

Državni svetnik
Rudi Matjašič, mag.

Gospod
Mitja Bervar
Predsednik
Državnega sveta

Maribor, 8. maj 2015
DRŽAVNI SVET REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	11-05-2015
Šifra:	316-01/15-1/1
Povezava:	010-04/15-4
EPA:	EU:
Sign. zn.:	
Kratika:	

Zadeva: Pobude Ministrstvu za infrastrukturo in Javni agenciji Republike Slovenije za varnost prometa v zvezi s prometno varnostjo in šolami vožnje

Na podlagi 66. in 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) predlagam, da se na Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport ter Javno agencijo Republike Slovenije za varnost prometa naslovijo naslednje

pobude:

- 1. Za določeno obdobje naj se predpiše minimalna cena ure praktičnega dela usposabljanja kandidatov v šolah vožnje za voznike motornih vozil.**
- 2. Za voznike intervencijskih vozil naj se predpiše obvezno stalno izvajanje treningov varne vožnje, za ostale voznike motornih vozil naj se predpiše obvezna udeležba vsaj enega treninga varne vožnje. Treningi varne vožnje naj se financirajo iz državnega proračuna.**
- 3. V osnovnih in srednjih šolah naj se uvede obvezen predmet »prometna vzgoja«.**
- 4. Vzpostavi naj se sistem stalnega izobraževanja izkušenih in starejših voznikov, v okviru katerega bi se seznanili s spremembami zakonodaje ter osvežili znanja o pravilih varne vožnje.**
- 5. Ohrani naj se sedanji način opravljanja teoretičnega dela vozniškega izpita, ki ga morajo kandidati opraviti pred začetkom vožnje.**

Obrazložitev:

Vsi udeleženci cestnega prometa, prometni strokovnjaki in politiki bi morali narediti vse, da se uresniči vizija »0« iz Resolucije o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2020 (ReNPVCP13–22), ki pomeni nič smrtnih žrtev in nič hudo telesno poškodovanih oseb zaradi prometnih nesreč v

Sloveniji. Zaradi tega se predlagajo zgoraj navedene pobude, ki bi lahko pripomogle k lažjemu in hitrejšemu uresničevanju zastavljenega cilja.

I)

Šola vožnje ni klasična storitvena dejavnost, ampak dejavnost splošnega družbenega pomena, ki z izobraževanjem in usposabljanjem voznikov začetnikov pomembno vpliva na varnost cestnega prometa. Le šole vožnje s kakovostnim programom teoretičnega in praktičnega dela usposabljanja izobrazijo odgovorne bodoče voznike motornih vozil. V Sloveniji imamo veliko kakovostnih šol voženj, ki imajo ustrezno infrastrukturo (dober vozni park, urejeno in opremljeno učilnico, itd.), vendar se kandidati zanje odločajo vse redkeje, saj je na trgu veliko s. p., ki s prenizkimi cenami neloyalno konkurirajo resnim in odgovornim avtošolam. Zaradi navedenega se predlaga, da se, vsaj za določeno obdobje, predpiše minimalna cena ure vožnje, s čimer bi vplivali tudi na dvig kakovosti dela šol voženj. Dejstvo namreč je, da avtošole, ki nudijo svoje storitve po zelo nizkih cenah, ne morejo zagotavljati kakovostnega usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil. Če bi za določeno obdobje, npr. tri leta, predpisali minimalno ceno ure vožnje, bi se trg stabiliziral in obdržal le najboljše šole vožnje. Ob tem velja opozoriti na sosednjo Hrvaško, kjer so se soočali s podobnim problemom, ki so ga učinkovito rešili prav s predpisano najnižjo ceno ure vožnje. Če ima šola vožnje ugled, reference, odlične rezultate, vrhunsko opremljeno učilnico, sodoben vozni park in odlično dela, lahko ceno ure zviša.

II)

Za varnost cestnega prometa je, poleg odgovornega ravnanja voznikov, ključnega pomena njihova ustrezna usposobljenost, ki omogoča varno vožnjo v vseh voznih razmerah in v različnih pogojih. V šolah vožnje kandidati za voznike motornih vozil pridobijo teoretična in praktična znanja za samostojno varno udeležbo z vozilom v prometu, a včasih, v izjemno težkih in nevarnih situacijah, ko je treba hitro odreagirati, to znanje, četudi imajo vozniki dolgoletne izkušnje, ne zadošča za hitro in pravilno ukrepanje. Dodatno znanje tečajniki lahko dobijo na treningih varne vožnje, kjer se voznikom približa situacija vožnje tistemu stanju in posledicam, ki se v realnosti na cesti najpogosteje pojavljajo. Izvajanje programov vadbe varne vožnje za voznike motornih vozil je tudi eden od ukrepov za večjo varnost udeležencev v cestnem prometu, ki jih opredeljuje Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2020 (ReNPVCP13–22).

Vozniki intervencijskih vozil, ki vozijo z vklopljenimi opozorilnimi svetilkami (npr. vozila nujne medicinske pomoči, gasilska vozila, policijska vozila, spremljanje »VIP« oseb) morajo v zelo težkih prometnih situacijah obvladati vozilo in v zelo kratkem času (v hipu) odreagirati in pravilno ukrepati, zato bi bilo primerno, da se za voznike intervencijskih vozil obvezno zahteva permanentno opravljanje treningov varne vožnje, saj bi takšna ukrepanja prešla iz miselnega procesa v refleksno ravnanje.

Trening varne vožnje bi morali obvezno (vsaj enkrat) opraviti tudi ostali vozniki motornih vozil, da bi se naučili obvladovati vozilo v različnih razmerah in pogojih ter spoznali, kako težko je (v večini primerov skoraj nemogoče) obvladati vozilo, če vozimo prehitro.

Obvezne treninge varne vožnje bi morala financirati država, saj so bolj usposobljeni in spretni vozniki odgovornejši in manj rizični ter zagotavljajo večjo varnost udeležencev v prometu in s tem manjšo možnost prometnih nesreč ter posledično manj družbenih stroškov zaradi telesno poškodovanih in mrtvih na cestah. Glede na to bi bila investicija v treninge varne vožnje dobesedno zanemarljiva.

III)

Čeprav je prometna vzgoja vključena v nekatere vzgojno-izobraževalne predmete in prometno-vzgojne dejavnosti, bi otroci v okviru samostojnega predmeta pridobili bistveno več znanja in vzpostavili bolj odgovoren odnos do prometne varnosti. Z več znanja o prometni varnosti bi lahko otroci že v zgodnji fazi razvili npr. skrb za druge udeležence v prometu in pridobili pozitivna stališča do primerne hitrosti, kar je ključnega pomena za večjo varnost v prometu. Obenem bi šole na ta način ozaveščale tudi starše, ki lahko vzgajajo svoje otroke z dobrimi zgledi varnega obnašanja v prometu.

Predmet bi lahko uvedli na naslednji način:

- I. triada: samostojni udeleženec cestnega prometa kot pešec in kot potnik v avtomobilu;
- II. triada: samostojni udeleženec cestnega prometa kot kolesar;
- III. triada: samostojni udeleženec cestnega prometa kot motorist oziroma kot priprava za pridobitev vozniškega dovoljenja za osebni avto (16 let).

Zaradi uvedbe prometne vzgoje kot obveznega predmeta bi lahko zmanjšali število ur pri ostalih predmetih (npr. zgodovina, geografija, kemija), zaradi česar otroci ne bi bili dodatno obremenjeni. Medtem ko je možen popravni izpit na drugih področjih družbenega življenja, v prometu popravnega izpita ni.

IV)

Stalno izobraževanje (izkušenih in starejših) voznikov motornih vozil o prometni varnosti ne bi predstavljalo preskusa za ohranitev ali izgubo vozniškega dovoljenja, ampak bi na predavanjih udeleženci dobili vse informacije o novostih v cestnem prometu in osvežili ter posodobili pred leti pridobljena znanja, kar bi le izboljšalo varnost udeležencev v prometu.

Ker je na področju varnosti cestnega prometa (ne)znanje resnično velik problem, predvsem teoretično (ne)znanje, se ponekod (npr. v okviru društev upokojencev, ŽŠAM, AMD, itd.) že izvajajo predavanja za izkušene voznike motornih vozil. Odzivi slušateljev so izjemno pozitivni. Predlagano stalno izobraževanje bi se lahko izvedlo v več fazah, npr.:

Prva faza: delno se že izvaja v okviru brezplačnih predavanj, kjer slušatelji ne dobijo nobenih bonitet, ampak so predavanja namenjena izključno pridobivanju dodatnega znanja varne vožnje.

Druga faza: animirati bi morali zavarovalnice, da bi začele izvajati predavanja, ki bi se zaključila s preskusom znanja. Če bi voznik uspešno opravil izpit, bi bil zaradi novih

znanj manj rizičen voznik in posledično deležen občutnih ugodnosti pri sklepanju zavarovanja avtomobilske odgovornosti.

Tretja faza: priprava na uvedbo obveznega izobraževanja (pridobivanje informacij s prej navedenimi cilji) vseh voznikov motornih vozil, npr. vsakih 5 let.

V)

Obstajajo pobude, da bi kandidati teoretični del voznškega izpita lahko opravljali kasneje, ko že vozijo z učiteljem vožnje, kar pa bi lahko vodilo le v slabšo teoretično usposobljenost kandidatov.

Če bi kandidati začeli s praktičnim delom usposabljanja oziroma vožnjo že med teoretičnim usposabljanjem, bi sicer pridobili nekaj praktičnega znanja, ki bi jim lahko pomagalo pri razumevanju teorije, vendar bi šole vožnje v tem primeru manj pozornosti namenile teoretičnemu delu in težile k temu, da bi kandidati čim hitreje začeli voziti, saj jim izvajanje praktičnega usposabljanja kandidatov pomeni vir zaslužka. Ker kandidati ne bi imeli zadostnega teoretičnega znanja, bi teoretični del usposabljanja opravili v času ure vožnje, kar bi vodilo v večje število ur vožnje in s tem višje stroške voznškega izpita.

Pri opravljanju voznškega izpita je velikokrat prevladalo prepričanje, da lahko dobiš teoretično znanje vožnje v času učenja čez vikend, kar pa zagotovo ni dovolj za pridobitev zadostnega teoretičnega znanja, ki lahko pomaga pri razumevanju tveganih prometnih situacij in ravnanj.

Dosedanji način opravljanja teoretičnega dela voznškega izpita pred vožnjo zagovarjajo tudi nekatere šole vožnje, saj ugotavljajo, da sedanji sistem opravljanja voznškega izpita zahteva večjo zavzetost učiteljev predpisov, da kandidatom posredujejo ustrezno teoretično znanje, ki je nujno za varno vožnjo. Pomisleki pobudnikov za spremembo sedanjega sistema, da kandidati težje razumejo zapletena križišča in nekatere situacije, če istočasno ne vozijo, niso na mestu, saj so za predavanja teorije na voljo kakovostni programi, ki zelo realno, prek filmov in 3D animacij, prikažejo prometne situacije. Predavatelji cestno-prometnih predpisov so dovolj dobro usposobljeni, da vsem kandidatom na ustrezen način posredujejo znanje in razjasnijo različne prometne okoliščine. Kandidati imajo na razpolago tudi kakovostno tiskano (knjige, brošure) in elektronsko (npr. simulacije teoretičnega dela izpita) literaturo.

Državni svetnik
Rudi Matjašič, mag.