen, na podlagi katerega bodo izbrali avto šolo. Želijo si pridobiti čim več znanja, ki ga bodo lahko kasneje uporabili pri samostojni vožnji. Pri izbiri avto šole igra veliko vlogo (33%) svetovanje prijatelja, sorodnika ali znanca. Reklama avto šole pa nima skoraj nikakršnega pomena. To lahko razumemo kot nezaupanje bodočih kandidatov v trženje avto šole, ampak so bolj zaupljivi do dobrega ugleda avto šole, ki si ga pridobi s strokovnostjo in uspešnostjo.

Graf 5: Po opravljenem voznškem izpitu



Dve tretjini (67%) bodočih kandidatov v avto šoli si želi po končanem usposabljanju v celoti uporabljati pridobljena znanja, s tem so pokazali tudi željo, da se vključijo v avto šolo zaradi možnosti pridobitve čim večjega znanja in kasneje čim bolj varne vožnje po prometnih površinah. Ostalim anketirancem pridobitev znanja v avto šoli ni tako pomembna. Želijo si čim prej opraviti voznški izpit, pri kasnejši vožnji pa ne nameravajo uporabljati pridobljenega znanja. Posledice so lahko strašne. Takšni kandidati so potencialni povzročitelji nesreč.

Graf 6: Odločanje za izpit pri 16,5 letih



Velik delež anketirancev (82%), ki še nima voznškega dovoljenja ne želi opravljati voznškega izpita pri 16,5 letih, pa čeprav jim Zakon o varnosti cestnega prometa to omogoča. Najbolj pogost vzrok za ne opravljanje voznškega izpita pri tej starosti je prisotnost spremljevalca. Mladi si danes želijo biti samostojni, zato se jim zdi, da bi jih spremljevalec samo oviral. Za vsakršno vožnjo bi si morali najti spremljevalca, kar je pa lahko problem, saj so kriteriji za spremljevalca dokaj strogi. Ostali anketiranci pa so pokazali želo za pričetek opravljanja voznškega dovoljenja z 16,5 leti. Vedo, da bodo lahko s hitrejšim pričetkom vožnje pridobili več izkušenj. Več izkušenj pa bodo lahko pridobili na bolj varen način, saj jih bo spremljal spremljevalec, ki bo nadzoroval potek vožnje in v nepoznanih prometnih situacijah tudi svetoval.

Graf 7: Primerjava s tujino



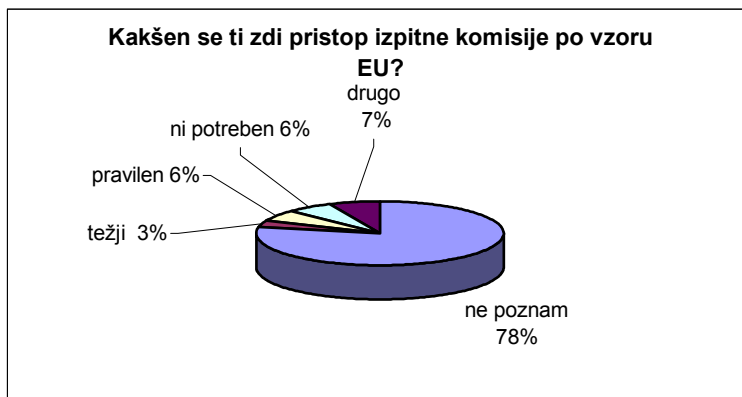
Opravljanje voznškega izpita v Sloveniji je po mnenju večjega števila anketirancev isto kot v ostalih državah Evropske Unije. To predpisujejo predvsem prilagoditve zakonov in predpisov Evropski Uniji. Tretjina anketirancev meni, da je v Sloveniji težje opraviti voznški izpit. To pripisujejo zlasti zahtevnosti vožnje pred izpitno komisijo in bolj zahtevnimi teoretičnimi testi.

Graf 8: Mladi kot razlog za prometne nesreče



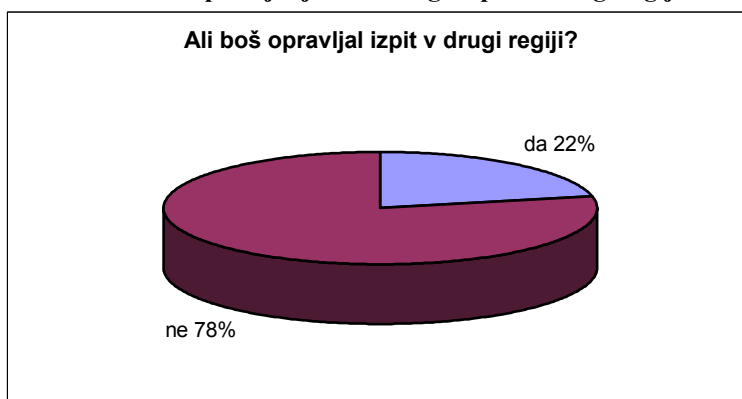
Zavedanje, da so mladi udeleženci v prometu z malo izkušnjami pogost razlog za prometne nesreče je izrazilo precejšnje število anketirancev (59%). Menijo, da je pogost razlog za prometne nesreče neizkušenost, hitrost in misel, da sedaj ko imajo voznški izpit ni potrebno dosledno upoštevati prometne predpise. Ostali anketiranci (41%) meni, da mladi udeleženci niso pogost razlog za prometne nesreče, saj menijo, da zaradi tega ker so nedavno zaključili usposabljanje v avto šoli bolje poznajo predpise in da so razlog tudi nepravilnost ostalih voznikov.

Graf 9: Pristop izpitne komisije po vzoru EU



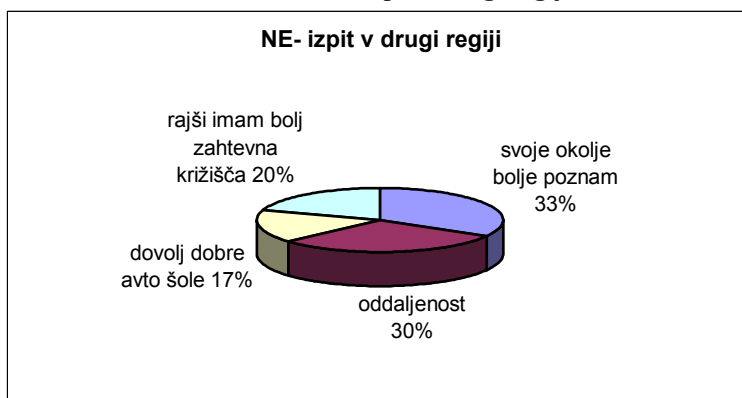
Novega pristopa izpitne komisije, ki ga je prinesla prilagoditev zakonov in predpisov o varnosti v cestnem prometu Evropski Uniji večina (78%) anketirancev ne pozna, saj še niso stopili v usposabljanje in izobraževanje v avto šoli, kar bi jim prineslo večjo seznanitev s tem pristopom.

Graf 10: Opravljanje voznškega izpita v drugi regiji



Opravljanje voznškega izpita v drugi regiji se ne bo odločilo precejšnje število anketirancev (78%). Ostali pa se nameravajo udeležiti usposabljanja v drugi regiji.

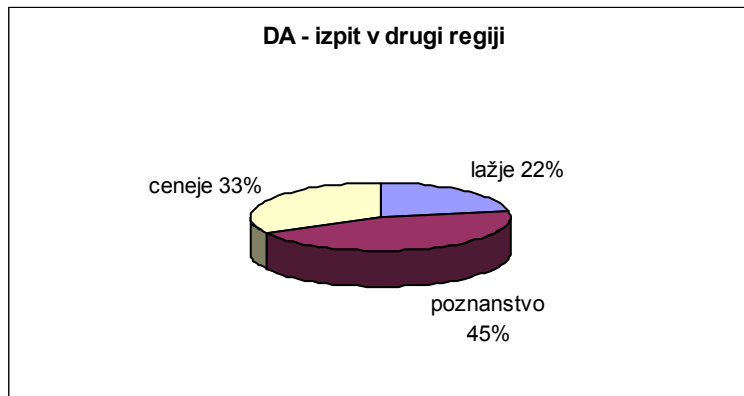
Graf 11: Ne za izpit v drugi regiji



Vozniški izpit bodo kandidati opravljali v svoji regiji zaradi boljšega poznavanja svojega okolja in prometnih površin, zaradi oddaljenosti do druge regije. Kandidati, ki bodo

opravljali izpit v svoji regiji menijo, da so imajo rajši bolj zahtevna križišča, kar jim omogoča pridobitev več znanja in seznanitev z bolj zahtevnimi prometnimi situacijami. Menijo pa tudi da je kakovost izobraževanja v avto šolah njihove regije dovolj kvalitetna.

Graf 12: Da za izpit v drugi regiji



Odločitev za opravljanje voznškega izpita v drugi regiji je posledica poznanstva med kandidati in izpitniki na tamkajšnjem Izpitnem centru ali med inštruktorji v avto šolah. Nižje cene usposabljanja so tudi bolj privlačne za odhod k opravljanju voznškega izpita v drugo regijo. Kandidati se odločijo odhod v drugo regijo tudi zaradi tega, ker so tam manj zahtevne prometne površine, ki ne zahtevajo večjega znanja in spretnosti pri vožnji. Tudi manj zahtevni kriteriji pri Izpitni komisiji so razlog za odhod k opravljanju voznškega izpita v drugi regiji.

4.1.2. Anketiranci z voznškim dovoljenjem

Graf 13: Odločitev k opravljanju voznškega izpita



Večina kandidatov (57%) se je odločilo za opravljanje voznškega izpita zaradi pridobitve voznškega izpita, saj so se želeli čim prej samostojno voziti z avtomobilom in tako niso hoteli zaostajati za prijatelji. Učenje vožnje in seznanitev z različnimi prometnimi situacijami je bilo velikega pomena tudi pri odločanju za opravljanje voznškega izpita. Ostali

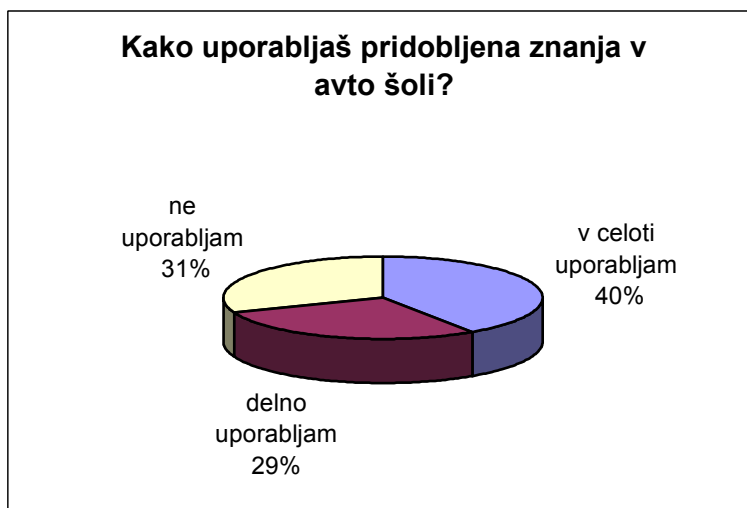
anketiranci (17%) je izkoristilo priložnost možnosti začetka opravljanja vozniškega izpita pri 18 letih.

Graf 14: Izbira avto šole



Uspešni inštruktorji so bili vzrok za malo več kot polovico (52%) anketirancev. Uspešnost avto šole oziroma njihovih inštruktorjev je bila za njih velikega pomena, saj so izrazili željo po čim večjem znanju in uspešni vožnji pred Izpitno komisijo. Svetovanje prijatelja, ki je že delal vozniški izpit v avto šoli za katero je svetoval svojemu prijatelju je upoštevalo pri odločitvi za določeno avto šolo precejšnje število anketirancev (26%). Kot lahko vidimo iz grafa je pri izbiri avto šole tudi pomembna cena izobraževanja. Kandidati želijo čim ceneje zaključiti usposabljanje v avto šoli in tako izbirajo avto šole glede na ceno ure vožnje.

Graf 15: Uporabljanje pridobljenih znanj



Iz grafa lahko razberemo, da je odstotek tistih, ki v celoti uporabljajo pridobljena znanja v avto šoli majhen v primerjavi s tistimi, ki ga delno ali pa sploh ne. Vzrok za to je lahko želja po čim prejšnji pridobitvi vozniškega dovoljenja, ne pa želje po znanju, ki ga

lahko ponudi dobra avto šola svojemu kandidatu. Kandidati s takšnim neupoštevanjem pridobljenega znanja so potencialni povzročitelji nesreč, ki so posledica neupoštevanja omejitve hitrosti in neupoštevanja prometnih pravil.

Graf 16: Opravljanje voznškega izpita pri 16,5 letih



Večina anketiranih (82%) ne bi želela opravljati voznškega izpita, klub temu če bi imela to možnost. Menijo da bi jih takšno opravljanje voznškega izpita preveč stalo, motil bi jih prisoten spremljevalec. Menijo tudi, da je opravljanje pri 16,5 letih nepotrebno, saj takrat mladi pri tej starosti niso dovolj odgovorni. Majhen delež (18%) bi želelo opravljati voznški izpit, če bi imeli to možnost, saj bi lahko pridobili več izkušenj in tako postali bolj varni vozniki.

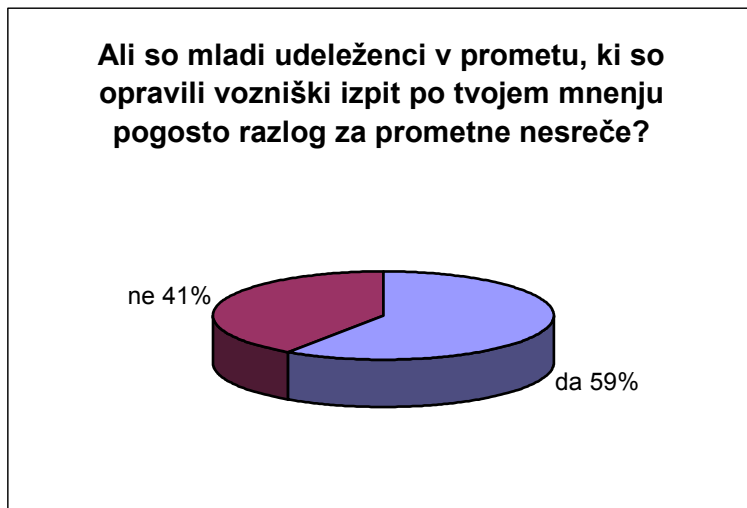
Graf 17: Vozniški izpit v tujini



Mnenja o zahtevnosti opravljanja voznškega izpita v Primerjavi med Slovenijo in tujino so različna. Opravljanje voznškega izpita v Sloveniji je za velik večino anketirancev isto kot je ostalih članicah Evropske Unije. Precejšen odstotek anketirancev meni, da je

opravljanje voznškega izpita v tujin težje, saj menijo, da so tam bolj zahtevne ceste in križišča, zlasti v večjih mestih. Ostali pa menijo, da je v Sloveniji težje opravljati voznški izpit zaradi velike zahtevnosti izpitne komisije.

Graf 18: Mladi kot razlog za prometne nesreče



Več kot polovica anketiranih meni, da so mladi udeleženci prometu, ki so opravili voznški izpit pogosto razlog za prometne nesreče. Vzrok za večje število prometnih nesreč pri mladih voznikih je veliki večini neizkušenost, hitrost, alkohol. Pogost razlog za prometne nesreče pri mladih pa je tudi dokazovanje pred vrstniki in misel, da so s pridobitvijo voznškega izpita pridobili vsa potrebna znanja in izkušnje, ki so potrebne pri vožnji.

Graf 19: Pristop izpitne komisije



Anketirancem, ki do pred kratkim končali z izobraževanjem v avto šoli se zdi novi pristop izpitne komisije korekten, saj vedo da bodo izpitne komisije z novim pristopom želele pridobiti več znanja od kandidatov. Nov pristop pa je tudi za marsikoga tudi zahtevnejši, kar vidijo zlasti z uvedbo novih teoretičnih pol, ki zahtevajo od kandidata bolj širok obseg znanja.

Graf 20: Vozniški izpit v drugi regiji



Več kot dve tretjini kandidatov ni opravljal voziškega izpita v drugi regiji, saj so bili mnenja da je v njihovi regiji bolj kvalitetno usposabljanje s strani avto šol, kar jim omogoča pridobitev več znanja in izkušnje iz bolj zahtevnih prometnih površin. Nekaj anketirancev pa je opravljal voziški izpit v drugi regiji, saj so tam lahko opravili voziški izpit hitreje, ceneje iz pred manj zahtevno izpitno komisijo.

4.2. Intervju

4.2.1. Gospod Milan Laubič

Pri usposabljanju kandidatov v avto šolah igra pomembno vlogo tudi izpitni center. Zanimalo naju je mnenje o načinu usposabljanja in najpogostejših napakah v avto šolah. Govorila sva z gospodom Laubičem, predsednikom Izpitne komisije v Celju.

Najprej je izpostavil problem pri teoretičnem delu izpita. Avto šole najpogosteje posvetijo premalo časa za razlago cestno prometnih predpisov. Skoraj nobeden tečaj ne traja do sedaj obveznih 15 ur. Po novem zakonu, ki je stopil v veljavo s 1.1.2005 pa naj bi imeli kandidati obveznih 40 ur teoretičnega dela usposabljanja. Problem pri pomanjkanju teoretičnega znanja, ki ga avto šole ne izvedejo korektno se pozna najprej, pri povečanju števila ur vožnje, saj se kandidat uči prometna pravila in signalizacijo na cesti. Poleg vsega tega je tudi težje opraviti teorijo na Upravni enoti.

Od prihoda novih izpitnih pol so rezultati znanja kandidatov, ki se usposablajo za voznika motornih vozil manjši od 50%. Problem se kaže v tem, da so bili kandidati v preteklosti navajeni na učenje iz izpitnih pol, ki so bile na teoretičnem preverjanju, ne pa iz za to namenjene literature. Glede na uveljavljene nove izpitne pole po vzorcu iz Evropske Unije in z vsemi novostmi, ki jih prenaša Zakon o varnosti v cestnem prometu se pričakuje temu ustrezna literatura.

Na vprašanje, kaj meni o novostih, ki jih je prinesel Zakon o varnosti v cestnem prometu in sicer o možnosti pričetka usposabljanja za voznika motornih vozil pri 16,5 letih. Odgovor je bil, glede na najino analizo anket pričakovan, kajti največji problem predsednik

Izpitne komisije v Celju vidi pri prisotnosti spremljevalca. Čeprav bi prisotnost spremljevalca kljub temu pripomogla k večjim izkušnjam kandidatov pri teh letih, posledično pa bi se povečala varnost in zmanjšanje števila nesreč, ki so posledica neizkušenosti. Večina mladih želi biti popolnoma samostojna in ne želi biti omejena s spremljevalcem.

Povedal name je tudi, da so avto šole prepuščene same sebi z vidika nadzorovanja. Zato je tudi manjša uspešnost. Z uveljavitvijo 40 ur strokovno – teoretičnega izobraževanja najin sogovornik upa in si želi, da bi bil nadzor nad tem izobraževanju bolj učinkovit.

4.2.2. Magister Bojan Žlender

Zaradi velikega oziroma največjega pomena varnosti pri usposabljanju kandidatov v avto šolah sva želela, da nama predstavijo svoje videnje in mnenje o usposabljanju kandidatov v avto šolah predsednik Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu nima neposredne vloge pri usposabljanju kandidatov v avto šolah, ampak lahko s svojimi predlogi vpliva na kakovost usposabljanja v avto šolah. Njegova najnovejša predloga sta predlog uvedbe programa za voznike začetnike in predlog vožnje s spremljevalcem pri 17 letih.

Njihova predloga se zgledujeta po Avstriji, kjer je takšen način pridobitve voznškega dovoljenja že ustaljena praksa. Prednost pri pridobitvi voznškega izpita pri 17 letih je pridobitev več izkušenj, kandidat bo lahko hitreje prišel do izpita in boljša vzpostavitev stika s starši, saj bo kandidat skupaj s spremljevalcem, ki je ponavadi eden izmed staršev preživel več časa.

Z vožnjo odličnosti in varno vožnjo, ki ju prinaša nov zakon bodo skušali zmanjšati število kilometrov do izkušenega voznika. Po mnenju mag. Bojana Žlendra je prvih 3000 km najbolj kritičnih za mladega voznika, po 100.000 prevoženih km pa voznik postane šele izkušen voznik.

Eno izmed mnenj mag. Bojana Žlendra je, da je odnos avto šol do teoretičnega usposabljanja preveč površinski in da delajo napako, saj ne poučijo svojih kandidatov dovolj preden se odpravijo na praktičen del izpita. V zakonu je določeno najmanjše število ur iz teoretičnega usposabljanja, vendar so le redke avto šole, ki to tudi upoštevajo. Vzrok za neupoštevanje je lahko tudi slab nadzor nad izvajanjem teoretičnih predavanj. Posledica pa je večje število ur vožnje, saj mora kandidat med vožnjo še dopolnjevati pomanjkljivo teoretično znanje.

Nekatere avto šole, po mnenju mag. Bojana Žlendra želijo privabiti kandidate z nižjo ceno ure vožnje. Kar je pa napačno. Kandidati bi se morali vprašati, koliko denarja bi porabili za celoten izpit, ne pa za uro vožnje. Ura vožnje ti kasneje nič ne pomeni, če pa moraš večkrat ponavljati izpit pred izpitno komisijo. Spet druge avto šole skrbijo, da pripravijo kandidata na izpitnika, ne pa, da ga naučijo varne vožnje in predvidevanja prometnih situacij.

4.2.3. Vodja avto šole

Vodja ene izmed celjskih avto šol nema je zaupal, da bo delo z mladimi ko govorimo o opravljanju vozniškega izpita pri 16,5 letih zelo odgovorno, tako z vidika inštruktorja kot spremljevalca, ki ga bo spremljal. Posebna težava se bo lahko pojavila pri vozilih, ker voznik spremljevalec zaradi konstrukcije samega vozila ne bo dosegljiva ročna zavora s katero lahko prepreči najhujše (Mercedes). Vsekakor bi bilo primerno, da ta vozila v katerih se vozijo mladi vozniki opremimo z spredaj in zadaj dobro vidnim napisom ali nalepko, da bodo lahko tudi ostali starejši vozniki znali paziti in rešiti napake mladega voznika na cesti. Meni tudi da ne bo velikega odziva na to novost usposabljanja.

Na vprašanje kakšno se mu zdi delo Izpitnega centra po vzoru Evropske Unije nama je odgovoril, da so izpitni centri dovolj usposobljeni in z svojim znanjem in strokovnostjo mnogokrat pomagajo vodjam avto šol in učiteljem vožnje pri njihovem delu z bodočimi vozniki.

Najin sogovornik meni, da je napaka ki se najpogosteje pojavlja pri usposabljanju kandidatov sposobnost, kako naučiti kandidata kulture obnašanja na prometnih površinah in humanosti do ostalih udeležencev v prometu (defenzivna vožnja). Defenzivna vožnja pa obsega 10 točk:

- navadite se najprej predvidevati nevarnosti,
- bodite pozorni na vedenje drugih voznikov, kolesarjev in pešcev,
- ne zapletajte drugih v vaše manevre,
- očitno in razumljivo – predvsem pa pravočasno opozarjajte na svoje namere,
- bodite strpni do napak drugih,
- nikoli ne ovirajte prometa,
- skrbite za to, da vas bodo drugi v vseh okoliščinah pravočasno videli,
- vedno skrbite za primerno varnostno razdaljo,
- izogibajte se cest s pregostim prometom,
- nikoli ne vozite na meji svojih sposobnosti in sposobnosti vašega vozila.

Pri primerjavi opravljanja vozniškega izpita pri nas ali v tujini pravi, da je vozniški izpit pri nas po vseh standardih enak kot v tujini. Meni da se vzgoja in kultura posameznika začne pri vzgoji od staršev, kasneje v vrtcih, šolah in okolici, ki imajo vso možnost izoblikovati odgovorno osebo, ki se tudi kot pešec in kolesar začne vključevati v promet.

O odhodu nekaterih kandidatov k opravljanju vozniškega izpita v druge regije vodja avto šole meni, da je ocenjevanje tam popolnoma enako, vendar pa se pogoji vožnje razlikujejo, saj je zahtevnost odvisna od opremljenosti cestišč s prometno signalizacijo in zahtevnostjo križišč.

4.3. Statistika

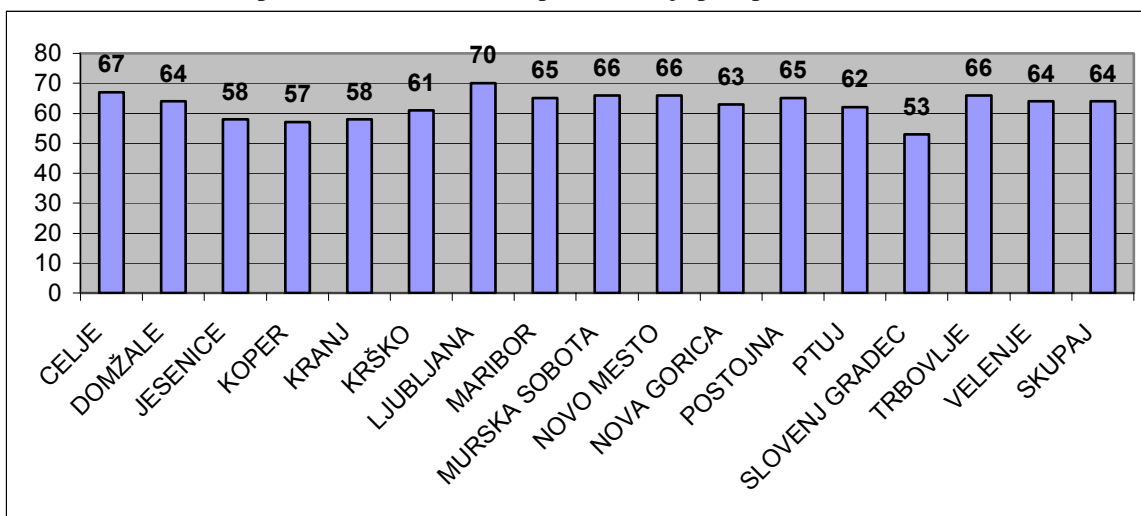
Uspešnost kandidatov se iz leta v leto dviga. Merjena je s primerjavo uspešno opravljenih izpitov in vseh prijav na teoretični ali praktični del v posameznem izpitnem centru. Uspešnost

iz leta v leto raste, vendar gre, glede na dobre razmere v družbi in glede na pozornost, ki je posvečena usposabljanju kandidatov, prepočasi navzgor.

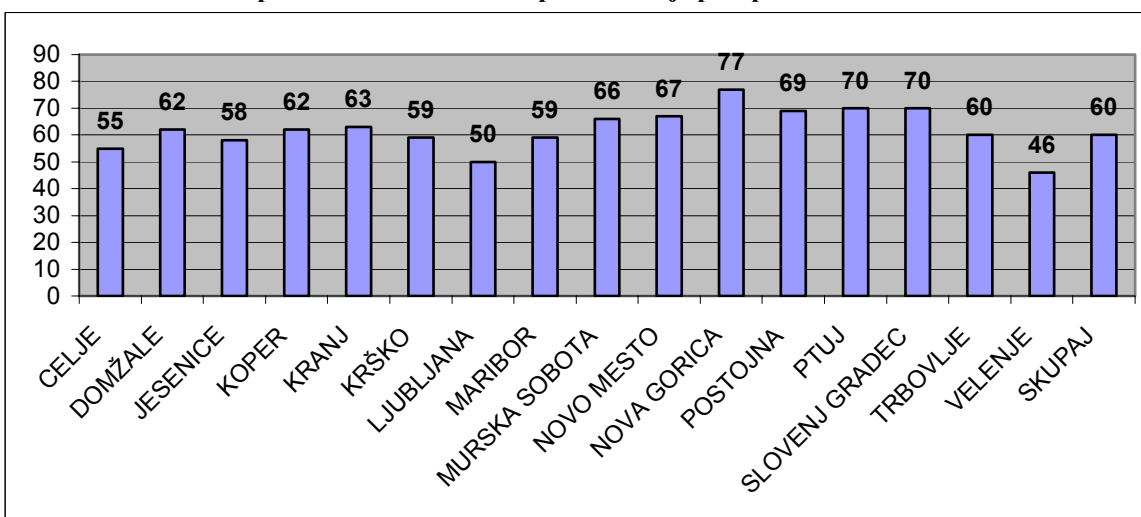
4.3.1. Uspešnost izpitnih centrov v letu 2003

Primerjava uspešnosti na teoretičnem in praktičnem delu izpita, po posameznih izpitnih centrih in po kategorijah vozil za leto 2003. Prikazano je razmerje med številom pristopov in številom opravljenih teoretičnih in praktičnih delov izpitov. Uspešnost je izražena v odstotkih.

Graf 21: Uspešnost kandidatov na izpitu iz teorije po izpitnih centrih v letu 2003



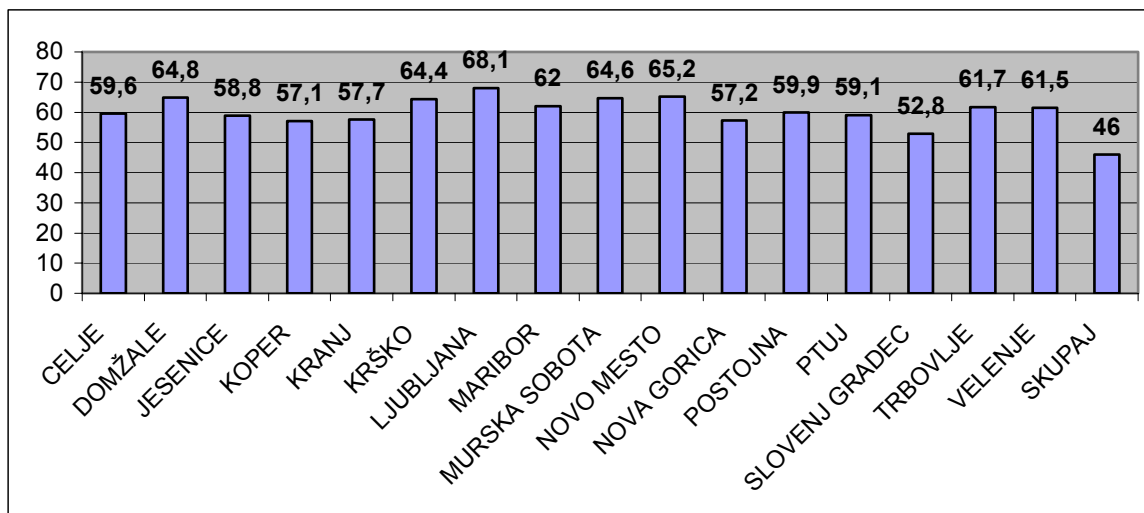
Graf 22: Uspešnost kandidatov na izpitu iz vožnje po izpitnih centrih v letu 2003



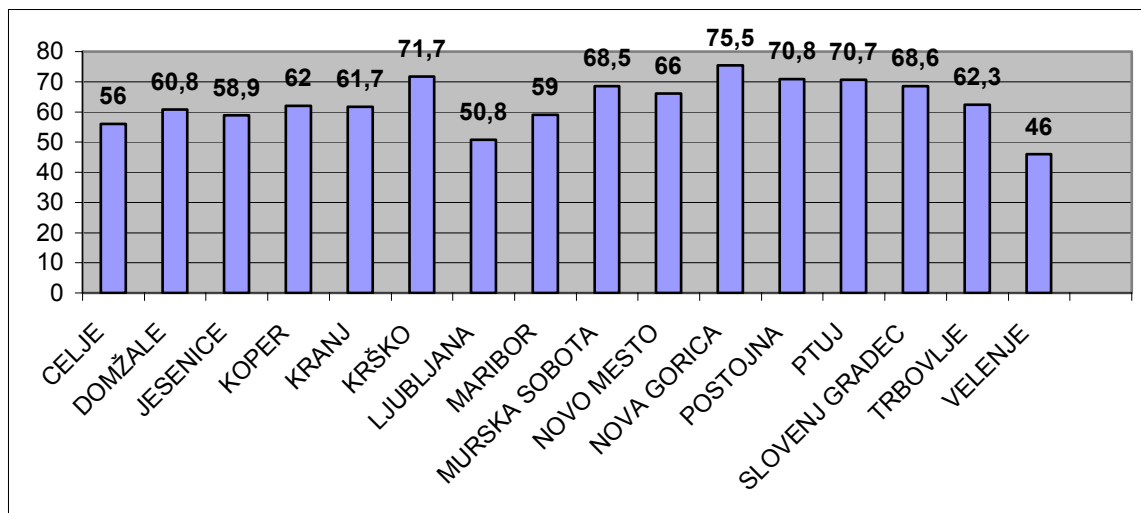
4.3.2. Uspešnost izpitnih centrov v letu 2002

Primerjava uspešnosti na teoretičnem in praktičnem delu izpita, po posameznih izpitnih centrih in po kategorijah vozil za leto 2002. Prikazano je razmerje med številom pristopov in številom opravljenih teoretičnih in praktičnih delov izpitov.

Graf 23: Uspešnost kandidatov na izpitu iz teorije po izpitnih centrih v letu 2002



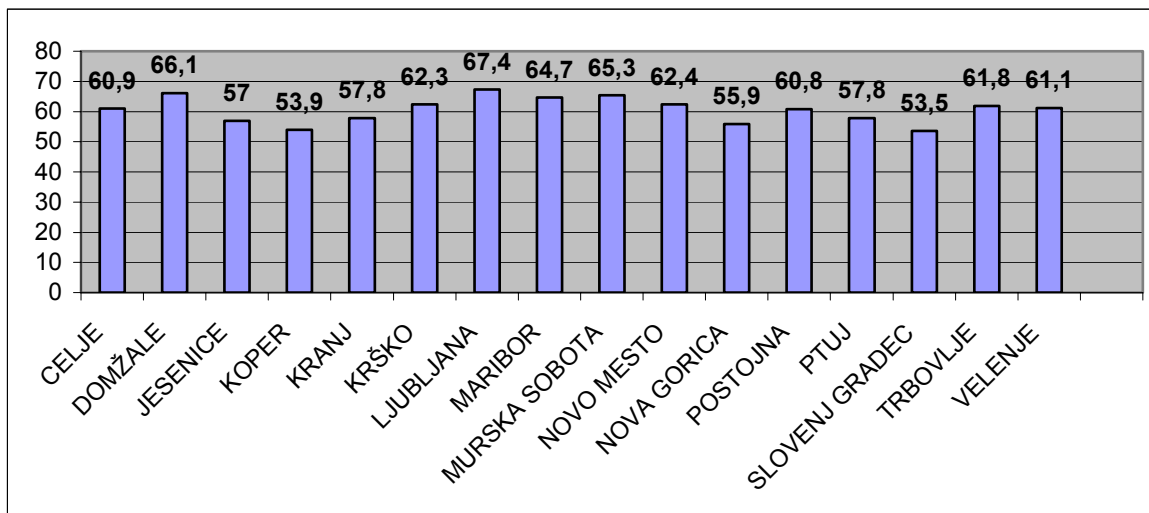
Graf 24: Uspešnost kandidatov na izpitu iz vožnje po izpitnih centrih v letu 2002



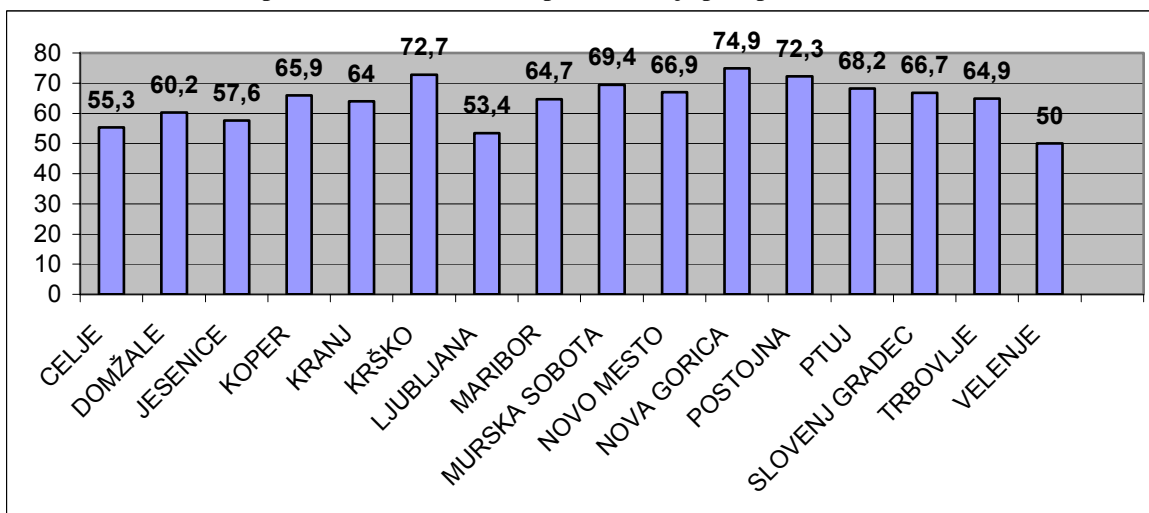
4.3.3. Uspešnost izpitnih centrov v letu 2001

Primerjava uspešnosti na teoretičnem in praktičnem delu izpita, po posameznih izpitnih centrih in po kategorijah vozil za leto 2001. Prikazano je razmerje med številom pristopov in številom opravljenih teoretičnih in praktičnih delov izpitov.

Graf 25: Uspešnost kandidatov na izpitu iz teorije po izpitnih centrih v letu 2001



Graf 26: Uspešnost kandidatov na izpitu iz vožnje po izpitnih centrih v letu 2001



4.4. Raziskava usposabljanja

Usposabljanje ne povečuje varnosti, čeprav njegov vpliv ni bil omejen in v preteklosti vzpodbujajoč. Zamislite si skupino ljudi, ki povečuje možnost nesreč s tem, da podcenjuje nevarnost dogodkov oziroma manevrov v katere so vključeni. Popravek njihovih napak in tveganja bi vodilo v manjše tveganje pri nesrečah.

To je, seveda, samo ena od posledic. Predvidoma, da bi rezultat usposabljanja te skupine ljudi zmanjšal število nesreč na celotno prebivalstvo. Ljudje bi takrat izkusili zmanjšano potrebo po previdnosti in število nesreč se ne bi spreminjalo na daljše obdobje.

Tukaj je še ena posledica. Ne smemo spregledati, da so še tukaj ostali ljudje, ki precenjujejo nevarnost določenih situacij in manevrov. Popravek precenjevanja bi pričakovano vodil v povečanje možnosti nesreč pri njih. Ljudje, ki imajo velik strah pred letenjem niso pogosto žrtve letalskih nesreč. Tisti, ki se bojijo višine ne bodo plezali na visoko lestev ter izzivali padeč iz nje. Tako kot pogum vzpostavlja življenja, ga strah varuje.

Ko je optimalno tveganje večje od ničnega tveganja, je dogajanje neizogibna posledica boja za uspeh. izziv je optimizirati tveganje nesreč, ne pa zmanjšati. Nič tvegati, nič pridobiti.

Tako, ko je bilo precenjevanje uspešno popravljeno, naj bi njihova pogostost nesreč porasla. Če se kopičenje nesreč dovolj poveča, da je opažena pri prebivalstvu na splošno, bi potem ti prebivalci postali bolj pazljivi in bi se kopičenje nesreč pričakovano vrnilo na začetno stanje, med ciljem tveganja in doživljanjem tveganja.

Pokazalo bi se , da bi kratko trajajoče prednosti pri varnosti bile izkušene iz usposabljanja. Zaznavanje, odločitve in večšine ravnanja z vozilom lahko samo povzroči valovanje izobraževalne uspešnosti, ne pa trajajoče in stalne spremembe.

Usposabljanje voznikov je pogosto videno kot protistrup za nesreče. Nekatere zahtevajo vozniško usposabljanje s pomočjo zakonov. Pristop k mandatskemu obdrževanju izpita se je pokazal vprašljiv. To je bilo potrebno za 16 in 17 letnike.

Vpliv takšnega pristopa je bil raziskan s pomočjo raziskovalcev, ki so prišli do zaključka, da nove zahteve niso imele znatnih rezultatov pri pogostosti in resnosti nesreč med novo usposobljenimi vozniki, ki so bili starejši od 18 let. To je bilo eno izmed večjih odkritij, ampak tu je bila še ena. tveganje nesreč se je celo povečalo za 16 in 17 letnike. To je bilo posvečeno dejstvu, da podaljševanje vozniškega izpita samo povečuje število mladih ljudi, ki morajo podaljševati vozniško dovoljenje pred 18. letom. Ekonomska pobuda za čakanje do te starosti – in izogibanja dodatnih stroškov pri takšnem usposabljanju pri registrirani avto šoli – ni več obstajala.

Nekatere države pa prepuščajo odločitev bodočim voznikom, da sami izbirajo med različnimi načini usposabljanja:

- uradno usposabljanje s strani srednjih šol
- zasebne avto šole
- neuradne inštrukcije s strani staršev ali starejše osebe

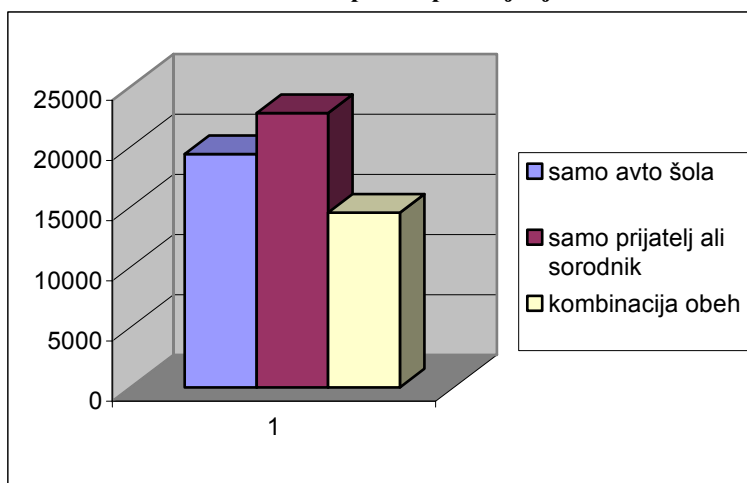
V nekaterih državah so celo ponujeni celo popusti pri zavarovanju vozila, za tiste, ki so prestali usposabljanje v avto šoli. To bi lahko bilo videno kot odziv na verovanje, da je uradno usposabljanje koristno do večje varnosti, ali pa je komercialna taktika pri povečanju trga in pri sklenitvi večjega števila zavarovanj. Verovanje v učinkovitost vozniškega usposabljanja bi lahko bil razlog pri državnem subvencioniranju vozniškega usposabljanja v srednjih šolah. Drugi razlog bi lahko bilo tudi zvišanje mobilnosti mladine.

Tako, tukaj sta dva nasprotujoča pogleda, eden, da se ohrani usposabljanje voznikov po klasični metodi in drugi, ki to zavrača. Nadaljnja izkušena dejstva bodo zanimiva. britanska raziskava je primerjala izkustvo nesreč voznikov, ki so bili usposobljeni oziroma naučeni po naslednjem načinu:

- a) samo avto šola
- b) samo prijatelj ali sorodnik
- c) kombinacija obeh

Izkustvo nesreč je bilo izraženo v prevoženih povprečnih kilometrih na nesrečo. Višja kot je številka, bolj varno je. V prvi skupini (a) je bilo povprečje 19.392 km, z prijateljem ali sorodnikom (b) je bilo 22.801 km in kombinirano usposabljanje pa je bilo 14.536 km.

Graf 27: Skupine usposabljanja



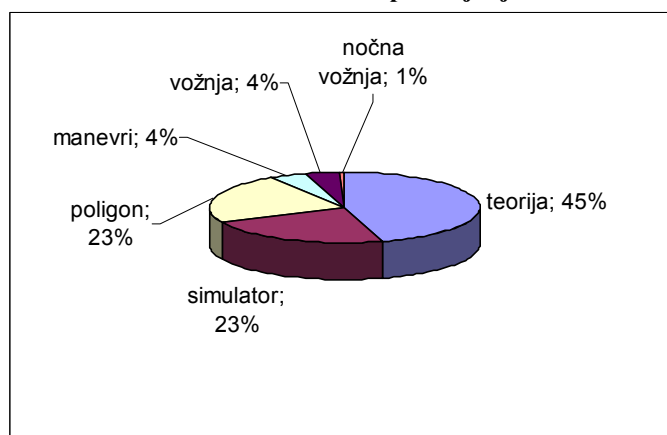
Z drugimi besedami je bila najbolj varna vožnja izvedena pri skupini (b) – med tistimi začetnimi vozniki, ki niso prejeli strokovne pomoči.

V Ontariu v Združenih državah Amerike je bila med uradno prijavljenimi nesrečami izvedena primerjava med 800 motoristi, ki so bili usposobljeni v Motorcycle Training Programme izvedenih s strani Ontario Safety League, in okoli 1100 motoristi, ki so imeli samo neuradno usposabljanje. Med tema skupinama ni bilo nobene razlike.

Čeprav te študije ne potrjujejo, da formalno usposabljanje naredi ljudi manj udeležene v prometnih nesrečah je lahko nasprotujoče, da se ukvarjamo z samo – izbranimi vzorci. Ljudje izberejo eden ali drugi način in je razumljivo, da je ta odločitev narejena na osnovi posameznikovega značaja, ki so povezani z možnostjo nesreč.

Zatorej smo se obrnili na resnično izkušnjo, ki je bila izvedena v Georgiji v Združenih državah Amerike. Georgija z glavnim mestom Atlanta. V tej državi začetnim voznikom ni dovoljeno izbirati, ampak so avtomatsko dodeljeni v tri dele usposabljanja. Prvi del vsebuje 32 ur teorije, 16 ur usposabljanja na simulatorju, 16 ur na poligonu, 3 ure vaje nevarnih manevrov in 3 ure vožnje po javnih prometnih poteh, ki vsebuje še 20 nočne vožnje.

Graf 28: Sestava usposabljanja



Drugi del omogoča pridobitev veščin, ki so potrebne za uspešno pridobitev voznškega izpita. Od vključitve tega ni bilo potrebno imeti več od 20 ur teorije, na simulatorju in poligonu, in samo ena ura dejanske vožnje. Ta tečaj je vseboval precej manj ur kot tipičen program usposabljanja.

Tretja skupina kandidatov ni imela formalnega usposabljanja, ampak so jih učili njihovi starši. Te skupine so bile usklajene po spolu, starosti, povprečnem uspehu in po psiho - ekonomskemu statusu staršev.

Vsaka izmed skupin v tej štiri letni raziskavi je vsebovala 5500 kandidatov. Vozniki, ki so se usposabljali v prvi skupini so pridobili voznško dovoljenje hitreje in imeli večje število nesreč od tistih, ki so imeli minimalno usposabljanje ali pa brez njega. Med ostalima dvema skupinama ni bilo velike razlike.

Očitno je, da rezultati te raziskave niso potrdili mnenja, da izboljšamo izobraževanje voznikov zmanjšuje število nesreč. Ampak zakaj je varnost pri strokovno usposobljenih kandidatih manjša? Primerjava med kandidati, ki so bili strokovno usposobljeni in med tistimi z minimalnim usposabljanjem pokaže, da so slednji končali usposabljanje z manjšo samozavestjo in so zaradi tega pri nadaljnji vožnji bolj pazljivi in pozorni.

To je bila verjetna interpretacija, ker je na ločenih preizkusih vožnje, skupina z intenzivnejšim usposabljanjem se je bolje izkazala od skupine, ki je imela minimalno usposabljanje, slednja pa bolje od skupine, ki ni imela usposabljanja sploh. Tako da izkušnje niso naredile razlike. Najbolj verjetno je, da je bila razlika v preveliki samozavesti, ali podcenjevanju nevarnosti, po drugi strani pa precenjevanju svojega znanja, podkrepjenim z mislijo pridobitve vsega znanja. Težko je sprejeti, da usposabljanje povečuje možnost nesreč. Predvidoma, da bi bila posledica usposabljanja popravek precenjevanja možnosti nesreč. To usposabljanje povzročilo povečanje števila nesreč, zaradi tega, ker bi vozniki začetniki postali bolj samozavestni. Boljše veščine vožnje še ne pomenijo manjšega števila nesreč.

Ostale raziskave kažejo tudi, da boljše spretnosti pri vožnji niso povezane z večjo varnostjo. Število različnih vrst prekrškov na voznškem izpitu v Angliji niso povezani s kasnejšim številom nesreč, ampak bi moralo biti povezano s tem, da njihovi prekrški niso bili dovolj resni, da bi kandidati padli na teoretičnem testu. Narediti prekršek pri nesreči ni nič bolj nenavadno pri voznikih z manj povprečnim znanjem iz teorije.

Raziskava števila nesreč pri športnih voznikih v Združenih državah Amerike je ugotovila, da so ti vozniki bolj pogosto udeleženi v nesrečah kot povprečni vozniki. Tukaj se nanašamo, seveda, na vožnjo po javnih cestah. Bilo je ugotovljeno, da so manj varni na prevoženem kilometru.

Iz našega pogleda je vzrok za večje število nesreč pri športnih voznikih večje tveganje. Za njih bi bila vožnja za avtomobilom kot povprečen voznik dolgačasna. Ni presenetljivo, da dobijo več kazni za prekrške, še posebej zaradi prevelike hitrosti.

5. ZAKLJUČEK

Pri usposabljanju kandidatov v avto šolah se do sedaj teoretično usposabljanje ni izvajalo v celoti (15 ur). Posledica tega nepopolnega izvajanja se lahko vidi v večjem številu ur vožnje pri teh kandidatih. Tudi novi zakon, ki prinaša mnogo novosti prinaša avto šoli in kandidatu mnogo več potrebnega teoretičnega in praktičnega znanja. Čeprav bi bila za mlade voznike vožnja z spremljevalcem bolj učinkovita pri dobivanju izkušenj, se večina le-teh rajši ne bi odločilo za ta način. Nekatere avto šole želijo privabiti kandidate z nižjo ceno ure vožnje. Kar je pa napačno. Kandidati bi se morali vprašati, koliko denarja bi porabili za celoten izpit, ne pa za uro vožnje. Ura vožnje ni pomembna, če pa moraš večkrat ponavljati izpit pred izpitno komisijo. Spet druge avto šole skrbijo, da pripravijo kandidata na izpitnika, ne pa, da ga naučijo varne vožnje in predvidevanja prometnih situacij.

5.1. Predlogi izboljšav:

- Nadzor nad teoretičnem usposabljanjem kandidatov (40ur),
- obvezno spremljanje poligonskih vaj,
- poglobljeno usposabljanje spremljevalcev za mlade voznike,
- boljše usposobiti kandidata z tehničnimi znanji (menjava gume, dolivanje tekočin, praktično ravnanje pri prometni nesreči...)
- permanentno usposabljanje inštruktorjev in predavateljev predpisov naj bo povezano z tekočo problematiko na osnovi analize preteklega obdobja.
- Ustanoviti centralni informacijski sistem na spletnih straneh ministrstva za šolstvo po vzoru ZDA (California).

6. VIRI

- AMZS, Program učenja vožnje (Ljubljana, oktober 1996)
- Gerald J.S. Wilde, Target Risk (Queen's University, Ontario, Canada 1994)
- Bojan Žlender, Ljubljana, 16. 2. 2005, ustni vir
- Milan Laubič, Celje, 24. 1. 2005, ustni vir
- Pravilnik o voznškem izpitu, UL št. 116, 27.11.2003
- Zakon o varnosti cestnega prometa, UL RS 83/2004

KAZALO SLIK, TABEL IN GRAFOV

Slika 1: Avto šole nekoč.....	6
Slika 2: Vozilo v avto šoli	7
Slika 3: Vozila v avto šoli	8
Slika 4: Učilnica v avto šoli	9
Slika 5: Učilnica v avto šoli	10
Slika 6: Pomoč spremljevalca	14
Tabela 1: Kategorije	7
Tabela 2: Povprečne cene usposabljanja iz teorije	12
Tabela 3: Povprečne cene usposabljanja iz vožnje	12
Tabela 4: Cene ostalih storitev	12
Tabela 5: Zakonske primerjave med državami	15
Tabela 6: program za voznike začetnike	17
Tabela 7: Zakonske rešitve v drugih državah.....	18
Tabela 8: Avstrijski model za voznike začetnike.....	19
Tabela 9: Avstrijski model za voznike.....	20
Graf 1: Ogroženost voznikov	13
Graf 2: Vzroki nesreč mladih voznikov	13
Graf 3: Odločanje za vozniški izpit.....	21
Graf 4: Odločanje za avto šolo	22
Graf 5: Po opravljenem vozniškem izpitu.....	23
Graf 6: Odločanje za izpit pri 16,5 letih.....	23
Graf 7: Primerjava s tujino	24
Graf 8: Mladi kot razlog za prometne nesreče	24
Graf 9: Pristop izpitne komisije po vzoru EU	25
Graf 10: Opravljanje vozniškega izpita v drugi regiji.....	25
Graf 11: Ne za izpit v drugi regiji	25
Graf 12: Da za izpit v drugi regiji	26
Graf 13: Odločitev k opravljanju vozniškega izpita.....	26
Graf 14: Izbira avto šole.....	27
Graf 15: Uporabljanje pridobljenih znanj	27
Graf 16: Opravljanje vozniškega izpita pri 16,5 letih	28
Graf 17: Vozniški izpit v tujini	28
Graf 18: Mladi kot razlog za prometne nesreče	29
Graf 19: Pristop izpitne komisije	29
Graf 20: Vozniški izpit v drugi regiji	30
Graf 21: Uspešnost kandidatov na izpitu iz teorije po izpitnih centrih v letu 2003	33
Graf 22: Uspešnost kandidatov na izpitu iz vožnje po izpitnih centrih v letu 2003	33
Graf 23: Uspešnost kandidatov na izpitu iz teorije po izpitnih centrih v letu 2002.....	34
Graf 24: Uspešnost kandidatov na izpitu iz vožnje po izpitnih centrih v letu 2002	34
Graf 25: Uspešnost kandidatov na izpitu iz teorije po izpitnih centrih v letu 2001	35
Graf 26: Uspešnost kandidatov na izpitu iz vožnje po izpitnih centrih v letu 2001	35
Graf 27: Skupine usposabljanja.....	37
Graf 28: Sestava usposabljanja	37