



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



Javna agencija za znanstvenoraziskovalno
in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

Učinkovitost vožnje s spremljevalcem

Sinteza ugotovitev in predlogi za nadgradnjo obstoječega
sistema vožnje s spremljevalcem

Avtorji: Darja Topolšek, Tina Cvahte Ojsteršek, Andrej Brglez

Projekt številka V5-24077 »Učinkovitost vožnje s spremljevalcem« sta sofinancirala Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije iz državnega proračuna in sofinancer Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

Celje, 2026

Naslov: Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Sinteza ugotovitev in predlogi za nadgradnjo obstoječega sistema vožnje s spremljevalcem

Vodja projekta: dr. Darja Topolšek

Člani projektne skupine: dr. Tina Cvahte Ojsteršek, Andrej Brglez

Izdajatelj: Laboratorij za trajnostno mobilnost in transport, Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

Kraj: Celje

Leto: 2026

Projekt številka V5-24077 »Učinkovitost vožnje s spremljevalcem« sta sofinancirala Javna agencija za znanstvenoraziskovalno in inovacijsko dejavnost Republike Slovenije iz državnega proračuna in sofinancer Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

Kazalo vsebine

1	UVOD.....	1
2	PREGLED SISTEMA VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM V SLOVENIJI.....	3
3	ZNAČILNOSTI PROGRAMOV VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM V IZBRANIH DRŽAVAH	8
3.1	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM V AVSTRIJI	8
3.2	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM V BELGIJI	11
3.3	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM NA DANSKEM.....	14
3.4	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM NA FINSKEM	15
3.5	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM V FRANCII.....	17
3.6	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM V LUKSEMBURGU	20
3.7	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM V NEMČIJI	23
3.8	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM NA NIZOZEMSKEM	26
3.9	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM NA ŠVEDSKEM.....	30
3.10	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM V ZDRUŽENEM KRALJESTVU	33
3.11	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM V AVSTRALIJI	35
3.12	VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM V ZDA	37
3.13	PRIMERJALNI PREGLED SISTEMOV VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM V IZBRANIH DRŽAVAH.....	40
4	PREGLED ZNANSTVENIH RAZISKAV O IZOBRAŽEVANJU VOZNIKOV ZAČETNIKOV IN VOŽNJI S SPREMLJEVALCEM	55
4.1	DEJAVNIKI UČENJA VOŽNJE IN RAZVOJA KOMPETENC MLADIH VOZNIKOV V OBDOBJU VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM 55	
4.1.1	<i>Teoretični okvir GDE.....</i>	56
4.1.2	<i>Individualne značilnosti voznikov začetnikov.....</i>	57
4.1.3	<i>Vloga spremljevalca pri razvoju višjih ravni GDE</i>	60
4.1.4	<i>Kognitivni in motivacijski dejavniki v obdobju vožnje s spremljevalcem.....</i>	62
4.1.5	<i>Značilnosti voženj s spremljevalcem</i>	64
4.2	SISTEMSKI DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA UČINKOVITOST VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM.....	66
4.2.1	<i>Obseg vožnje s spremljevalcem in učinki</i>	67
4.2.2	<i>Starost in trajanje učnega obdobja ter tveganje ob začetku samostojne vožnje.....</i>	69
4.2.3	<i>Vsebine in razmere vožnje s spremljevalcem</i>	71
4.2.4	<i>Spremljanje opravljenih ur vožnje s spremljevalcem</i>	72
5	ZNAČILNOSTI KANDIDATOV ZA VOZNIŠKI IZPIT IN NJIHOVE IZKUŠNJE Z VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM	74

5.1	PROFIL IN USPEŠNOST KANDIDATOV ZA VOZNIŠKI IZPIT KATEGORIJE B V SLOVENIJI	75
5.1.1	<i>Vključenost v program Vožnja s spremljevalcem</i>	76
5.1.2	<i>Primerjava skupin kandidatov s spremljevalcem in brez spremljevalca</i>	79
5.2	ANALIZA ANKETE MED KANDIDATI ZA VOZNIŠKI IZPIT KATEGORIJE B – VOŽNJA S SPREMLJEVALCEM	89
5.2.1	<i>Analiza anketnih vprašalnikov PRED</i>	90
5.2.2	<i>Analiza anketnih vprašalnikov PO</i>	104
5.2.3	<i>Primerjava odgovorov PRED in PO</i>	132
6	SPREMLJEVALCI IN NJIHOVE VLOGE TER VPLIVI NA KANDIDATA	148
6.1	OSNOVNE ZNAČILNOSTI SPREMLJEVALCEV KANDIDATOV ZA VOZNIŠKI IZPIT B KATEGORIJE V SLOVENIJI 149	
6.2	ANALIZA ANKETE MED SPREMLJEVALCI	151
6.2.1	<i>Profil sodelujočih spremljevalcev</i>	152
6.2.2	<i>Dostopnost informacij o sistemu vožnje s spremljevalcem in dodatno usposabljanje 160</i>	
6.2.3	<i>Vloga in vedenje spremljevalca</i>	163
6.2.4	<i>Samorefleksija in napake kandidatov</i>	168
6.2.5	<i>Refleksija spremljevalcev o izkušnji in učinkih sistema vožnje s spremljevalcem</i>	170
7	MNENJA IN PREDLOGI UČITELJEV VOŽNJE GLEDE SISTEMA VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM	176
7.1	DEMOGRAFSKE ZNAČILNOSTI IN POKLICNE IZKUŠNJE UČITELJEV VOŽNJE	176
7.2	PRAKSE ŠOL VOŽNJE IN NAČIN SPODBUJANJA KANDIDATOV	180
7.3	POTEK VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM IN ORGANIZACIJA USPOSABLJANJA	184
7.4	PREDVIDENI UČINKI VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM	188
7.5	OCENJEVANJE SISTEMA IN VLOGA UČITELJA VOŽNJE PRI IZBOLJŠAVAH	191
7.6	ZAHTEVE IN PRIČAKOVANJA DO SPREMLJEVALCEV	195
7.7	IZKUŠNJE UČITELJEV VOŽNJE TER DODATNI PREDLOGI	197
8	UGOTOVITVE IZ TESTIRANJA NA SIMULATORJU VOŽNJE	200
8.1	METODOLOGIJA IZVEDBE TESTIRANJA NA SIMULATORJU	201
8.2	SAMOOCENA OBREMENITEV MED VOŽNJO	203
8.3	OCENA KORISTNOSTI UPORABE SIMULATORJA	207
8.4	PARAMETRI VIZUALNE POZORNOSTI	210
8.5	POVEZANOST SAMOOCENJENE OBREMENITVE IN PARAMETROV VIZUALNE POZORNOSTI	212
9	PREDLOGI ZA NADGRADNJO SISTEMA VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM NA PODLAGI UGOTOVITEV RAZISKAVE	215
9.1	SKLOP 1: KROVNI NORMATIVNI OKVIR: USKLADITEV SISTEMA SPREMLJANE VOŽNJE Z DIREKTIVO (EU) 2025/2205	216

9.1.1	<i>Predlog 1: Priprava in sprejem celovite novelacije ZVoz-1 za uskladitev in nadgradnjo sistema vožnje s spremljevalcem</i>	217
9.1.2	<i>Predlog 2: Uvedba minimalnih tehničnih varnostnih standardov za vozila med vožnjo s spremljevalcem</i>	219
9.2	SKLOP 2: UREDITEV PROCESA IN PRIPRAV PRED ZAČETKOM VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM	221
9.2.1	<i>Predlog 3: Enotna vstopna točka za vključene v sistem vožnje s spremljevalcem</i>	222
9.2.2	<i>Predlog 4: Vstop v vožnjo s spremljevalcem na podlagi predhodne strokovne ocene pripravljenosti kandidata</i>	226
9.2.3	<i>Predlog 5: Strukturirana prehodna ura med šolo vožnje in vožnjo s spremljevalcem (skupna vožnja kandidata, njegovih spremljevalcev in učitelja vožnje)</i>	230
9.3	SKLOP 3: USPOSOBLJENI SPREMLJEVALEC	234
9.3.1	<i>Predlog 6: Obvezno uvodno usposabljanje spremljevalcev (standardiziran program z dvema moduloma)</i>	235
9.3.2	<i>Predlog 7: Jasnejši pogoji in merila za primernost spremljevalcev ter nadzor nad skladnostjo pogojev</i>	240
9.4	SKLOP 4: STRUKTURIRANA PRAKSA KANDIDATA	246
9.4.1	<i>Predlog 8: Fazno in kurikularno vodena vožnja s spremljevalcem z obveznimi kontrolnimi točkami</i>	247
9.4.2	<i>Predlog 9: Strukturirana refleksija po vsaki vožnji s spremljevalcem; »model treh vprašanj«</i>	254
9.5	SKLOP 5: DIGITALIZACIJA IN ORODJA ZA KAKOVOST	257
9.5.1	<i>Predlog 10: Digitalni dnevnik voženj kandidata v okviru vožnje s spremljevalcem (e-logbook)</i>	258
9.5.2	<i>Predlog 11: Simulator – strukturiran trening tveganih situacij</i>	262
10	CITIRANA DELA	266

Kazalo slik

SLIKA 1: STAROSTNA STRUKTURA KANDIDATOV OB ODDAJI VLOGE ZA VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM (N = 48.952)	76
SLIKA 2: ŠTEVILO SPREMLJEVALCEV NA KANDIDATA ZA VOZNIŠKI IZPIT B KATEGORIJE (N = 48.952; ŠTEVILO KANDIDATOV) ..	77
SLIKA 3: SPREMLJEVALCI KANDIDATOV ZA IZPIT B KATEGORIJE PO STATUSU (N = 105.280)	77
SLIKA 4: ČAS OD VPISA PRVEGA SPREMLJEVALCA DO PRVEGA TERMINA PRAKTIČNEGA IZPITA ZA B KATEGORIJU (V DNEVIH) (N = 21.162).....	79
SLIKA 5: DELEŽ KANDIDATOV NA IZPITNI VOŽNJI, KI SO/NISO VOZILI S SPREMLJEVALCEM (N = 44.312; KANDIDATOV).....	82
SLIKA 6: PORAZDELITVE ŠTEVILA UR VOŽNJE V ŠOLI VOŽNJE OB PRISTOPU NA IZPIT	83
SLIKA 7: ŠTEVILO KANDIDATOV GLEDE NA ŠTEVILO POSKUSOV OPRAVLJANJA PRAKTIČNEGA DELA VOZNIŠKEGA IZPITA (S SPREMLJEVALCEM: N = 21.803; BREZ SPREMLJEVALCA: N = 22.509)	85
SLIKA 8: DELEŽ KANDIDATOV GLEDE NA ŠTEVILO POSKUSOV OPRAVLJANJA PRAKTIČNEGA DELA VOZNIŠKEGA IZPITA (S SPREMLJEVALCEM: N = 21.803; BREZ SPREMLJEVALCA: N = 22.509)	86
SLIKA 9: STAROSTNA STRUKTURA ANKETIRANCEV - PRED (N = 116)	90
SLIKA 10: SAMOOCENA ZANESLJIVOSTI MLADIH VOZNIKOV PRI POSAMEZNIH VOZNIŠKIH SPRETNOSTIH – PRED (N = 110)...	92
SLIKA 11: OCENA RAZLOGOV ZA ODLOČITEV ZA VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PRED (N = 114)	94
SLIKA 12: ŠTEVILO OSEB, VPISANIH V EVIDENČNI KARTON KANDIDATA – PRED (N = 113).....	95
SLIKA 13: IZBOR SPREMLJEVALCEV, VPISANIH V EVIDENČNI KARTON KANDIDATA – PRED (N = 113).....	96
SLIKA 14: ŠTEVILO UR VOŽNJE V ŠOLI VOŽNJE PRED ODDAJO VLOGE ZA VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PRED (N = 113)	97
SLIKA 15: DODATNI POGOJI ŠOL VOŽNJE PRED ODDAJO VLOGE ZA VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PRED (N = 92)	98
SLIKA 16: USPOSABLJANJE SPREMLJEVALCEV PRED ZAČETKOM VOŽNJE KANDIDATOV – PRED (N = 110)	99
SLIKA 17: PRIČAKOVANI MESEČNI OBSEG VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM – PRED (N = 113).....	100
SLIKA 18: PRIČAKOVANJA KANDIDATOV GLEDE OKOLIŠČIN VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM – PRED (N = 112)	101
SLIKA 19: PRIČAKOVANA VLOGA SPREMLJEVALCA PRI UČENJU VOŽNJE – PRED (N = 110)	102
SLIKA 20: PRIČAKOVANA POGOSTOST POSAMEZNIH VEDENJ SPREMLJEVALCA MED VOŽNJO – PRED (N = 110).....	103
SLIKA 21: STRUKTURA ANKETIRANCEV GLEDE NA STAROST – PO (N = 142).....	104
SLIKA 22: POGOSTOST UPORABE RAZLIČNIH VRST VOZIL MED ANKETIRANCI – PO (N = 142).....	105
SLIKA 23: SAMOOCENA ZANESLJIVOSTI MLADIH VOZNIKOV PRI POSAMEZNIH VOZNIŠKIH SPRETNOSTIH PO OPRAVLJENEM PRAKTIČNEM DELU IZPITA – PO (142)	107
SLIKA 24: SAMOOCENA VOZNIŠKEGA SLOGA MLADIH VOZNIKOV NA BIPOLARNIH LESTVICAH – PO (N = 142)	108
SLIKA 25: SAMOPOROČANA TIPIČNA OBČUTJA PRI VOŽNJI – PO (N = 142)	109
SLIKA 26: PERCEPCIJA KORISTNOSTI UPORABE SIMULACIJ TVEGANIH PROMETNIH SITUACIJ V USPOSABLJANJU VOZNIKOV – PO (N = 142).....	110
SLIKA 27: IZBOR SPREMLJEVALCEV, VPISANIH V EVIDENČNI KARTON KANDIDATA – PO (N = 140)	111
SLIKA 28: OBSEG VOŽNJE Z MAMO MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 121)	111
SLIKA 29: OBSEG VOŽNJE Z OČETOM MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 113)	112
SLIKA 30: OBSEG VOŽNJE Z BRATOM/SESTRO MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 10).....	112
SLIKA 31: OBSEG VOŽNJE S STRICEM/TETO MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 21)	113

SLIKA 32: OBSEG VOŽNJE S PRIJATELJEM/PRIJATELJICO MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 2)	113
SLIKA 33: ČAS OD VPISA PRVEGA SPREMLJEVALCA DO PRVEGA TERMINA PRAKTIČNEGA IZPITA ZA B KATEGORIJU (V DNEVIH) – PO (N = 36)	115
SLIKA 34: ŠTEVILO OPRAVLJENIH UR VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 138)	116
SLIKA 35: DEJANSKI MESEČNI OBSEG VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 137)	116
SLIKA 36: IZKUŠNJE KANDIDATOV Z NADZORNIMI ORGANI MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 135)	117
SLIKA 37: ŠTEVILO RAZLIČNIH VOZIL, UPORABLJENIH MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 135)	118
SLIKA 38: VRSTE MOTORNEGA POGONA VOZIL, UPORABLJENIH MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 135).....	119
SLIKA 39: PRISOTNOST ASISTENČNIH SISTEMOV V VOZILIH, UPORABLJENIH MED VOŽNJO – PO (N = 135)	120
SLIKA 40: ODLOČANJE O IZBIRI TRASE IN VAJ MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 135).....	121
SLIKA 41: OKOLIŠČINE VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 135)	122
SLIKA 42: VLOGA SPREMLJEVALCA PRI UČENJU VOŽNJE – PO (N = 135)	123
SLIKA 43: POGOSTOST POSAMEZNIH VEDENJ SPREMLJEVALCA MED VOŽNJO – PO (N = 135).....	124
SLIKA 44: VSILJEVANJE DRUGAČNIH VOZNIŠKIH PRAKS S STRANI SPREMLJEVALCA – PO (N = 117).....	125
SLIKA 45: SPODBUJANJE TVEGANEGA ALI NEPRIMERNEGA VEDENJA S STRANI SPREMLJEVALCA MED VOŽNJO – PO (N = 116)	126
SLIKA 46: STOPNJA SAMOSTOJNOSTI PRI SPREJEMANJU ODLOČITEV MED VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 116).....	127
SLIKA 47: POGOSTOST ANALIZIRANJA VOŽNJE IN RAZPRAVE O NAPAKAH S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 115).....	127
SLIKA 48: BELEŽENJE TRAJANJA VOŽNJE IN ZNAČILNOSTI VOŽNJE S STRANI SPREMLJEVALCA – PO (N = 114).....	128
SLIKA 49: POGOVOR O SKRBEH IN STRAHOVIH GLEDE VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 114).....	128
SLIKA 50: ZAZNANO ZAUPANJE SPREMLJEVALCA V VOZNIŠKE SPOSOBNOSTI VOZNIKA ZAČETNIKA – PO (N = 115)	129
SLIKA 51: OCENE KORISTNOSTI IN KAKOVOSTI IZKUŠENJ PRI VOŽNJI S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 115)	130
SLIKA 52: VKLJUČENOST KANDIDATOV V USPOSABLJANJE V ŠOLI VOŽNJE MED OBDOBJEM VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM – PO (N = 139)	131
SLIKA 53: PORAZDELITVE ŠTEVILA UR VOŽNJE OB PRISTOPU NA IZPIT (OPRAVLJEN) – PO (N = 139).....	131
SLIKA 54: USPEŠNOST OPRAVLJANJA PRAKTIČNEGA DELA VOZNIŠKEGA IZPITA GLEDE NA ŠTEVILO POSKUSOV – PO (N = 59)132	132
SLIKA 55: STAROSTNA STRUKTURA SPREMLJEVALCEV KANDIDATOV ZA VOZNIŠKI IZPIT KATEGORIJE B (N = 105.280).....	150
SLIKA 56: TRAJANJE LASTNIŠTVA VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA MED SPREMLJEVALCI KANDIDATOV ZA IZPIT KATEGORIJE B (N = 105.274).....	151
SLIKA 57: STAROSTNA STRUKTURA ANKETIRANIH SPREMLJEVALCEV (N = 86)	152
SLIKA 58: STOPNJA IZOBRAZBE ANKETIRANIH SPREMLJEVALCEV (N = 86)	153
SLIKA 59: LASTNIŠTVO VOZNIŠKEGA DOVOLJENJA MED SPREMLJEVALCI	153
SLIKA 60: ODNOSI MED SPREMLJEVALCI IN KANDIDATI ZA VOZNIKE (N = 86).....	154
SLIKA 61: POGOSTOST VOŽNJE OSEBNEGA AVTOMOBILA (M = 86)	154
SLIKA 62: PREDHODNE IZKUŠNJE ANKETIRANCEV V VLOGI SPREMLJEVALCA KANDIDATU ZA VOZNIKA B KATEGORIJE (N = 86)	155
SLIKA 63: POVPREČNI LETNI PREVOŽENI KILOMETRI Z OSEBNIM AVTOMOBILOM (N = 83)	155

SLIKA 64: UDELEŽBA ANKETIRANIH SPREMLJEVALCEV NA PROGRAMIH IN DELAVNICAH S PODROČJA VARNE VOŽNJE (N = 84)	156
SLIKA 65: SAMOOCENA ZANESLJIVOSTI VOZNIŠKIH SPRETNOSTI MED SPREMLJEVALCI (N = 86)	158
SLIKA 66: ODNOS ANKETIRANCEV DO VOŽNJE IN TVEGANJA V PROMETU (N = 86)	159
SLIKA 67: SAMOOCENA VOZNEGA SLOGA MED ANKETIRANCI (N = 86)	160
SLIKA 68: VIRI INFORMACIJ O VLOGI SPREMLJEVALCEV KANDIDATOV ZA VOZNIKA (N = 86)	161
SLIKA 69: DODATNO USPOSABLJANJE SPREMLJEVALCEV PRED VOŽNJO S KANDIDATOM (N = 86)	163
SLIKA 70: POGOSTOST POVRATNIH INFORMACIJ IN USMERJANJA SPREMLJEVALCEV (N = 86)	164
SLIKA 71: VEDENJE SPREMLJEVALCEV MED VOŽNJO (N = 86)	165
SLIKA 72: STOPNJA ZAUPANJA SPREMLJEVALCEV V VOŽNJO KANDIDATA (N = 86)	166
SLIKA 73: STRPNOST SPREMLJEVALCEV DO NEVARNIH VEDENJ KANDIDATA MED VOŽNJO (N = 86)	167
SLIKA 74: RAVNOVESJE MED OPOZARJANJEM IN SAMOSTOJNOSTJO KANDIDATA (N = 86)	168
SLIKA 75: REFLEKSIJA PO VOŽNJI (N = 85)	169
SLIKA 76: NAJPOGOSTEJŠE NAPAKE KANDIDATOV MED VOŽNJO (PERCEPCIJA SPREMLJEVALCEV) (N = 86)	170
SLIKA 77: TEŽAVE SPREMLJEVALCEV PRI PODAJANJU INFORMACIJ MED VOŽNJO (N = 86)	171
SLIKA 78: KAKO SPREMLJEVALCI OCENJUJEJO SVOJ VPLIV NA KANDIDATA (N = 86)	172
SLIKA 79: STAROSTNA PORAZDELITEV UČITELJEV VOŽNJE (N = 63)	177
SLIKA 80: NAJVIŠJE DOSEŽENA IZOBRAZBA UČITELJEV VOŽNJE (N = 63)	177
SLIKA 81: LETA IZKUŠENJ V VLOGI UČITELJEV VOŽNJE (N = 84)	178
SLIKA 82: ŠTEVILO KANDIDATOV, POUČEVANIH V ZADNJIH 12 MESECIH (N = 76)	179
SLIKA 83: OCENJENI DELEŽ KANDIDATOV, KI SE ODLOČIJO ZA VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM (N = 74)	179
SLIKA 84: NAČINI SPODBUJANJA KANDIDATOV K VOŽNJI S SPREMLJEVALCEM (N = 75)	181
SLIKA 85: DODATNE ZAHTEVE ŠOL VOŽNJE ZA VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM (N = 77)	182
SLIKA 86: OBSEG VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM PRED IZPITOM ZA MLAJŠE IN STAREJŠE KANDIDATE (N = 60)	185
SLIKA 87: KOMBINIRANJE VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM IN FORMALNEGA USPOSABLJANJA V ŠOLI VOŽNJE (N = 66)	186
SLIKA 88: OCENJENI OBSEG PREVOŽENIH KILOMETROV S SPREMLJEVALCEM - MLAJŠI KANDIDATI (16 - 17 LET) (N = 67)	187
SLIKA 89: OCENJENI OBSEG PREVOŽENIH KILOMETROV S SPREMLJEVALCEM - STAREJŠI KANDIDATI (VEČ KOT 17,5 LET) (N = 67)	188
SLIKA 90: OCENJENI UČINKI VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM NA KANDIDATOVO USPOSOBLJENOST (N = 63)	190
SLIKA 91: STALIŠČA UČITELJEV VOŽNJE DO OBVEZNE VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM (N = 62)	192
SLIKA 92: STOPNJA STRINJANJA UČITELJEV VOŽNJE Z UKREPI ZA IZBOLJŠANJE VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM (N = 62)	193
SLIKA 93: OCENJEVANJE KORISTNOSTI VKLJUČITVE SIMULACIJ TVEGANIH PROMETNIH SITUACIJ V TEORETIČNI DEL USPOSABLJANJA (N = 63)	194
SLIKA 94: STOPNJA PODPORE RAZLIČNIM DODATNIM POGOJEM ZA SPREMLJEVALCE (N = 63)	196
SLIKA 95: PREDLOGI IZBOLJŠAV SISTEMA VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM (N = 63)	197

Kazalo tabel

TABELA 1: PRIMERJALNI PREGLED SISTEMOV VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM PO DRŽAVAH	41
TABELA 2: ŠOLE VOŽNJE Z VEČ KOT 500 KANDIDATI IN DELEŽ KANDIDATOV S SPREMLJEVALCEM	80
TABELA 3: POVPREČNO ŠTEVILO POSKUSOV NA PRAKTIČNEM DELU IZPITA ZA USPEŠNO OPRAVLJEN IZPIT	87
TABELA 4: POVPREČNO ŠTEVILO UR VOŽNJE V ŠOLI VOŽNJE DO USPEŠNEGA PRAKTIČNEGA DELA IZPITA GLEDE NA PRISOTNOST SPREMLJEVALCA.....	88
TABELA 5: REZULTATI MANN-WHITNEY U TESTA ZA PRIMERJAVO ODGOVOROV MED KANDIDATI, KI SO ANKETO REŠILI PRED ZAČETKOM VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM IN PO ZAKLJUČKU VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM (OPRAVLJEN PRAKTIČNI DEL IZPITA).....	134
TABELA 6: DESKRIPTIVNA STATISTIKA OCENE OBREMENITVE MED VOŽNJO V REALNEM OKOLJU IN NA SIMULATORJU VOŽNJE PO DIMENZIJAH NASA TLX (N = 23).....	205
TABELA 7: RAZLIKE V OCENAH OBREMENITVE MED VOŽNJO V REALNEM OKOLJU IN NA SIMULATORJU VOŽNJE PO NASA TLX (N = 23)	206

1 UVOD

Evalvacija učinkovitosti sistema vožnje s spremljevalcem predstavlja pomemben prispevek k razvoju sodobnih pristopov k usposabljanju mladih voznikov in k izboljševanju prometne varnosti. Mladi vozniki sodijo med prometno bolj ogrožene skupine, saj zaradi nezkušenosti, razvojnih značilnosti in pogostejšega tveganege vedenja predstavljajo nadpovprečno velik delež povzročiteljev prometnih nesreč. Posledice prometnih nesreč v tej starostni skupini imajo daljnosežne zdravstvene, socialne in ekonomske učinke, ki presegajo individualno raven ter vplivajo na družbo kot celoto.

Sistem vožnje s spremljevalcem temelji na predpostavki postopnega uvajanja mladih v samostojno vožnjo, pri čemer se obdobje pridobivanja voznških izkušenj podaljša in poteka pod nadzorom izkušenega voznika – spremljevalca. Takšen pristop je v številnih državah prepoznan kot ena izmed učinkovitih strategij za zmanjševanje tveganja v začetnem obdobju voznške kariere. Ključna prednost sistema je možnost pridobivanja raznolikih voznških izkušenj v realnem prometnem okolju, ob hkratni podpori, povratnih informacijah in usmerjanju s strani spremljevalca.

V Sloveniji je sistem vožnje s spremljevalcem normativno urejen v okviru Zakona o voznikih (ZVoz-1). Kljub večletni implementaciji sistema pa ostaja vprašanje njegove dejanske učinkovitosti odprto, zlasti glede vpliva na razvoj voznških kompetenc, ter dolgoročno vedenje mladih voznikov. Dosedanje razprave so se večinoma osredotočale na normativne vidike in organizacijske pogoje izvajanja, medtem ko je empiričnih analiz celovitih učinkov sistema razmeroma malo.

Projekt Učinkovitost vožnje s spremljevalcem je bil zasnovan z namenom celovite analize obstoječega sistema ter oblikovanja strokovno utemeljenih predlogov za njegovo nadgradnjo. Posebna pozornost je bila namenjena večdimenzionalni obravnavi učinkov sistema, ki vključuje tako »trde kazalnike« (npr. uspešnost na voznškem izpitu, prekrški, prometne nesreče) kot tudi »mehke kazalnike« (npr. zaznana pripravljenost na

samostojno vožnjo, odnos do tveganja, samorefleksija in zaznavanje odgovornosti). Takšen pristop omogoča bolj poglobljeno razumevanje procesa učenja vožnje in vloge spremljevalca pri razvoju višjih ravni voznških kompetenc.

Poleg analize nacionalnega sistema je bila izvedena tudi primerjalna obravnava izbranih tujih ureditev, ki omogoča identifikacijo dobrih praks in sistemskih rešitev, relevantnih za slovenski prostor. Primerjalni pristop omogoča razumevanje, kako različni normativni, organizacijski in pedagoški modeli vplivajo na kakovost usposabljanja ter na varnostne učinke v začetnem obdobju voznške kariere.

Zaključna faza projekta je bila usmerjena v sintezo ugotovitev ter oblikovanje predlogov za nadgradnjo obstoječega sistema vožnje s spremljevalcem. Cilj ni bil zgolj presoja učinkovitosti trenutne ureditve, temveč tudi opredelitev razvojnih smernic, ki temeljijo na empiričnih podatkih, primerjalnih analizah in strokovnih izhodiščih s področja prometne varnosti, pedagogike vožnje ter vedenjskih znanosti.

Opomba: Razširjen povzetek temelji na predhodnih poročilih:

- *Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Analiza trenutnega stanja različnih programov vožnje s spremljevalcem v širšem okolju in način izvedbe*
- *Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Poročilo o testiranju na simulatorju vožnje*
- *Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Značilnosti kandidatov za voznški izpit in njihove izkušnje z vožnjo s spremljevalcem*
- *Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Profil spremljevalcev in njihove vloge ter vplivi na kandidata*
- *Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Mnenja in predlogi učiteljev vožnje glede sistema vožnje s spremljevalcem*

2 PREGLED SISTEMA VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM V SLOVENIJI

V okviru aktivnosti 1.3 je bil izveden celovit pregled sistema vožnje s spremljevalcem v Sloveniji. Pregled vključuje analizo zgodovine uvedbe sistema, pregled zakonodajnih okvirov ter podrobno predstavitev procesov, ki urejajo pridobivanje dovoljenja za vožnjo s spremljevalcem. Cilj aktivnosti je prepoznati podobnosti in razlike v primerjavi s sistemi vožnje s spremljevalcem v tujini. Aktivnost neposredno podpira doseganje cilja C27, saj omogoča vpogled v obstoječe prakse in spodbuja nadaljnji razvoj sistema vožnje s spremljevalcem z upoštevanjem tujih dobrih praks.

Vožnja s spremljevalcem je slovensko zakonodajo prišla v Zakonu o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1), objavljen v Uradnem listu RS, št. 83/2004, z dne 29. 7. 2004. V skladu s 139. členom takratnega zakona o varnosti cestnega prometa je lahko osebni avtomobil vozila tudi oseba, starejša od 17 let (Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1)):

- ki se je v šoli vožnje po predpisanem programu usposobila za voznika motornih vozil kategorije B in je po končanem usposabljanju opravila pred komisijo šole vožnje preizkus znanja predpisov o varnosti cestnega prometa in vožnje motornega vozila;
- ki ji voziško dovoljenje ni bilo odvzeto oziroma se ji ni izvršila izrečena sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste;
- če jo je med vožnjo spremljal spremljevalec.

Po zakonodaji iz leta 2004 je spremljevalec lahko bil eden od staršev, posvojiteljev, skrbnikov ali rejnikov kandidata, ki je bil star najmanj 30 let in je imel veljavno voziško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije B najmanj sedem let in v evidenci ni imel več kot petih kazenskih točk. Spremljevalec je moral biti vpisan v evidenčni karton vožnje. Vpis je opravil izpitni center na podlagi ustreznih dokazil.

Po (ZVOZ-1 iz leta 2004) je kandidat lahko začel usposabljanje, ko mu ni manjkalo več kot šest mesecev do dopolnjenega 17. leta starosti. Usposabljanje iz vožnje motornega vozila ni smelo biti krajše od 20 ur, preizkus znanja pa je moral biti opravljen po

programu in kriterijih za opravljanje voznškega izpita pred dvočlansko komisijo šole vožnje (Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1)). Po takratnem zakonu sta morala kandidat in spremljevalec opraviti vsaj dve uri vožnje z učiteljem vožnje. Kandidat je tako lahko vozil s spremljevalcem, dokler ni opravil voznškega izpita za vožnjo motornih vozil kategorije B oziroma največ šest mesecev po dopolnjenem 18 letu starosti.

Takratni sistem ni zaživel po pričakovanjih, kar je vodilo do sprememb v pogojih. Sprememba je bila objavljena v prvem Zakonu o voznikih (ZVoz), objavljenem v Uradnem listu RS, št. 109/2010 z dne 30. 12. 2010. Ta zakon je v 51. členu določal področje vožnje s spremljevalcem, in sicer kot (Zakon o voznikih (ZVoz)):

- Osebni avtomobil sme voziti tudi oseba, starejša od 16 let:
 - ki je v šoli vožnje opravila teoretični del usposabljanja za voznika motornih vozil kategorije B, je pred pristojno izpitno komisijo opravila teoretični del voznškega izpita in v šoli vožnje končala praktični del usposabljanja;
 - ki ji voznško dovoljenje ni bilo odvzeto oziroma se ni izvršila izrečena sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije
 - če jo je med vožnjo spremljal spremljevalec;
 - če je vozilo označeno s predpisano »L« tablico.
- Spremljevalec osebe je lahko eden od staršev, posvojiteljev, skrbnikov, rejnikov ali druga oseba, ki je stara najmanj 27 let in ima veljavno voznško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije B najmanj pet let in v evidenci nima več kot petih kazenskih točk. Osebo, mlajšo od 18 let, lahko spremlja druga oseba pod pogojem, da s tem pisno soglašajo starši, skrbniki, posvojitelji ali rejniki. Spremljevalec mora biti vpisan v evidenco o voznških dovoljenjih in evidenčni karton vožnje. Vpis opravi izpitni center, ko ugotovi, da so izpolnjeni pogoji.
- Med vožnjo motornega vozila mora imeti kandidat pri sebi evidenčni karton vožnje in veljavno zdravniško spričevalo, spremljevalec pa veljavno voznško dovoljenje za vožnjo vozil kategorije B.
- Kandidat lahko pod temi pogoji vozi osebni avtomobil, dokler ne opravi voznškega izpita za vožnjo motornih vozil kategorije B, vendar največ dve leti od začetka usposabljanja.

- Spremljevalec je odgovoren za varnost vožnje in za prekršek, ki ga je storila ta oseba, razen če ga ni mogel preprečiti.
- Tablica (L) je kvadratne oblike, zelene barve, na kateri je črka »L« bele barve. Nameščena mora biti na levi polovici zadnje strani vozila, kadar vozi vozilo voznik s spremljevalcem.

Od spremembe, ki je bila objavljena v prvem Zakonu o voznikih (ZVoz), objavljenem v Uradnem listu RS, št. 109/2010 z dne 30. 12. 2010, bistvenih sprememb ni bilo, razen nekaj manjših popravkov tega člena. Tako je trenutno v veljavi ZVoz (Uradni list RS, št. 92/22 – uradno prečiščeno besedilo in 153/22), ki za področje vožnje s spremljevalcem določa (Zakon o voznikih (ZVoz-1)):

- osebni avtomobil sme voziti tudi oseba, starejša od 16 let:
 - ki je v šoli vožnje opravila teoretični del usposabljanja za voznika motornih vozil kategorije B, opravila teoretični del vozniškega izpita in v šoli vožnje zaključila praktični del usposabljanja;
 - ki ji vozniško dovoljenje ni odvzeto oziroma se ji ne izvršuje izrečena sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije oziroma se ji ne izvršuje varnostni ukrep odvzema vozniškega dovoljenja oziroma ji ni izrečena sankcija prenehanja veljavnosti vozniškega dovoljenja in v skupni evidenci izrečenih kazenskih točk nima nobene kazenske točke v cestnem prometu, če ima vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil druge kategorije;
 - če jo med vožnjo spremlja spremljevalec;
 - če je vozilo označeno s predpisano tablico »L«.
- Spremljevalec kandidata je lahko eden od staršev, skrbnikov, rejnikov ali druga oseba, ki je stara najmanj 27 let in ima veljavno vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil kategorije B najmanj pet let in v skupni evidenci izrečenih kazenskih točk nima več kot pet kazenskih točk in ima prebivališče v Republiki Sloveniji. Osebo, mlajšo od 18 let, lahko spremlja druga oseba pod pogojem, da s tem pisno soglašajo starši, skrbniki ali rejniki. Če je spremljevalec druga oseba, lahko v obdobju petih let usposablja največ dve osebi iz prejšnjega odstavka.

- Spremljevalec mora biti vpisan v evidenco o voznških dovoljenjih in evidenčni karton vožnje. Vpis opravi upravna enota na vlogo kandidata za voznika, ko ugotovi, da so izpolnjeni pogoji. Pred vpisom v evidenčni karton vožnje mora upravna enota spremljevalcu posredovati ustrezna navodila.
- Usposabljanje sme začeti oseba, ki je dopolnila 16 let.
- Med vožnjo motornega vozila mora imeti kandidat pri sebi evidenčni karton vožnje in veljavno zdravniško spričevalo, spremljevalec pa veljavno voznško dovoljenje za vožnjo vozil kategorije B. Te listine morata na zahtevo izročiti policistu na vpogled.
- Kandidat s spremljevalcem sme voziti osebni avtomobil (pod pogoji vožnje s spremljevalcem), dokler ne opravi voznškega izpita za vožnjo motornih vozil kategorije B, vendar največ dve leti od vpisa spremljevalca v evidenco o voznških dovoljenjih in evidenčni karton vožnje.
- Spremljevalec odgovoren za varnost vožnje in za prekršek, ki ga je storila ta oseba, razen če nevarnega ravnanja oziroma prekrška ni mogel preprečiti.
- Tablica je kvadratne oblike, zelene barve, na kateri je črka »L« bele barve. Nameščena mora biti na levi polovici zadnje strani vozila, kadar vozi vozilo voznik s spremljevalcem.

Javna agencija RS za varnost prometa je leta 2016 pripravila in izdal zloženko, ki so jo posredovali vsem srednjim šolam v Sloveniji, da so jih razdelili dijakom z namenom spodbujanja vožnje s spremljevalcem.

Vožnja s spremljevalcem v Sloveniji tako omogoča mladim, starim najmanj 16 let, pridobivanje voznških izkušenj pod nadzorom izkušenega voznika pred pridobitvijo polnega voznškega dovoljenja kategorije B.

Postopek usposabljanja:

- Teoretično usposabljanje: Kandidat opravi tečaj cestnoprometnih predpisov (CPP) v šoli vožnje.

- Teoretični del voznškega izpita: Po zaključku tečaja CPP kandidat opravi teoretični del voznškega izpita.
- Praktično usposabljanje: Kandidat v šoli vožnje opravi najmanj 20 učnih ur praktične vožnje.
- Vpis spremljevalca: Kandidat izbere spremljevalca, ki izpolnjuje zakonske pogoje, in ga vpiše v evidenčni karton vožnje na upravni enoti.
- Vožnja s spremljevalcem: Kandidat lahko vozi osebni avtomobil s spremljevalcem največ dve leti ali do opravljenega voznškega izpita.
- Kandidat in spremljevalec ne smeta imeti alkohola v organizmu ali biti pod vplivom drugih nedovoljenih psihoaktivnih snovi.
- Med vožnjo je prepovedana uporaba mobilnih telefonov.

Vožnja s spremljevalcem v Sloveniji predstavlja pomemben korak pri usposabljanju mladih voznikov, saj združuje teoretično znanje s praktičnimi izkušnjami pod nadzorom izkušenega spremljevalca.

3 ZNAČILNOSTI PROGRAMOV VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM V IZBRANIH DRŽAVAH

Vožnja s spremljevalcem predstavlja enega izmed ključnih pristopov pri postopnem uvajanju mladih voznikov v samostojno vožnjo. V številnih državah so bili razviti različni programi, katerih cilji so povečanje prometne varnosti, zmanjševanje tveganega vedenja mladih voznikov ter izboljševanje njihovih vozniških spretnosti. V tem poglavju so predstavljeni povzetki izbranih programov vožnje s spremljevalcem v mednarodnem okolju s poudarkom na njihovih temeljnih značilnostih.

Analiza zajema programe, za katere so bili dostopni javni podatki o načinu izvajanja, pogojih za kandidate in spremljevalce ter priporočilih glede trajanja in obsega vožnje s spremljevalcem. Obravnavani so predvsem sistemi z dostopnimi viri v nemškem in angleškem jeziku, pri čemer aktivnost neposredno prispeva k doseganju cilja C27.

Pregled temelji tudi na razmejitvi med zasnovama »usposabljanja z laičnim inštruktorjem« in »vožnje s spremljevalcem«, ki se v praksi pogosto prekrivata. Pri obeh gre za model učenja, ki temelji na pridobivanju izkušenj v realnem prometnem okolju pod nadzorom izkušene osebe, pri čemer je vloga spremljevalca predvsem zagotavljanje varnosti, mentorstvo in podajanje povratnih informacij (Baughan, in drugi, 2003). Ti elementi bodo v nadaljevanju analizirani za posamezne države z daljšo tradicijo tovrstnih sistemov.

3.1 Vožnja s spremljevalcem v Avstriji

V Avstriji se izvaja sistem L17 (L17 – B-Führerschein mit 17 Jahren), v okviru katerega se mladim omogoča predčasna pridobitev vozniškega dovoljenja kategorije B pri 17 letih (Oesterreich.gv.at, b.d.). V program se lahko vključi kandidat, pri katerem se usposabljanje v šoli vožnje lahko začne pri starosti 15,5 let (Das Land Steiermark, b.d.), vozniško dovoljenje pa se lahko izda najprej pri dopolnjenem 17. letu. Prvi pogoj je

teoretično usposabljanje, ki obsega 32 učnih ur in praktični del, ki obsega 12 ur vožnje pod vodstvom inštruktorja vožnje, čemur sledi zdravniški pregled.

Usposabljanje L17 poteka po naslednjih korakih (Das Land Steiermark, b.d.):

- oddaja vloge za pridobitev vozniškega dovoljenja;
- osnovno usposabljanje v šoli vožnje (teorija in praksa);
- opravi se zdravniški pregled, ki potrjuje zdravstveno sposobnost za vožnjo;
- uspešno na teoretičnem delu izpita;
- oddaja vloge za dovoljenje za vožnjo s spremljevalcem;
- »oprema« vozila za učne vožnje;
- izvajanje učnih voženj s spremljevalcem;
- dodatne učne ure v šoli vožnje-medfazno;
- »perfekcijsko« usposabljanje;
- prijava na vozniški izpit;
- izdaja vozniškega dovoljenja.

Po uspešno opravljenem osnovnem usposabljanju (teorija in praksa) in pridobljenem zdravniškem potrdilu se opravi teoretični izpit, nato pa se vloži vloga za dovoljenje za izvajanje voženj s spremljevalcem. Ko kandidat vozi s spremljevalcem, mora opraviti najmanj 3.000 km vožnje, razdeljenih v tri faze po minimalno 1.000 km. Po prvih dveh fazah se izvede dodatno usposabljanje (Feedback-Fahrten) v šoli vožnje, pri katerih se analizirajo pridobljene izkušnje, in izboljšuje tehnično znanje. Po 1.000 km se izvede prvi spremljevalni trening, po 2.000 km drugi spremljevalni trening, po najmanj 3.000 km pa se izvede »perfekcijsko« usposabljanje, ki vključuje napredne tehnike vožnje. Dodatne učne ure v šoli vožnje po prvi in drugi fazi usposabljanja so namenjene analizi izkušenj kandidata, pridobljenih med vožnjo s spremljevalcem, ter odpravljanju ugotovljenih pomanjkljivosti. V okviru teh povratnih učnih voženj inštruktor preverja pravilno uporabo prometnih pravil, zaznavanje nevarnosti, vedenje v križiščih, prilagajanje hitrosti in varnostno razdaljo ter krepi elemente defenzivne in varčne vožnje. Kandidatu poda tudi usmeritve za nadaljnjo fazo usposabljanja ((Oesterreich.gv.at, b.d.), (RBÖ,

b.d.)). Usposabljanja se udeležita tako kandidat kot spremljevalec, dnevnik voženj pa se predložijo na spremljevalnih tečajih.

V okviru programa L17 v Avstriji je del spremljevalnega usposabljanja tudi sistematično vodenje dnevnika vožnje (Fahrtenbuch). Kandidat mora po vsaki vožnji izpolniti dnevnik, v katerega se vpišejo ključni podatki o opravljenih vožnjah, kot so datum, trajanje in prevožena razdalja. Dnevnik mora biti podpisan tako s strani kandidata kot spremljevalca in se uporablja kot formalno dokazilo o izpolnjevanju zakonsko zahtevanega minimalnega obsega vožnje s spremljevalcem, ki znaša vsaj 3.000 kilometrov v zasebnih usposabljanjih v treh ločenih segmentih po 1.000 km. Dnevnik voženj se nosijo s seboj na te dopolnilne treninge in služijo kot uradno evidenčno sredstvo za potrditev izpolnjevanja zakonskih zahtev programa (Oesterreich.gv.at, b.d.).

Po zaključku vseh faz je kandidat pripravljen na praktični izpit, po uspešno opravljenem izpitu pa se pridobi voziško dovoljenje kategorije B (ÖAMTC, b.d.).

Spremljevalec mora biti star najmanj 25 let, imeti mora veljavno voziško dovoljenje kategorije B najmanj 7 let in v zadnjih treh letih ne sme imeti resnih prometnih prekrškov ali odvzema dovoljenja. Izbran je lahko eden ali največ dva spremljevalca, ki sta lahko starš, sorodnik ali druga zaupna oseba. Spremljevalec za svoje sodelovanje ne sme prejemati plačila in mora pred začetkom učnih voženj opraviti eno teoretično učno uro v šoli vožnje.

Vozila, uporabljena za učne vožnje v programu L17, morajo biti ustrezno označena. Nameščena mora biti modra tabla z belim napisom »L17« spredaj in zadaj ter dodatno bela tabla z napisom »Ausbildungsfahrt«, prav tako nameščena spredaj in zadaj na vozilu.

V Avstriji za voznike, ki so v usposabljanju po sistemu L17 – vožnja s spremljevalcem, velja zelo nizka meja dovoljenega alkohola v krvi (0,1 g/l), in ta omejitev velja tako za kandidata kot tudi za spremljevalca med celotnim obdobjem treninga. Po izpitu in pridobitvi voziškega dovoljenja, če je voznik v preizkusnem obdobju, prav tako še vedno

velja omejitev 0,1 g/l, medtem ko za izkušene voznike znaša splošna meja običajno 0,5 g/l.

Vozniško dovoljenje, pridobljeno v okviru programa L17, velja do dopolnjenega 18. leta le na območju Avstrije ter v nekaterih drugih državah (npr. Nemčija, Združeno kraljestvo in Danska). Po dopolnjenem 18. letu se dovoljenje izenači z običajnim vozniškim dovoljenjem kategorije B in velja tudi v drugih državah. Ne glede na to pa za voznika velja preizkusna doba, ki traja tri leta oziroma do dopolnjenega 21. leta starosti. V tem obdobju veljajo strožja pravila, med drugim omejitev alkohola v krvi na 0,1 ‰.

3.2 Vožnja s spremljevalcem v Belgiji

V Belgiji se uporablja sistem začasnih voznških dovoljenj (angl. provisional driving licences) za kategorijo B, ki omogoča postopno usposabljanje kandidata z ali brez spremljevalca. Kandidat lahko po uspešno opravljenem teoretičnem izpitu zaprosi za izdajo začasnega voznškega dovoljenja, s katerim se pripravlja na praktični del izpita. V okviru tega sistema so predvideni trije modeli dovoljenj. Model M36 je namenjen kandidatom od dopolnjenega 17. leta dalje, zahteva prisotnost enega ali dveh spremljevalcev in velja 36 mesecev. Model M18 je na voljo od 18. leta dalje in ne zahteva spremljevalca, njegova veljavnost pa je omejena na 18 mesecev. Model M12 predstavlja dodatno možnost po poteku dovoljenja M36 ali M18; zahteva spremljevalca in velja 12 mesecev, namenjen pa je nadaljnjemu usposabljanju kandidatov, ki še niso pripravljeni pristopiti k praktičnemu izpitu (Federale Overheidsdienst, 2023).

Pogoji za pridobitev voznškega dovoljenja kategorije B vključujejo teoretični izpit, ki ga je mogoče opravljati od 17. leta dalje, in praktični izpit, ki je na voljo od dopolnjenega 18. leta dalje. Če kandidati želijo opravljati praktični voznški izpit, morajo imeti veljavno začasno voznško dovoljenje in veljaven teoretični del izpita. Ta model velja 36 mesecev in ga ni mogoče podaljšati (Federale Overheidsdienst, 2023).

Poleg zveznih pravil imajo posamezne pokrajine pravico določiti dodatne pogoje za usposabljanje kandidatov. V pokrajini Flandrija je določeno, da mora kandidat z začasnim vozniškim dovoljenjem voziti najmanj pet mesecev, preden lahko pristopi k praktičnemu izpitu, ne glede na izbrani model dovoljenja. Ta zahteva predstavlja minimalno obdobje pridobivanja praktičnih izkušenj in dopolnjuje splošna pravila za vožnje s spremljevalcem (Vlaanderen, b.d.).

V pokrajini Bruselj so poleg splošnih pravil uvedene dodatne zahteve, med katerimi izstopa obvezno usposabljanje iz prve pomoči. Kandidati lahko po opravljenem teoretičnem izpitu in pridobitvi začasnega voznškega dovoljenja izberejo več poti praktičnega usposabljanja. V okviru vožnje s spremljevalcem obstajata dve možnosti: prva predvideva samostojno usposabljanje izključno s spremljevalcem, brez obveznih ur v šoli vožnje, pri čemer mora kandidat voziti najmanj devet mesecev, preden lahko pristopi k praktičnemu izpitu. Druga možnost vključuje kombinacijo usposabljanja v šoli vožnje in vožnje s spremljevalcem, in sicer najmanj 14 ur praktičnega usposabljanja v šoli vožnje ter najmanj šest mesecev vožnje s spremljevalcem. V obeh primerih je obvezno vodenje dnevnika vožnje, priporočena razdalja pa znaša približno 1.500 kilometrov (Brussels Hoofdstedelijk Gewest, b.d.).

Tudi v pokrajini Valonija obstajajo posebnosti pri organizaciji vožnje s spremljevalcem. Po opravljenem teoretičnem izpitu kandidat zaprosi za začasno vozniško dovoljenje in izbere učno pot. Za vožnje s spremljevalcem je predvidena t. i. filière libre (PCPM36), pri kateri kandidat opravlja pripravništvo s spremljevalcem v trajanju najmanj treh in največ 36 mesecev. V tem obdobju mora voditi dnevnik vožnje in prevoziti najmanj 1.500 kilometrov. Če je teoretični izpit opravljen po 30. juniju 2018, je za kandidata in spremljevalca obvezen tudi pedagoški tečaj, namenjen izboljšanju kakovosti usposabljanja, in varnosti v prometu (Wallonie, b.d.).

Za vožnje s spremljevalcem v okviru dovoljenj M36 in M12 veljajo splošni pogoji glede spremljevalcev in izvedbe usposabljanja. Spremljevalec mora imeti veljavno vozniško dovoljenje kategorije B najmanj osem let in v zadnjih treh letih ne sme imeti odvzete pravice do vožnje. Praviloma lahko spremlja le enega kandidata hkrati, razen v primeru

ožjih družinskih članov. Od 1. marca 2024 dalje je za spremljevalce obvezna udeležba na izobraževalnem seminarju v trajanju treh ur, ki se izvaja pri priznani šoli vožnje ali pooblaščenem inštruktorju in velja deset let.

Vozilo, ki se uporablja za usposabljanje, mora imeti dodatno vzvratno ogledalo za spremljevalca, v vozilu pa sta lahko le kandidat in spremljevalec oziroma inštruktor. Med vožnjo s spremljevalcem je obvezno vodenje dnevnika vožnje, v katerem se beležijo okoliščine vožnje in prevoženi kilometri. Začasna voziška dovoljenja veljajo izključno na ozemlju Belgije, vožnja pa je prepovedana med 22. in 6. uro ob petkih, sobotah, nedeljah ter ob praznikih (Vlaanderen, b.d.).

Izobraževalni seminar nudi praktične nasvete za varno in pravilno usposabljanje kandidata za voznika. Ne gre za preizkus poznavanja prometnih predpisov, ampak 3-urno informativno srečanje, ki ga lahko spremljevalci opravijo na lokaciji pri šoli vožnje/inštruktorju ali digitalno (Vlaanderen, b.d.).

Začasna voziška dovoljenja M36 in M12 ne pomenijo neposrednega prehoda v stalno voziško dovoljenje, temveč predstavljajo časovno omejeno obdobje za pripravo na praktični del voziškega izpita. Kandidat mora k praktičnemu izpitu pristopiti v času veljavnosti začasnega dovoljenja. Če dovoljenje poteče in kandidat praktičnega izpita ne opravi, mu je nadaljnja vožnja prepovedana, ponovno pridobitev začasnega dovoljenja iste vrste pa je praviloma mogoča šele po izteku zakonsko določenega čakalnega obdobja ((Federale Overheidsdienst, 2023), (Vlaanderen, b.d.)).

Začasna dovoljenja veljajo le na ozemlju Belgije in ne omogočajo vožnje v tujini. Poleg tega obstajajo časovne omejitve, saj je vožnja z začasnim dovoljenjem prepovedana med 22. in 6. uro ob petkih, sobotah, nedeljah, predvečerih praznikov in na same praznike.

3.3 Vožnja s spremljevalcem na Danskem

Leta 2017 je Danska uvedla program t. i. ledsagerordningen (vožnja s spremljevalcem za 17-letnike), ki omogoča, da mladi vozniki po opravljenem vozniškem izpitu do dopolnjenega 18. leta vozijo avtomobil v spremstvu izkušenega spremljevalca. V šolo vožnje se lahko vključijo pri starosti 16 let in 9 mesecev, vozniško dovoljenje pa lahko pridobijo najhitreje pri 17 letih. Po prvotni ureditvi je bila vožnja do dopolnjenega 18. leta dovoljena izključno v spremstvu spremljevalca (Møller & Janstrup, 2022).

Po novejši zakonodajni ureditvi, sprejeti po predlogu iz leta 2024, je bila shema vožnje s spremljevalcem za 17-letnike razširjena. Od uveljavitve sprememb lahko 17-letniki, ki so uspešno opravili vozniški izpit, vozijo tudi samostojno v določenem časovnem obdobju dneva. Samostojna vožnja je dovoljena med 5. in 20. uro, medtem ko je v preostalem času (med 20. in 5. uro) še vedno obvezna prisotnost spremljevalca. Zanje velja strožji režim glede alkohola, in sicer ničelna toleranca alkohola v krvi ((Ritzau/The Local, 2024); (Ayvens Danmark, 2025)).

Če želi posameznik voziti avtomobil pri 17 letih, veljajo naslednja pravila (FDM, b.d.):

- ker še ne gre za polnoletno osebo, morajo starši (skrbniki) podati soglasje;
- praktični vozniški izpit lahko opravljajo šele, ko dopolnijo 17 let;
- po pridobitvi voznškega dovoljenja lahko vozi samostojno le med 5. in 20. uro, izven tega časovnega obdobja pa mora voziti v spremstvu izkušenega spremljevalca;
- voznik je sam odgovoren za morebitne prometne prekrške in nosi posledice kazni;
- vožnja brez spremljevalca v času, ko je ta obvezen, se kaznuje z globo;
- 17-letniki ne smejo voziti v tujini.

Danski sistem za razliko od nekaterih drugih držav ne predpisuje minimalnega obsega ali vrste vožnje s spremljevalcem, prav tako ne določa obveznega števila spremljevalcev, njihove registracije ali posebnega usposabljanja. Samostojna vožnja brez časovnih

omejitev se omogoči samodejno ob dopolnjenem 18. letu starosti. To pomeni, da lahko mladi vozniki pridobijo voziško dovoljenje kmalu po dopolnjenem 17. letu, pri čemer imajo v prehodnem obdobju kombinacijo vožnje s spremljevalcem in omejene samostojne vožnje ((Møller & Janstrup, 2022), (Ayvens Danmark, 2025)).

Spremljevalec mora zadostiti naslednjim pogojem (Rådet for Sikker Trafik, b.d.):

- starost minimalno 30 let;
- v zadnjih 10 letih mora imeti dansko voziško dovoljenje za kategorijo B (osebni avtomobil), ki mu v tem obdobju ne sme biti odvzeto – niti pogojno niti brezpogojno;
- vedno mora imeti s seboj svoje voziško dovoljenje;
- vedno mora biti sposoben zakonito voziti vozilo; to pomeni, da ne sme imeti alkohola v krvi nad 0,5 promila, uživati prepovedanih substanc ali biti tako utrujen ali bolan, da ne bi mogel varno upravljati vozila;
- med vožnjo je njegova naloga, da kandidatu daje nasvete in usmeritve ter mu pomaga ohranjati pregled nad vožnjo;
- pravno gledano je 17-letnik voznik avtomobila in je zato odgovoren za vožnjo;
- spremljevalec sedi na sovoznikovem sedežu;
- vožnja dovoljena samo na Danskem-s spremljevalcem.

Glede obveznega označevanja vozila med vožnjo s spremljevalcem na Danskem uradni viri ne navajajo posebne obvezne označitve (npr. značke ali tablice za vožnje s spremljevalcem

3.4 Vožnja s spremljevalcem na Finskem

Na Finskem poznajo sistem vožnje s spremljevalcem, imenovan Opetuslupa («učna dovolilnica»). Ta sistem omogoča, da kandidata za voznika poučuje zasebni inštruktor, najpogosteje starš ali skrbnik, namesto profesionalnega inštruktorja v avtošoli.

Kandidat za voznika mora biti ob prijavi star najmanj 17 let in predložiti ustrezno zdravniško spričevalo (TraFi, 2013). Usposabljanje poteka v več fazah (TraFi, 2013):

- teoretično usposabljanje: kandidat mora opraviti 19 ur teoretičnega pouka (vsaka ura traja 45 minut), ki vključuje prometna pravila in znake, varno vožnjo, okoljsko odgovornost ter pripravo na praktično vožnjo;
- teoretični izpit: kandidat opravi teoretični del voznškega izpita;
- tehnični pregled vozila: vozilo mora opraviti tehnični pregled in imeti zahtevano opremo;
- dovoljenje za spremljevalca: spremljevalec mora pridobiti dovoljenje za poučevanje (driving instruction permit), ki ga izda finska prometna uprava Traficom; to dovoljenje omogoča poučevanje kandidata in lahko nadomesti praktične ure, ki bi jih kandidat sicer opravil v avtošoli;
- praktično usposabljanje: kandidat mora opraviti najmanj 18 ur praktične vožnje (s spremljevalcem, v avtošoli ali v kombinaciji obeh), od tega:
 - 3,5 ure vožnje po podeželskih cestah;
 - 1 uro nočne vožnje;
 - 1 uro vožnje na drsni površini;
- praktični izpit: ko kandidat dopolni 18 let in izpolni vse obveznosti, lahko pristopi k praktičnemu delu voznškega izpita.

Po opravljenem teoretičnem preizkusu kandidata in tehničnem pregledu vozila lahko spremljevalec vloži vlogo za učiteljsko dovoljenje. Dovoljenje izda policija, če ni razlogov za dvom o primernosti prosilca zaradi prometnih prekrškov ali osebnih lastnosti. Pogoji za spremljevalca so naslednji (TraFi, 2013):

- starost najmanj 25 let;
- veljavno voznško dovoljenje kategorije B najmanj pet let;
- brez hujših prometnih prekrškov (oseba ne sme imeti evidence vožnje pod vplivom alkohola ali drog, ponavljajočih se prekoračitev hitrosti, povzročitve prometnih nesreč zaradi malomarnosti ali drugih resnih kršitev cestnoprometnih predpisov).

Teoretični preizkus za spremljevalca poteka na pooblaščenem izpitnem mestu in se izvaja na računalniku. Sestavljen je iz treh delov: vadbenega dela, glavnega preizkusa in povratne analize. Preizkus obsega 50 vprašanj s slikovnimi prikazi in 30 vprašanj v besedilni obliki.

Na eno dovoljenje se lahko vpišeta največ dva spremljevalca in največ dva kandidata, če so med seboj v sorodstvenem razmerju. Če sta navedena dva spremljevalca, mora biti eden od njiju imenovan za odgovornega učitelja. Dovoljenje za osnovno fazo usposabljanja je veljavno največ dve leti in velja izključno za to fazo.

V sistemu Opetuslupa se lahko uporabljajo vsa vozila, ki so bila na tehničnem pregledu odobrena za poučevanje. Obvezna oprema vozila kategorije B vključuje (TraFi, 2013):

- ločeno zavorno stopalko za spremljevalca;
- enako postavitve zavornega pedala kot pri običajnih vozilih;
- bel enakostranični trikotnik s stranico med 16 in 25 cm;
- trikotnik mora biti nameščen na zadnji strani vozila na vidnem mestu, ne da bi zakrival registrsko tablico ali luči;
- dodatno zunanje ogledalo ni obvezno, če je desno ogledalo nastavljivo za spremljevalca;
- priporočljiva je namestitev notranjega ogledala za spremljevalca.

Kandidat lahko pristopi k praktičnemu voznškemu izpitu, ko dopolni 18 let in uspešno zaključi teoretično ter praktično usposabljanje. Če opravlja izpit z vozilom z avtomatskim menjalnikom, se to zabeleži na njegovem voznškem dovoljenju, kar pomeni, da je njegova voznška pravica omejena na vozila z avtomatskim menjalnikom.

3.5 Vožnja s spremljevalcem v Franciji

»Apprentissage anticipé de la conduite (AAC)«, v slovenščini »zgodnje učenje vožnje«, je francoski program, uveden leta 1987, ki mladim omogoča začetek učenja vožnje že pri

15 letih. Program je zasnovan tako, da kandidati po začetnem usposabljanju v šoli vožnje nadaljujejo vožnjo v spremstvu izkušenega spremljevalca (najpogosteje starša ali skrbnika), preden pristopijo k praktičnemu voznškemu izpitu za vozniško dovoljenje kategorije B (Republique Francaise, b.d.).

Raziskave in statistični podatki kažejo, da ima program AAC pozitiven vpliv na uspešnost pri opravljanju voznškega izpita in na varnost cestnega prometa. Kandidati, ki sodelujejo v programu AAC, praviloma dosegajo višjo stopnjo uspešnosti pri prvem poskusu opravljanja izpita kot kandidati, ki izberejo klasično pot usposabljanja (Ministère de l'Intérieur, b.d.). Poleg tega podaljšano obdobje vožnje s spremljevalcem omogoča pridobivanje izkušenj v različnih prometnih in vremenskih razmerah, kar prispeva k večji samozavesti in varnejšemu vedenju mladih voznikov v prometu.

Program AAC se razlikuje od drugih oblik vožnje s spremljevalcem v Franciji, in sicer od nadzorovane vožnje (la conduite supervisée) ter strukturirane oziroma nadzorovane vožnje z inštruktorjem (la conduite encadrée).

Zgodnje učenje vožnje (AAC) je namenjeno kandidatom, starim najmanj 15 let, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje kategorije B. Usposabljanje se začne v šoli vožnje in obsega teoretični ter praktični del (Republique Francaise, b.d.).

Teoretični del pripravlja kandidata na splošni teoretični preizkus (épreuve théorique générale – ETG), ki preverja znanje prometnih pravil in cestne varnosti. Praktični del usposabljanja poteka v šoli vožnje in kandidata pripravi na samostojno vožnjo v spremljavi ter na kasnejši praktični del voznškega izpita. Ob zaključku začetnega praktičnega usposabljanja se opravi ocena kandidatovih kompetenc (Republique Francaise, b.d.):

- če je ocena pozitivna, kandidat prejme potrdilo o zaključenem začetnem usposabljanju (attestation de fin de formation initiale – AFFI);
- če ocena ni zadovoljiva, mora kandidat opraviti dodatno usposabljanje, dokler ne doseže zahtevane ravni znanja (République française, b.d.-a).

Za vključitev v fazo vožnje s spremljevalcem mora kandidat izpolnjevati naslednje pogoje (Republique Francaise, b.d.):

- starost najmanj 15 let ob vpisu v šolo vožnje;
- soglasje zakonitega zastopnika, če je kandidat mladoleten;
- uspešno opravljen splošni teoretični preizkus (ETG) ali že pridobljeno drugo vozniško dovoljenje, izdano v zadnjih petih letih;
- zaključeno začetno praktično usposabljanje v šoli vožnje;
- pridobljeno potrdilo AFFI;
- soglasje avtomobilske zavarovalnice za uporabo vozila med vožnje s spremljevalcem;
- udeležba na najmanj dvournem uvodnem srečanju, ki vključuje kandidata, spremljevalca in inštruktorja vožnje.

Spremljevalec je lahko družinski član ali druga odrasla oseba (npr. prijatelj), ki izpolnjuje naslednje pogoje (Republique Francaise, b.d.):

- ima vozniško dovoljenje kategorije B najmanj pet let;
- ima soglasje svoje zavarovalnice za uporabo vozila za namen vožnje s spremljevalcem;
- v zadnjih petih letih ni imel odvzema ali razveljavitve vozniškega dovoljenja.

V času spremljane vožnje mora kandidat upoštevati posebna pravila (Republique Francaise, b.d.):

- obdobje vožnje s spremljevalcem traja najmanj eno leto;
- kandidat mora prevoziti najmanj 3.000 kilometrov;
- vožnja je dovoljena izključno na območju Francije;
- spremljevalec mora sedeti na sprednjem sovoznikovem sedežu;
- kandidat mora sodelovati na dveh izobraževalnih srečanjih, kjer se preverja napredek kandidata, obravnavajo tipične prometne situacije, analizira vedenje v prometu, ter usmerja nadaljnje učenje:
 - prvo poteka 4 do 6 mesecev po pridobitvi potrdila AFFI;
 - drugo poteka po prevoženih najmanj 3.000 kilometrih.

Za kandidate v programu AAC veljajo tudi posebne omejitve hitrosti (Republique Francaise, b.d.):

- 110 km/h na avtocestah z omejitvijo 130 km/h;
- 100 km/h na drugih hitrih cestah z ločenimi pasovi;
- 80 km/h na ostalih cestah;
- 50 km/h v naseljih.

Med vožnje s spremljevalcem mora biti vozilo označeno s posebno okroglo oznako z napisom *Conduite accompagnée*, nameščeno na zadnjem levem delu vozila, tako da je dobro vidna drugim udeležencem v prometu.

Kandidat lahko pristopi k praktičnemu voznškemu izpitu za dovoljenje kategorije B pri starosti 17 let. Če uspešno opravi izpit v okviru programa AAC, se poskusna doba voznškega dovoljenja skrajša na dve leti (namesto treh let pri klasični poti) (*Securite Routiere Vivre Ensemble*, b.d.).

Do dopolnjenega 18. leta kandidat ne sme voziti samostojno, temveč le v prisotnosti spremljevalca. Samostojna vožnja je dovoljena šele po dopolnjenem 18. letu (Republique Francaise, b.d.).

3.6 Vožnja s spremljevalcem v Luksemburgu

Vožnja s spremljevalcem (*Conduite Accompagnée*) je posebna oblika praktičnega usposabljanja kandidatov za voznško dovoljenje kategorije B v Luksemburgu. Namenjena je dopolnitvi klasičnega usposabljanja v šoli vožnje in omogoča kandidatom, da po osnovnem praktičnem usposabljanju voznške izkušnje nadgrajujejo pod nadzorom izkušenega voznika – spremljevalca. Sistem temelji na predpostavki, da se voznške spretnosti, občutek za prometne razmere ter odgovorno vedenje v prometu razvijajo postopno in z večjo količino samostojne vožnje v realnih okoliščinah (Guichet.lu, 2024), (ACL, b.d.)).

Program je namenjen kandidatom, ki želijo pridobiti voziško dovoljenje kategorije B in imajo stalno prebivališče v Luksemburgu. V sistem se lahko vključijo osebe, stare najmanj 17 let, ki izpolnjujejo predpisane pogoje glede zdravstvene sposobnosti in predhodnega usposabljanja v avtošoli (Guichet.lu, 2024).

Postopek vključitve v sistem vožnje s spremljevalcem poteka v več zaporednih fazah, ki združujejo formalno usposabljanje v avtošoli, samostojno vožnjo pod nadzorom spremljevalca ter zaključni praktični izpit. Proces vključuje naslednje korake ((Guichet.lu, 2024), (SNCA, b.d.)):

- prijava in administrativni postopek:
 - kandidat se vpiše v pooblaščen šolo vožnje;
 - šola izpolni in odda prijavnico za voziško dovoljenje z označeno možnostjo vožnje s spremljevalcem;
 - priloženi so osebni dokumenti, zdravniško spričevalo, fotografija, taksna znamka, izpiski iz kazenske evidence ter podatki o spremljevalcu in zavarovanju;
- teoretično usposabljanje:
 - kandidat mora opraviti najmanj 12 ur teoretičnega pouka v šoli vožnje;
 - sledi računalniško podprt teoretični izpit;
 - v primeru neuspeha mora kandidat pred ponovnim opravljanjem izpita ponovno obiskovati polovico predpisanih ur teorije;
- praktično usposabljanje v šoli vožnje:
 - po opravljenem teoretičnem izpitu kandidat opravi najmanj 12 ur praktične vožnje z učiteljem vožnje;
 - od teh morata biti vsaj dve uri opravljeni v prisotnosti spremljevalca;
 - šele po tem se lahko kandidat vključi v sistem vožnje s spremljevalcem;
- usposabljanje s spremljevalcem:
 - kandidat nadaljuje pridobivanje voziških izkušenj pod nadzorom spremljevalca;
 - v tem obdobju mora imeti pri sebi veljavno učno potrdilo in upoštevati zakonske omejitve;
- priprava na praktični izpit:

- pred prijavo na praktični izpit mora kandidat opraviti še najmanj 4 dodatne ure vožnje z učiteljem vožnje;
- v primeru neuspešno opravljenega izpita je treba pred ponovnim poskusom opraviti še 5 dodatnih ur praktičnega usposabljanja;
- zaključek postopka:
 - po uspešno opravljenem praktičnem izpitu kandidat pridobi voziško dovoljenje kategorije B za poskusno obdobje 24 mesecev;
 - v tem času mora voditi evidenco morebitnih kršitev in opraviti dodatno enodnevno usposabljanje v izobraževalnem centru, kar omogoča pridobitev dokončnega voziškega dovoljenja.

Kandidat mora za vključitev v sistem vožnje s spremljevalcem izpolnjevati več zakonsko določenih pogojev. Star mora biti najmanj 17 let in imeti stalno prebivališče v Luksemburgu (Guichet.lu, 2024). Pred začetkom praktičnega usposabljanja mora opraviti zdravniški pregled, s katerim se potrdi njegova telesna in duševna sposobnost za vožnjo motornih vozil (SNCA, b.d.). Poleg tega mora kandidat uspešno opraviti teoretični izpit ter zaključiti najmanj 12 ur praktičnega usposabljanja v šoli vožnje. Med vsemi fazami usposabljanja mora imeti pri sebi veljavno učno potrdilo, ki izkazuje njegov status kandidata za voznika (Guichet.lu, 2024).

Spremljevalec ima pomembno vlogo pri dodatnem praktičnem usposabljanju kandidata in mora zato izpolnjevati strogo določene pogoje. Biti mora družinski član ali bližnji prijatelj kandidata ter imeti voziško dovoljenje kategorije B najmanj šest let. V zadnjih treh letih ne sme biti huje kaznovan zaradi prometnih prekrškov oziroma mu ne sme biti odvzeta pravica do vožnje. Pred začetkom vožnje s spremljevalcem mora skupaj s kandidatom opraviti najmanj dve uri praktične vožnje pod nadzorom učitelja vožnje, kar zagotavlja enotno razumevanje pravil in postopkov usposabljanja. Spremljevalec mora imeti sklenjeno veljavno zavarovanje, ki krije vožnjo v okviru sistema vožnje s spremljevalcem, ter v času usposabljanja prevzema odgovornost v primeru prometne. Poleg tega mora pripraviti pisno ocenjevalno poročilo o napredku kandidata, ki ga posreduje učitelju vožnje (Guichet.lu, 2024), (ACL, b.d.), (SNCA, b.d.)).

Vozilo, ki se uporablja za izvajanje vožnje s spremljevalcem, mora izpolnjevati posebne tehnične in administrativne zahteve. Biti mora ustrezno zavarovano za namen vožnje s spremljevalcem in označeno s posebno oznako »L«, ki opozarja druge udeležence v prometu na prisotnost kandidata za voznika. Vozilo mora spadati v kategorijo B in imeti vso predpisano dokumentacijo, ki vključuje prometno dovoljenje, posebno zavarovalno potrdilo ter učno potrdilo kandidata ((SNCA, b.d.), (Guichet.lu, 2024)).

Med izvajanjem vožnje s spremljevalcem veljajo posebne omejitve, katerih namen je zagotavljanje varnosti kandidata in drugih udeležencev v prometu. Kandidatu ni dovoljeno voziti zunaj ozemlja Luksemburga niti v nočnem času med 23. in 6. uro. Spremljevalec mora ves čas sedeti na sprednjem sedežu vozila, saj le tako lahko neposredno nadzoruje potek vožnje in po potrebi pravočasno posreduje. V okviru sistema vožnje s spremljevalcem je dovoljena uporaba izključno vozil kategorije B ((Guichet.lu, 2024), (SNCA, b.d.)).

Po uspešno opravljenem praktičnem izpitu kandidat prejme voziško dovoljenje kategorije B, ki velja 24 mesecev. V tem obdobju mora kandidat (Guichet.lu, 2024):

- voditi evidenco o morebitnih kršitvah;
- opraviti enodnevno usposabljanje v izobraževalnem centru (potrdilo o udeležbi omogoča pridobitev končnega voziškega dovoljenja).

3.7 Vožnja s spremljevalcem v Nemčiji

Vožnja s spremljevalcem v Nemčiji, znana kot Begleitetes Fahren ab 17 (BF17), je posebna oblika postopnega uvajanja mladih voznikov v samostojno vožnjo. Sistem omogoča, da kandidati za voziško dovoljenje kategorije B že pri 17 letih uspešno opravijo voziški izpit, vendar do dopolnjenega 18. leta lahko vozijo le v spremstvu vnaprej določenega in registriranega spremljevalca. Namen sistema je zmanjševanje prometnih nesreč med mladimi vozniki s postopnim pridobivanjem izkušenj v realnih prometnih razmerah pod nadzorom izkušenega voznika (ADAC, 2024).

Postopek pridobivanja vozniškega dovoljenja v okviru sistema BF17 poteka po enakem programu usposabljanja kot pri običajnem vozniškem dovoljenju kategorije B, vendar se zaključí z izdajo posebnega začasnega potrdila, ki dovoljuje vožnjo izključno v spremstvu spremljevalca. Proces vključuje naslednje korake (ADAC, 2024):

- prijava in administrativni postopek:
 - kandidat se lahko na usposabljanje prijavi od starosti približno 16,5 leta;
 - prijava na BF17 poteka z dovoljenjem staršev oziroma zakonitega skrbnika;
 - že ob vlogi za vključitev v sistem BF17 mora kandidat navesti osebe, ki bodo nastopale kot spremljevalci;
 - navedeni spremljevalci morajo izpolnjevati zakonske pogoje in so vpisani v uradno dokumentacijo;
- teoretično usposabljanje:
 - kandidat opravi predpisano število ur teoretičnega pouka (21 h) v šoli vožnje;
 - teoretični izpit se lahko opravlja najprej tri mesece pred dopolnjenim 17. letom starosti;
- praktično usposabljanje v šoli vožnje:
 - kandidat opravi praktične ure vožnje z učiteljem vožnje;
 - praktični izpit se lahko opravlja najprej en mesec pred dopolnjenim 17. letom starosti;
- izdaja začasnega potrdila (Prüfbescheinigung):
 - po uspešno opravljenem teoretičnem in praktičnem izpitu se izda začasno potrdilo o opravljenem izpitu, ki velja kot nadomestek vozniškega dovoljenja le v Nemčiji;
 - vozniško dovoljenje se izda šele po dopolnjenem 18. letu starosti;
- začetek vožnje v sistemu BF17:
 - po izdaji začasnega potrdila lahko kandidat začne samostojno voziti motorno vozilo, vendar izključno v spremstvu registriranega spremljevalca (do 18 leta);
 - spremljevalec mora biti naveden v začasnem potrdilu in mora ves čas sedeti na sprednjem sedežu vozila;

- veljavnost in uporaba potrdila:
 - začasno potrdilo velja največ do tri mesece po dopolnjenem 18. letu starosti;
 - med vožnjo mora imeti kandidat poleg potrdila tudi osebni dokument s fotografijo;
 - potrdilo je veljavno v Nemčiji in izjemoma v Avstriji, drugod pa ni priznано kot veljavno voziško dovoljenje.

Kandidat za vključitev v sistem BF17 mora izpolnjevati več zakonsko določenih pogojev. Usposabljanje lahko začne približno pri starosti 16 let in pol, teoretični izpit pa lahko opravlja najprej tri mesece pred dopolnjenim 17. letom starosti (ADAC, 2024). Po uspešno opravljenem teoretičnem in praktičnem izpitu pridobi začasno potrdilo o opravljenem voziškem izpitu, ki mu omogoča vožnjo izključno v spremstvu registriranega spremljevalca do dopolnjenega 18. leta starosti (ADAC, 2024). Kandidat mora med vožnjo vedno imeti pri sebi začasno potrdilo in veljaven osebni dokument s fotografijo.

Spremljevalec ima v sistemu BF17 ključno vlogo pri nadzoru in podpori mladega voznika. Biti mora star najmanj 30 let ter imeti voziško dovoljenje kategorije B najmanj pet let (ADAC, 2024). Ob vložitvi vloge ne sme imeti več kot ene kazenske točke v evidenci prometnih prekrškov. Spremljevalec mora biti izrecno naveden v začasnem potrdilu o opravljenem voziškem izpitu, sicer spremljanje ni dovoljeno. Med vožnjo s spremljevalcem ne sme imeti več kot 0,5 promila alkohola v krvi oziroma ne sme biti pod vplivom drugih psihoaktivnih snovi. Usposabljanje spremljevalcev ni zakonsko obvezno, vendar so na voljo prostovoljne delavnice in informativni seminarji (ADAC, 2024).

Za razliko od nekaterih drugih sistemov vožnje s spremljevalcem vozilo v Nemčiji ni posebej označeno s posebnimi oznakami. Uporablja se običajno osebno vozilo kategorije B ali BE, ki mora biti tehnično brezhibno in ustrezno zavarovano v skladu s splošnimi prometnimi predpisi (ADAC, 2024).

Med izvajanjem vožnje s spremljevalcem mora biti v vozilu ves čas prisoten spremljevalec, ki je naveden v začasnem potrdilu o opravljenem izpitu. Vožnja brez ustreznega spremljevalca predstavlja hudo kršitev in se kaznuje z denarno kaznijo, kazensko točko ter razveljavitvijo vozniškega dovoljenja kategorij B in BE. V tem primeru mora kandidat ponovno opraviti obnovitveni seminar, preden lahko znova pridobi dovoljenje za vožnjo. Vožnja v tujini ni dovoljena, razen v Avstriji, kjer je nemško začasno potrdilo priznано do dopolnjenega 18. leta starosti (ADAC, 2024).

3.8 Vožnja s spremljevalcem na Nizozemskem

Vožnja s spremljevalcem na Nizozemskem je urejena prek programa 2toDrive, ki je bil uveden novembra 2011 kot možnost za mlade, da pridobijo vozniško dovoljenje kategorije B že pri 17 letih in ob tem do dopolnjenega 18. leta starosti vozijo v spremstvu usposobljenega spremljevalca. Namen programa je omogočiti mladim voznikom, da že pred 18. letom pridobivajo izkušnje z realno vožnjo pod nadzorom izkušenega voznika in tako izboljšajo svojo vozno varnost ((SWOV, b.d.), (RDW, b.d.)).

Z uvedbo sistem 2toDrive, lahko mladi teoretični izpit opravljajo že pri 16 letih in začnejo s praktičnimi urami vožnje pri 16,5 letih. Vozniški izpit lahko opravljajo od 17. leta dalje. Po opravljenem praktičnem in teoretičnem izpitu sme voznik začetnik voziti avto na javnih cestah, vendar do dopolnjenega 18. leta le v prisotnosti izkušenega voznika. Še vedno pa je mogoče vozniški izpit opravljati pri 18 letih in nato takoj voziti samostojno (Van Schagen, Wijlhuizen, & De Craen, 2015).

Postopek vključevanja v program 2toDrive vključuje več zaporednih faz, ki zajemajo prijavo, usposabljanje in izdajo ustrezne dokumentacije ((RDW, b.d.), (itheorie, b.d.)):

- prijava in administrativni postopek:
 - kandidat se lahko prijavi v 2toDrive program že pri 16,5 letih;
 - spremljevalec(-i) morajo biti vnaprej izbrani in registrirani pri nizozemski agenciji za vozniška dovoljenja (RDW);

- kandidat in spremljevalci se pri prijavi identificirajo z DigiD, nacionalnim digitalnim identifikacijskim sistemom, ki omogoča dostop do javnih spletnih storitev;
- po registraciji spremljevalcev lahko kandidat prijavi vlogo za dovolilnici za spremljevalca (supervisor pass);
- teoretično in praktično usposabljanje:
 - kandidat lahko opravi teoretični izpit že pri 16 letih;
 - šele po uspešno opravljenem teoretičnem izpitu lahko kandidat opravi praktične ure vožnje z učiteljem vožnje;
 - praktični izpit se lahko opravlja od dopolnjenega 17. leta starosti, kot to določa program 2toDrive;
- izdaja dovoljenj:
 - po uspešno opravljenem praktičnem in teoretičnem izpitu kandidat prejme redno vozniško dovoljenje kategorije B;
 - kandidat mora pred začetkom vožnje s spremljevalcem pridobiti in imeti s seboj supervisor pass, na katerem so navedeni vsi registrirani spremljevalci;
 - brez veljavnega supervisor pass in spremljevalca ni dovoljena vožnja pred dopolnjenim 18. letom;
- začetek vožnje s spremljevalcem:
 - kandidat lahko vozi pod nadzorom spremljevalca od dne, ko dopolni 17 let (pa do 18 leta, ko lahko začne voziti sam), in to le v Nizozemski;
 - spremljevalec mora med vožnjo sedeti na sprednjem sedežu in imeti veljavno dovolilno dokumentacijo.

Kandidat, ki želi voziti v okviru programa 2toDrive, mora izpolnjevati naslednje pogoje ((RDW, b.d.), (itheorie, b.d.)):

- imeti veljaven osebni dokument in identifikacijo DigiD;
- imeti stalno prebivališče na Nizozemskem;
- pri teoretičnem izpitu mora biti star vsaj 16 let;

- k praktičnim uram vožnje se lahko vključi od 16,5 let in opravi praktični izpit od 17 let dalje;
- po opravljenem voznškem izpitu lahko vozi le z registriranim spremljevalcem do dopolnjenega 18. leta.

Spremljevalec (v nizozemskem sistemu pogosto imenovan coach) mora izpolnjevati stroge zahteve, preden lahko spremlja kandidata v programu 2toDrive ((RDW, b.d.), (ittheorie, b.d.)):

- imeti veljavno nizozemsko voznško dovoljenje kategorije B najmanj 5 let;
- biti star vsaj 27 let (če ima spremljevalec specialno WRM¹-izkaznico, lahko stori začetek pri 23 letih, vendar mora imeti voznško dovoljenje vsaj 1 leto);
- biti registriran kot spremljevalec pri RDW, preden kandidat zaprosi za supervisor pass;
- biti vpisan v RDB (nizozemski državni register);
- v zadnjih 4 letih ne sme imeti pravnomočnih obsodb zaradi hujših prometnih prekrškov, udeležbe v tečajih za alkohol/drog ali ugotovljene nezmožnosti za vožnjo;
- med vožnje s spremljevalcem ne sme biti pod vplivom alkohola, drog ali drugih substanc, ki omejujejo vožnjo.

Kandidat lahko navede najmanj 1 in največ 5 spremljevalcev, ki so vpisani na supervisor pass, ki ga mora imeti kandidat pri sebi med vožnjo.

Vozilo, ki ga uporablja kandidat s spremljevalcem, mora imeti ustrezno registracijo in zavarovanje v skladu z nizozemskimi prometnimi predpisi, enako kot pri običajni uporabi vozil kategorije B.

¹ WRM: uradno priznan inštruktor vožnje, strokovno usposobljen za poučevanje vožnje, vpisan v državni register inštruktorjev, zakonsko upravičen izvajati voznško usposabljanje.

Med izvajanjem vožnje s spremljevalcem v okviru 2toDrive veljajo naslednje omejitve in pravila:

- kandidat sme voziti le na Nizozemskem do dopoljenega 18. leta starosti;
- kandidat in spremljevalec morata imeti pri sebi veljavno voziško dovoljenje in supervisor pass;
- spremljevalec med vožnjo ne sme biti pod vplivom alkohola ali drugih substanc;
- če kandidat brez spremljevalca vozi pred dopoljenim 18. letom, mu je to prepovedano in se lahko sankcionira po nizozemskih prometnih predpisih (npr. denarne kazni).

Program 2toDrive je bil uveden kot šestletni poskus, vendar je postal stalna ureditev, ki mladim omogoča voziti z nadzorom (program še vedno teče v letu 2025). Evaluacije raziskav, kot jih izvaja Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), kažejo, da lahko vožnje s spremljevalcem prispeva k zmanjšanju tveganja prometnih nesreč zaradi več izkušenj v nadzorovanih pogojih, čeprav rezultati niso povsem enoznačni glede izključno varnostnih učinkov.

Ocena eksperimenta 2toDrive leta 2015, ki temelji na samoporočanju, ni podala jasnih zaključkov o njegovem vplivu na prometno varnost. Tveganje za nesrečo (število nesreč na prevoženi kilometer) je bilo pri udeležencih programa 2toDrive znatno nižje kot pri tistih, ki so opravili redno usposabljanje. Vendar so se prevožene razdalje po pridobitvi voziškega dovoljenja med posamezniki tako zelo razlikovale, da bi bila ugotovljena razlika v tveganju za nesrečo lahko tudi naključna. Učinek programa 2toDrive na samoporočano kršitveno vedenje ni bil bolj enoznačen. Prejšnje ocene programa 2toDrive so kljub temu pokazale, da so mladostniki fazo vožnje s spremljevalcem jemali resno in redno vadili. Večina udeležencev programa 2toDrive je redno vadila v različnih razmerah (v dežju, megli in temi) ter v različnih situacijah (na avtocesti, v velikih mestih). To pomeni, da je bil cilj vožnje s spremljevalcem dosežen; cilj je bil, da mladi vozniki pridobijo izkušnje v relativno varnih razmerah (tj. pod nadzorom), preden začnejo samostojno sodelovati v prometu (SWOV, b.d.). Evalvacija iz leta 2023 kaže, da so udeleženci programa vožnje s spremljevalcem in njihovi spremljevalci z izvedbo zelo zadovoljni, saj poročajo o jasnem napredku v občutku varnosti, zlasti v prvih mesecih

spremljane vožnje, ter pridobivanju številnih temeljnih voznških spretnosti, voznega sloga in izkušenj v različnih razmerah. Razlogi za neudeležbo so večinoma povezani z osebno finančno situacijo, neizkazano potrebo po voznškem dovoljenju ali težavami pri iskanju ustreznih spremljevalcev. Kljub visoki ravni zadovoljstva pa udeleženci, spremljevalci in deležniki prepoznajo možnosti za izboljšave tako pri doseganju ciljev kot pri izvedbi programa. Analiza dodatnih podatkov kaže, da skoraj četrtnina (23 %) sedemnajstletnikov pridobi voznško dovoljenje kategorije B, pri čemer se delež čez leto postopoma povečuje, poznejša pridobitev dovoljenja pa zmanjšuje možnosti za koristi spremljane vožnje. Skoraj vsi sedemnajstletniki, ki pridobijo voznško dovoljenje, zaprosijo tudi za spremljevalno dovolilnico, medtem ko majhen delež (7 %) tega ne stori. Analiza policijskih podatkov o nesrečah in kršitvah med 18- do 24-letniki kaže, da so nekdanji udeleženci vožnje s spremljevalcem po dopolnjenem 18. letu v prometu varnejši kot neudeleženci: v primerjavi z njimi so udeleženi v prometnih nesrečah približno 16 % redkeje, kot osumljenci nastopajo 24 % redkeje, pri nesrečah s smrtnim izidom pa kar 40 % redkeje, pri čemer se pri udeležencih od njihovega 18. do dopolnjenega 24. leta kaže stalno zmanjševanje števila nesreč, medtem ko se pri neudeležencih v prvih letih po dopolnjenem 18. letu število nesreč povečuje. Glede na pozitivne izkušnje udeležencev in ugodne učinke na prometno varnost poročilo priporoča širitev programa spremljane vožnje, večjo prepoznavnost, možnost vključitve tudi za nove voznike po 18. letu, omilitev določenih pravil in postopkov ter uvedbo proaktivnega informiranja udeležencev in spremljevalcev ter sistema spremljanja učinkov programa z jasnimi kazalniki (Kalders, Soffers, Kaiser, Dekker, & Oostdijk, 2023).

3.9 Vožnja s spremljevalcem na Švedskem

Vožnja s spremljevalcem na Švedskem je urejena v okviru sistema zasebnega učenja vožnje, imenovanega Övningsköra privat. Gre za razširjen in institucionalno urejen način pridobivanja voznških izkušenj pod nadzorom izkušenega spremljevalca, ki dopolnjuje ali nadomešča učenje v šoli vožnje. Namen sistema je zagotoviti varno okolje za postopno pridobivanje voznških izkušenj ter zmanjšati finančne stroške usposabljanja. Sistem je bil dodatno formaliziran leta 2006 z uvedbo obveznega uvodnega tečaja za

kandidata in spremljevalca, s čimer so bile okrepljene varnostne zahteve ((Transport Styrelsen, b.d.), (Trafikverket, b.d.)

Na Švedskem udeležba v šoli vožnje ni zakonsko obvezna. Kandidat se lahko na teoretični in praktični izpit pripravi izključno z zasebnim spremljevalcem (npr. staršem), če so izpolnjeni določeni pogoji. Postopek vključevanja v sistem Övningskora privat poteka v več zaporednih fazah, ki združujejo administrativne zahteve, obvezno izobraževanje ter praktično usposabljanje ((Transport Styrelsen, b.d.), (Trafikverket, b.d.):

- pridobitev dovoljenja za učenje vožnje (Körkortstillstånd):
 - kandidat zaprosi za dovoljenje pri agenciji Transportstyrelsen;
 - za pridobitev dovoljenja mora opraviti zdravstveno presojo in test vida ter oddati ustrezno vlogo;
- udeležba na uvodnem tečaju (Introduction course):
 - kandidat in spremljevalec se morata skupaj udeležiti obveznega uvodnega tečaja (3h);
 - tečaj zajema prometna pravila, odgovornosti obeh udeležencev, osnove varne in okolju prijazne vožnje ter prepoznavanje tveganj;
 - veljavnost tečaja je pet let;
- pridobitev dovoljenja za spremljevalca:
 - spremljevalec mora zaprositi za potrdilo, ki ga pooblašča za spremljanje določenega kandidata;
 - dovoljenje je vezano na konkretno razmerje kandidat–spremljevalec;
- začetek učnih voženj:
 - ko kandidat prejme dovoljenje za učenje vožnje in spremljevalec dovoljenje za spremljanje, lahko začneta z učnimi vožnjami;
 - število ur ali kilometrov ni zakonsko predpisano;
- teoretični izpit:
 - kandidat mora pred praktičnim izpitom opraviti teoretični izpit, ki preverja znanje prometnih pravil, varne in okolju prijazne vožnje (ta del izpita lahko med potekom vožnje s spremljevalcem);
- praktični izpit:

- po pridobljenih izkušnjah in opravljenem teoretičnem izpitu se kandidat prijavi na praktični izpit pri agenciji Trafikverket;
- praktični izpit preverja vozniške sposobnosti v realnih prometnih razmerah.

Kandidat za vključitev v sistem Övningsköra privat mora izpolnjevati zakonsko določene pogoje. Star mora biti najmanj 16 let, da lahko začne z učenjem vožnje, ter imeti veljavno dovoljenje za učenje vožnje. Pred začetkom praktičnih voženj mora skupaj s spremljevalcem opraviti uvodni tečaj.

Spremljevalec ima ključno vlogo pri nadzoru in podpori kandidata. Biti mora star najmanj 24 let in imeti veljavno vozniško dovoljenje najmanj pet let v zadnjih desetih letih zadnjih treh letih mu ni smelo biti odvzeto vozniško dovoljenje zaradi hujših prometnih prekrškov, vožnje pod vplivom alkohola ali drog. Spremljevalec mora skupaj s kandidatom opraviti uvodni tečaj in pridobiti dovoljenje za spremljanje. V času učne vožnje nosi spremljevalec pravno odgovornost za ravnanje kandidata in se v prometnopravnem smislu šteje za odgovornega voznika ((Transport Styrelsen, b.d.), (Trafikverket, b.d.)).

Vozilo, ki se uporablja za učenje vožnje, mora biti tehnično brezhibno in ustrezno zavarovano v skladu s splošnimi prometnimi predpisi. Med učno vožnjo mora biti vozilo jasno označeno z zeleno oznako ÖVNINGSKÖR («učna vožnja»), nameščeno na zadnjem delu vozila, kar opozarja druge udeležence v prometu, da je voznik še v fazi usposabljanja (Transport Styrelsen, b.d.).

Učna vožnja se lahko izvaja kadar koli in kjer koli na javnih cestah na Švedskem, če so izpolnjeni vsi zakonski pogoji. Med vožnjo mora biti v vozilu ves čas prisoten odobren spremljevalec. Če kandidat vozi s spremljevalcem, ki ni registriran ali ne izpolnjuje pogojev, se to šteje za nedovoljeno vožnjo in se kaznuje z globo, začasnim odvzemom dovoljenja za učenje vožnje ter odlogom pridobitve vozniškega dovoljenja za obdobje od enega do treh mesecev. Spremljevalec je dolžan zagotavljati varno in podporno učno okolje ter aktivno nadzorovati potek vožnje.

3.10 Vožnja s spremljevalcem v Združenem kraljestvu

V Združenem kraljestvu je vožnja s spremljevalcem urejena v okviru sistema učenja vožnje z začasnim vozniškim dovoljenjem (Learning to Drive with a Provisional Licence). Sistem omogoča kandidatom, da pred pridobitvijo polnega vozniškega dovoljenja pridobivajo praktične vozniške izkušnje pod nadzorom izkušenega spremljevalca ali licenciranega inštruktorja vožnje. Namen sistema je postopno usposabljanje kandidatov za samostojno vožnjo in zmanjševanje tveganj, povezanih z neizkušenostjo mladih voznikov (GOV.UK, b.d.).

Postopek pridobivanja vozniškega dovoljenja v Združenem kraljestvu poteka v več zaporednih fazah, ki združujejo administrativne zahteve, teoretično in praktično usposabljanje (GOV.UK, b.d.):

- pridobitev začasnega vozniškega dovoljenja (Provisional Driving Licence):
 - kandidat zaprosi za dovoljenje prek spletne strani GOV.UK;
 - ob vložitvi vloge mora biti star najmanj 15 let in 9 mesecev (voziti lahko začne pri 17 letih);
 - kandidat mora dokazati identiteto in stalno prebivališče v Združenem kraljestvu ter plačati upravno takso;
- teoretično usposabljanje in izpit:
 - kandidat se pripravi na teoretični izpit, ki vključuje vprašanja o prometnih pravilih ter preizkus zaznavanja nevarnosti (hazard perception);
 - teoretični izpit mora biti opravljen pred prijavo na praktični izpit (ni pa predpogoj za vožnjo s spremljevalcem);
- praktično usposabljanje:
 - kandidat lahko pridobiva vozniške izkušnje z licenciranim inštruktorjem vožnje (ADI) ali s spremljevalcem, ki izpolnjuje predpisane pogoje;
 - zakonsko ni določenega minimalnega števila ur vožnje;
- praktični izpit:
 - po opravljenem teoretičnem izpitu se kandidat prijavi na praktični izpit;

- praktični izpit vključuje varnostni pregled vozila, vožnjo v realnih prometnih razmerah ter del samostojne vožnje;
- pridobitev polnega vozniškega dovoljenja:
 - po uspešno opravljenem praktičnem izpitu kandidat pridobi polno vozniško dovoljenje kategorije B.

Kandidat mora biti star najmanj 17 let, da lahko začne voziti motorno vozilo, ter imeti veljavno začasno vozniško dovoljenje. Pred vložitvijo vloge mora v zadnjih 12 mesecih prebivati v Združenem kraljestvu najmanj 185 dni. Kandidat mora izpolnjevati tudi zdravstvene zahteve, zlasti glede vida, ter prijaviti morebitna zdravstvena stanja, ki bi lahko vplivala na varno vožnjo. Med vožnjo mora imeti pri sebi veljavno dovoljenje in osebni dokument (GOV.UK, b.d.).

Spremljevalec mora biti star najmanj 21 let in imeti polno vozniško dovoljenje najmanj tri leta. Dovoljenje mora biti izdano v Združenem kraljestvu, državi članici EU ali v Švici, Norveški, Islandiji ali Lihtenštajnu. Spremljevalec ne sme imeti veljavne prepovedi vožnje. Med vožnje s spremljevalcem ne sme uporabljati mobilnega telefona ali drugih elektronskih naprav in ne sme biti pod vplivom alkohola, drog ali zdravil. Spremljevalec mora ves čas sedeti na sprednjem sovoznikovem sedežu in aktivno nadzorovati potek vožnje.

Vozilo, ki se uporablja za učenje vožnje, mora biti ustrezno registrirano in zavarovano. Med učno vožnjo mora biti vozilo označeno z rdečo črko »L« na beli podlagi, nameščeno na sprednjem in zadnjem delu vozila. Učenec voznik ne sme voziti po avtocestah, razen če je v vozilu licencirani inštruktor vožnje (ADI) in vozilo opremljeno z dvojnimi komandami (GOV.UK, b.d.).

Med vožnjo s spremljevalcem mora biti v vozilu ves čas prisoten spremljevalec, ki izpolnjuje zakonske pogoje. Kandidat in spremljevalec morata imeti ustrezno zavarovanje, ki krije učenje vožnje. Če kandidat vozi brez ustreznega spremljevalca ali brez označbe vozila, gre za kršitev prometnih predpisov, ki se kaznuje z denarno kaznijo, kazenskimi točkami in morebitno prepovedjo nadaljnjega učenja vožnje (GOV.UK, b.d.).

3.11 Vožnja s spremljevalcem v Avstraliji

V Avstraliji je vožnja s spremljevalcem urejena v okviru sistema Learner's Permit, ki predstavlja prvo stopnjo postopnega pridobivanja vozniškega dovoljenja. Sistem temelji na načelu postopnega uvajanja v samostojno vožnjo in vključuje teoretično preverjanje znanja, obvezno praktično usposabljanje pod nadzorom spremljevalca ter vodenje dnevnika voženj. Čeprav se natančni postopki razlikujejo med posameznimi zveznimi državami in teritoriji, imajo vsi sistemi skupni cilj: zagotoviti, da kandidat pred samostojno vožnjo pridobi zadostne izkušnje v realnih prometnih razmerah ter razvije odgovorno vedenje v prometu (Drive, b.d.).

Postopek pridobivanja dovoljenja za vožnjo s spremljevalcem poteka v več zaporednih fazah, ki združujejo administrativne zahteve, teoretično preverjanje znanja ter praktično usposabljanje (Drive, b.d.):

- prijava in administrativni postopek:
 - kandidat zaprosi za dovoljenje za učenje vožnje pri pristojnem organu zvezne države ali teritorija;
 - ob vlogi mora predložiti dokazila o identiteti in prebivališču ter opraviti test vida;
- teoretično usposabljanje in preverjanje znanja:
 - kandidat mora opraviti teoretični izpit ali interaktivni spletni tečaj o prometnih pravilih (npr. Driver Knowledge Test, PrepL, CTT);
- izdaja dovoljenja za učenje vožnje (Learner's Permit):
 - po uspešno opravljenem teoretičnem delu kandidat prejme dovoljenje za vožnjo s spremljevalcem;
 - hkrati prejme tudi dnevnik voženj (logbook), v katerega se beležijo opravljene ure vožnje;
- učne vožnje s spremljevalcem:
 - kandidat pridobiva praktične izkušnje pod nadzorom spremljevalca;
 - zakonsko je predpisano minimalno število ur vožnje (odvisno od države), ki vključuje tudi določeno število ur nočne vožnje;

- praktični izpit:
 - po izpolnitvi pogojev glede števila ur vožnje in trajanja dovoljenja se kandidat lahko prijavi na praktični izpit;
 - praktični izpit preverja voziške sposobnosti kandidata v realnih prometnih razmerah.

Kandidat mora za pridobitev dovoljenja Learner's Permit izpolnjevati več zakonsko določenih pogojev. Starostna meja za začetek postopka je praviloma 16 let, v nekaterih zveznih državah pa nekoliko nižja (npr. 15 let in 9 mesecev). Pred začetkom vožnje mora kandidat uspešno opraviti teoretični izpit oziroma interaktivni tečaj o prometnih pravilih, opraviti test vida ter izpolnjevati osnovne zdravstvene zahteve. Kandidat mora pridobiti dnevnik voženj (logbook) in vanj beležiti vse učne vožnje.

V okviru avstralskega sistema Learner's Permit morajo kandidati, ki so mlajši od določene starosti, pred pristopom k praktičnemu izpitu izpolniti minimalno število nadzorovanih ur vožnje, vpisanih v logbook. Te zahteve se razlikujejo med zveznimi državami: v Novi Južni Walesu in Victorii je potrebno 120 ur, v Queenslandu in ACT 100 ur, v Južni Avstraliji 75 ur, v Tasmaniji 80 ur, in v Zahodni Avstraliji 50 ur nadzorovane vožnje, pri čemer je v mnogih državah določeno tudi minimalno število nočnih ur (približno 5–20) ((Drive, b.d.), (NSW Government, b.d.), (Queensland Government, b.d.), (Government of Western Australia, b.d.), (Vic Roads, b.d.), (Government of South Australia)).

Spremljevalec mora imeti polno veljavno voziško dovoljenje za ustrezno kategorijo vozila, praviloma najmanj 4 do 5 let, ter v zadnjih 3 do 5 letih (odvisno od zvezne države) ne sme imeti hujših prometnih prekrškov ali odvzema voziškega dovoljenja. Med spremljanjem kandidata mora imeti 0,0 % alkohola v krvi in ne sme biti pod vplivom drog ali zdravil, ki vplivajo na vožnjo ((Drive, b.d.), (NSW Government, b.d.), (Queensland Government, b.d.), (Government of Western Australia, b.d.), (Vic Roads, b.d.), (Government of South Australia)).

Spremljevalec mora ves čas sedeti na sovoznikovem sedežu in aktivno nadzorovati potek vožnje. Njegova naloga je usmerjanje kandidata, zagotavljanje varnega učnega okolja ter potrjevanje opravljenih ur vožnje v dnevniku voženj (logbook). Learner logbook je uradni dokument (papirnat ali digitalni), v katerega kandidat beleži vse nadzorovane ure vožnje s spremljevalcem, vključno z nočnimi urami. Vsako vožnjo mora podpisati spremljevalec kot potrdilo, da je bila opravljen nadzor. V večini zveznih držav je dovoljen le en spremljevalec na posameznega kandidata (Drive, b.d.).

Vozilo, ki se uporablja za učenje vožnje, mora biti tehnično brezhibno, registrirano in ustrezno zavarovano v skladu s predpisi posamezne zvezne države. Med učno vožnjo mora biti vozilo označeno z oznako »L«, nameščeno na sprednjem in zadnjem delu vozila na vidnem mestu, tako da je jasno zaznavna drugim udeležencem v prometu. Vozilo mora izpolnjevati vse splošne tehnične in administrativne zahteve, določene s prometno zakonodajo posamezne zvezne države (Drive, b.d.).

3.12 Vožnja s spremljevalcem v ZDA

Vožnja s spremljevalcem v Združenih državah Amerike je urejena v okviru sistema postopnega pridobivanja vozniškega dovoljenja (Graduated Driver Licensing – GDL). Sistem je sestavljen iz treh zaporednih faz: dovoljenja za vožnjo s spremljevalcem (Learner's Permit), vmesnega dovoljenja (Intermediate License) in polnega vozniškega dovoljenja (Full License). V prvi fazi kandidatom omogoča pridobivanje voznških izkušenj izključno pod nadzorom izkušenega voznika, v drugi fazi postopno uvajanje v samostojno vožnjo z določenimi omejitvami, v tretji fazi pa neomejeno vožnjo. Namen sistema GDL je zmanjševanje tveganja prometnih nesreč pri mladih voznikih z omejevanjem izpostavljenosti nevarnim situacijam in postopnim povečevanjem voznške samostojnosti (NHTSA, b.d.).

V fazi Learner's Permit mladi vozniki vozijo izključno v spremstvu spremljevalca, v fazi vmesnega dovoljenja pa so še vedno omejeni glede nočne vožnje in prevoza vrstnikov. Polno voznško dovoljenje je mogoče pridobiti šele po izpolnitvi minimalnih časovnih

zahtev v obeh predhodnih fazah. Takšen sistem omogoča, da kandidati vstopijo v samostojno vožnjo šele po postopnem razvoju voznških spretnosti in večji zrelosti (NHTSA, b.d.).

Postopek pridobitve dovoljenja za vožnjo s spremljevalcem se razlikuje med posameznimi zveznimi državami, vendar običajno vključuje naslednje zaporedne korake ((Driving Tests, b.d.), (NHTSA, b.d.):

- prijava in administrativni postopek:
 - kandidat vloži vlogo pri pristojnem državnem organu za motorna vozila (Department of Motor Vehicles – DMV);
 - predloži dokazila o identiteti, starosti in prebivališču;
 - mladoletni kandidati predložijo soglasje staršev ali zakonitih skrbnikov;
- teoretično preverjanje znanja:
 - kandidat opravi pisni preizkus znanja prometnih pravil in prometnih znakov;
 - opravi se tudi test vida;
- izdaja dovoljenja za učenje vožnje (Learner's Permit):
 - po uspešno opravljenem teoretičnem delu kandidat prejme dovoljenje za vožnjo s spremljevalcem;
 - dovoljenje je časovno omejeno in običajno velja od 6 do 12 mesecev;
- učne vožnje s spremljevalcem:
 - kandidat pridobiva voznške izkušnje izključno pod nadzorom spremljevalca;
 - v številnih državah mora voditi dnevnik voženj (logbook), v katerega beleži opravljene ure vožnje, vključno z nočnimi urami;
- prehod na naslednjo fazo:
 - po izpolnitvi časovnih in vsebinskih pogojev kandidat lahko pristopi k praktičnemu izpitu ali pridobi vmesno dovoljenje (Intermediate ali Provisional License);
 - v tej fazi je dovoljena samostojna vožnja, vendar z določenimi omejitvami (npr. nočna vožnja, število potnikov);
- pridobitev polnega voznškega dovoljenja (Full License):

- po uspešno opravljenem obdobju z vmesnim dovoljenjem in ob odsotnosti hujših prometnih kršitev kandidat pridobi polno voziško dovoljenje;
- s tem prenehajo veljati posebne omejitve glede nočne vožnje, števila potnikov in obveznosti spremljevalca.

Kandidat za pridobitev dovoljenja Learner's Permit mora izpolnjevati zakonsko določene pogoje. Starostna meja za začetek postopka se razlikuje med zveznimi državami, najpogosteje pa znaša med 15 in 16 let. Pred začetkom vožnje mora kandidat uspešno opraviti teoretični izpit in test vida ter izpolnjevati osnovne zdravstvene zahteve. Med učno vožnjo mora kandidat voziti izključno v spremstvu spremljevalca ter upoštevati morebitne omejitve glede nočne vožnje in števila potnikov. V številnih državah je obvezno vodenje dnevnika voženj, ki izkazuje določeno minimalno število ur vožnje pod nadzorom, preden kandidat lahko napreduje v naslednjo fazo sistema GDL (NHTSA, b.d.).

Spremljevalec ima ključno vlogo pri nadzoru in podpori kandidata. Imeti mora polno veljavno voziško dovoljenje za ustrezno kategorijo vozila ter praviloma vsaj 3 do 5 let voziških izkušenj. V večini zveznih držav mora biti spremljevalec star najmanj 21 let, ponekod pa zadostuje starost 18 let. Med spremljanjem ne sme biti pod vplivom alkohola, drog ali drugih psihoaktivnih snovi in mora ves čas sedeti na sovoznikovem sedežu. Poleg tega v zadnjih 3 do 5 letih ne sme imeti hujših prometnih prekrškov ali odvzema voziškega dovoljenja (NHTSA, b.d.; DMV, b.d.).

V nekaterih zveznih državah mora spremljevalec potrjevati ure vožnje v dnevniku kandidata, ponekod pa je predpisano tudi kratko izobraževanje za spremljevalce. Vloga spremljevalca ni zgolj formalna, temveč vključuje aktivno usmerjanje kandidata in zagotavljanje varnega učnega okolja.

Vozilo, ki se uporablja za učenje vožnje, mora biti tehnično brezhibno, registrirano in ustrezno zavarovano. Med učno vožnjo mora biti vozilo označeno z ustrezno oznako (najpogosteje črka »L« ali enakovredno oznako za učence), nameščeno na vidnem mestu

na sprednjem in zadnjem delu vozila. Vozilo mora izpolnjevati vse splošne tehnične in administrativne zahteve, določene s prometno zakonodajo posamezne zvezne države (NHTSA, b.d.).

3.13 Primerjalni pregled sistemov vožnje s spremljevalcem v izbranih državah

Tabela 1 prikazuje osnovne značilnosti sistemov vožnje s spremljevalcem v izbranih državah, vključno s pogoji za kandidata in spremljevalca, potekom usposabljanja ter zahtevami glede vozila in obsega vožnje. Primerjalni pregled omogoča vpogled v razlike med nacionalnimi ureditvami ter izpostavlja ključne elemente, s katerimi države urejajo prehod mladih voznikov iz usposabljanja v samostojno vožnjo.

Tabela 1: Primerjalni pregled sistemov vožnje s spremljevalcem po državah

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« vozniškega dovoljenja
Avstrija	L17 (B-Führerschein mit 17 Jahren)	<ul style="list-style-type: none"> teorija (32 ur); praksa (12 ur); zdravniško potrdilo; vožnja s spremljevalcem; 3 faze vožnje s spremljevalcem; dodatna usposabljanja po prvi in drugi fazi-udeležiti kandidat in spremljevalec); izpit; 	<ul style="list-style-type: none"> začetek pri 15,5 leta; opravljena teorija; praksa; zdravniški pregled; 	<ul style="list-style-type: none"> en ali dva spremljevalca na kandidata; starš, sorodnik ali druga zaupna oseba; ne sme prejemati plačila za svoje sodelovanje; ≥25 let; ≥7 let vozniško dovoljenje; brez hujših prekrškov v zadnjih 3 letih; 	<ul style="list-style-type: none"> pred začetkom voženj opraviti eno učno uro (teoretično) v šoli vožnje; dodatno/ fazno usposabljanje med vožnjo s spremljevalcem (kandidat in spremljevalec); 	<ul style="list-style-type: none"> tabla L17spredaj in zadaj; tabla »Ausbildungsfahrt« spredaj in zadaj; vozilo zavarovano tudi za namen vožnje s spremljevalcem; 	<ul style="list-style-type: none"> 3.000 km v 3 fazah; vsaka faza vsaj 1.000 km; po 1.000 km prvi spremljevalni trening; po 2.000 km sledi drugi spremljevalni trening; po najmanj 3.000 km »perfekcijsko« usposabljanje; dnevnik voženj (Fahrtenbuch); 	<ul style="list-style-type: none"> 18 let preneha obveznost vožnje s spremljevalcem; le v Avstriji, Nemčiji, VB, Danski;

Belgija	<ul style="list-style-type: none"> · M36-kandidati od 17. leta dalje (velja 36 mesecev) · M12-kandidati, ki že imajo nekaj izkušenj, vendar potrebujejo spremljevalca za dodatno usposabljanje (velja 12 mesecev); 	<ul style="list-style-type: none"> · teoretični del izpita; · zaprosi za začasno vozniško dovoljenje in izbere učno pot (M36 ali M12); · vožnja s spremljevalcem; · ali kombinacija vožnje s spremljevalcem in šolo vožnje; · praktični del izpita; · regija Bruselj dve možnosti: · samostojno usposabljanje izključno s spremljevalcem, brez obveznih ur v šoli vožnje in minimalno 9 mesecev (pred pristopom k praktičnemu delu izpita); 	<ul style="list-style-type: none"> · ≥17 let; · teoretični izpit (udeležijo po 17. letu starosti); · pridobljeno začasno voznik dovoljenje; · regija Bruselj še usposabljanje iz prve pomoči; 	<ul style="list-style-type: none"> · veljavno vozniško dovoljenje kategorije B najmanj 8 let; · v zadnjih 3 letih ne sme imeti odvzete pravice do vožnje; · lahko spremlja le enega kandidata hkrati, razen v primeru ožjih družinskih članov; 	<ul style="list-style-type: none"> · izobraževalni seminar - 3 ure; · se izvaja pri priznani šoli vožnje; · velja deset let; 	<ul style="list-style-type: none"> · mora imeti dodatno vzvratno ogledalo za spremljevalca; · v vozilu sta le kandidat in spremljevalec oziroma inštruktor; 	<ul style="list-style-type: none"> · splošno (neodvisno od regije): · obvezno vodenje dnevnika vožnje; okoliščine vožnje in prevoženi kilometri; regija Flandrija: · najmanj pet mesecev, preden lahko pristopi k praktičnemu izpitu; regija Bruselj: · priporočena prevožena razdalja 1.500 km; Regija Valonija: · vožnja s spremljevalcem minimalno 3 mesece; 	<ul style="list-style-type: none"> · samo Belgija; · vožnja z začasnim dovoljenjem prepovedana med 22. in 6. uro ob petkih, sobotah, nedeljah, predvečerih praznikov in na praznike;
---------	--	--	---	---	---	---	---	--

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« vozniškega dovoljenja
		<ul style="list-style-type: none"> · druga možnost je kombinacija usposabljanja v šoli vožnje in vožnje s spremljevalcem; najmanj 14 ur praktičnega usposabljanja v šoli vožnje ter najmanj šest mesecev vožnje s spremljevalcem; 					<ul style="list-style-type: none"> · maksimalno 36 mesecev; · minimalno 1.500 km; 	

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« voznškega dovoljenja
Danska	Ledsagerordningen	<ul style="list-style-type: none"> šola vožnje; lahko opravijo izpit s 17 leti; samostojna vožnja je dovoljena med 5. in 20. uro; v preostalem času (med 20. in 5. uro) obvezna prisotnost spremljevalca (do 18 leta); 	<ul style="list-style-type: none"> ≥17 let; opravljen praktični del izpita; s spremljevalcem obvezno do 18 leta med 20. in 5. uro; 	<ul style="list-style-type: none"> ≥30 let; ≥10 let voznško dovoljenje; V 10 letih nikoli (pogojno ali brezpogojno) odvzeto dovoljenje; ne sme imeti alkohola v krvi nad 0,5 promila; ne sme uživati prepovedanih substanc ali biti tako utrujen ali bolan, da ne bi mogel varno upravljati vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> ni 	<ul style="list-style-type: none"> ni posebnega označevanja / opreme 	<ul style="list-style-type: none"> ni predpisan minimalni obseg kilometrov ali ur; 	<ul style="list-style-type: none"> samo Danska;

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« vozniškega dovoljenja
Finska	· Opetuslupa	<ul style="list-style-type: none"> · teoretično usposabljanje (19 h); · teoretični del izpita; · tehnični pregled vozila; · dovoljenje za spremljevalca; · praktično usposabljanje (min 18h); · pristop k praktičnemu delu izpita; 	<ul style="list-style-type: none"> · ≥17 let; · zdravniški pregled; · opravljen teoretični test; 	<ul style="list-style-type: none"> · starejši od 25 let; · vsaj 5 let vozniško dovoljenje; · brez resnih prometnih prekrškov; · pridobljeno dovoljenje; 	<ul style="list-style-type: none"> · teoretični preizkus; · trije deli; 	<ul style="list-style-type: none"> · izveden tehnični pregled s prilagoditvami; · dodatni zavorni pedal za spremljevalca; · dodatno ogledalo za inštruktorja; · bel trikotnik na zadnji strani vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> · Ni zakonsko določenega minimalnega števila kilometrov ali ur vožnje s spremljevalcem; del usposabljanja je vsaj 18 ur praktične vožnje kot del celotnega programa; 	<ul style="list-style-type: none"> · Finska;

Francija	<ul style="list-style-type: none"> · AAC (Apprentissage Anticipé de la Conduite) 	<ul style="list-style-type: none"> · teoretični del usposabljanja; · praktični del usposabljanja (se opravi ocena kandidatovih kompetenc -mora opraviti, če ne potem dodatno usposabljanje); · kandidat prejme potrdilo o zaključenem začetnem usposabljanju (AFFI); · faza vožnje s spremljevalcem; · praktični del izpita; 	<ul style="list-style-type: none"> · ≥15 let; · uspešno opravljen teoretični preizkus (ETG); · zaključeno praktično usposabljanje v šoli vožnje; · pridobljeno potrdilo AFFI; · soglasje avtomobilske zavarovalnice – vožnjo s spremljevalcem; · udeležba na 2 h srečanju (kandidat + spremljevalec+ inštruktor vožnje); 	<ul style="list-style-type: none"> · vozniško dovoljenje kategorije B vsaj 5 let; · soglasje zavarovalnice; · v zadnjih 5 letih ni imel odvzema ali razveljavitve vozniškega dovoljenja; 	<ul style="list-style-type: none"> · udeležba na 2 h srečanju (kandidat + spremljevalec+ inštruktor vožnje); 	<ul style="list-style-type: none"> · označeno s posebno okroglo oznako z napisom Conduite accompagnée; · nameščeno na zadnjem levem delu vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> · najmanj eno leto; · prevoziti najmanj 3.000 kilometrov; · kandidat mora sodelovati na dveh izobraževalnih srečanjih (prvo 4 do 6 mesecev po pridobitvi potrdila AFFI, drugo po prevoženih najmanj 3.000 kilometrih); · omejitve hitrosti vožnje; 	<ul style="list-style-type: none"> · samo Francija;
----------	---	---	--	---	---	--	---	--

Luksemburg	<ul style="list-style-type: none"> · Conduite Accompagnée 	<ul style="list-style-type: none"> · teoretično usposabljanje - najmanj 12 ur v šoli vožnje; · teoretični izpit; · praktično usposabljanje v šoli vožnje - najmanj 12 ur; od teh vsaj dve uri opravljeni v prisotnosti spremljevalca; · usposabljanje s spremljevalcem: · pred prijavo na praktični izpit mora kandidat opraviti še najmanj 4 dodatne ure vožnje z učiteljem vožnje; · praktični del izpita; · kandidat pridobi voziško dovoljenje kategorije B za 	<ul style="list-style-type: none"> · ≥17 let; · zdravniško potrdilo; · opravljen teoretični del izpita; · min. 12 ur vožnje v šoli vožnje; 	<ul style="list-style-type: none"> · družinski član ali bližnji prijatelj; · voziško dovoljenje min 6 let; · v zadnjih treh letih ni hujših prometnih prekrškov; · skupaj s kandidatom dve uri praktične vožnje pri učitelju vožnje; · imeti veljavno zavarovanje; · pripraviti pisno ocenjevalno poročilo; 	<ul style="list-style-type: none"> · prisostvovati pri 2 h praktične vožnje s kandidatom in učiteljem; 	<ul style="list-style-type: none"> · označeno s črko »L« na zadnjem delu vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni določenega minimalnega obsega kilometrine ali ur vožnje s spremljevalcem; 	<ul style="list-style-type: none"> · samo Luksemburg;
------------	--	---	--	---	---	---	--	--

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« vozniškega dovoljenja
		poskusno obdobje 24 mesecev: vodi evidenco morebitnih kršitev in opravi dodatno enodnevno usposabljanje; pridobi dokončno vozniško dovoljenje;						

Nemčija	<ul style="list-style-type: none"> · BF17 (Begleitetes Fahren ab 17) 	<ul style="list-style-type: none"> · Prijava; · teoretično usposabljanje (21 h); · teoretični izpit se lahko opravlja najprej tri mesece pred dopolnjenim 17. letom; · praktično usposabljanje v šoli vožnje; · praktični izpit najprej en mesec pred dopolnjenim 17. letom; · izdaja začasnega potrdila · začetek vožnje v sistemu BF17 – spremljevalcem (do 18 leta); · začasno potrdilo velja največ do tri mesece po dopolnjenem 18. letu starosti; 	<ul style="list-style-type: none"> · več kot 17 let; · ima že izdano začasno potrdilo (Prüfbescheinigung); 	<ul style="list-style-type: none"> · starost ≥ 30 let; · vozniško dovoljenje ≥ 5 let · manj kot 1 kazenska točka v evidenci prometnih prekrškov; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni zakonsko obvezno, vendar so na voljo prostovoljne delavnice in informativni seminarji; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni posebnih obveznih označb ali dodatne opreme (npr. posebnih tabel); 	<ul style="list-style-type: none"> · ni določeno; 	<ul style="list-style-type: none"> · vožnja s spremljevalcem le v Nemčiji in Avstriji;
---------	---	---	--	---	---	---	--	---

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« voznškega dovoljenja
Nizozemska	· 2toDrive	<ul style="list-style-type: none"> · prijava v sistem; · teoretično usposabljanje; · teoretični izpit; · praktično usposabljanje (v šoli vožnje); · praktični del izpita; · vožnja s spremljevalcem (od praktičnega dela izpita, pa do 18 leta starosti); 	<ul style="list-style-type: none"> · opravljen teoretični in praktični del izpita; · ≥17 let; 	<ul style="list-style-type: none"> · ≥27 let (izjema za WRM); · ≥5 let voznško dovoljenje; · v zadnjih 4 letih brez pravnomočnih obsodb zaradi hujših prometnih prekrškov IN brez udeležbe v tečajih za alkohol/drog ali ugotovljene nezmožnosti za vožnjo; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni posebne obvezne označitve / opreme vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni zakonsko določenega minimalnega števila kilometrov ali ur; 	<ul style="list-style-type: none"> · samo Nizozemska;

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« vozniškega dovoljenja
Švedska	Övningsköra privat	<ul style="list-style-type: none"> · pridobitev dovoljenja za učenje vožnje; · udeležba na uvodnem tečaju (Introduction course): kandidat in spremljevalec (3h); · spremljevalec pridobi dovoljenje za spremljevalca; · začetek učnih voženj s spremljevalcem; · teoretični izpit (lahko med usposabljanjem s spremljevalcem); · praktični del izpita; 	<ul style="list-style-type: none"> · starost ≥ 16 let; · veljavno dovoljenje za učenje; · udeležba na uvodnem tečaju (kandidat in spremljevalec); 	<ul style="list-style-type: none"> · starost ≥ 24 let; · vozniško dovoljenje 5 let; · udeležba na uvodnem tečaju; 	<ul style="list-style-type: none"> · uvodni tečaj; · vsebina: vloga spremljevalca, odgovornost v prometu; · tveganja pri mladih voznikih, osnove varne vožnje, okolju prijazna vožnja, kako poteka učenje vožnje, pogoste napake pri spremljanju; 	<ul style="list-style-type: none"> · posebej zavarovano vozilo; · znak »ÖVNINGSKÖR« nameščen na zadnjem delu vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni predpisan minimalni obseg kilometrov ali ur; 	<ul style="list-style-type: none"> · Švedska;

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« voznškega dovoljenja
Združeno kraljestvo	· Learning to Drive with a Provisional Licence	<ul style="list-style-type: none"> · pridobitev začasnega voznškega dovoljenja; · teoretično usposabljanje in izpit; · teoretični izpit mora biti opravljen pred prijavo na praktični izpit (ni pa predpogoj za vožnjo s spremljevalcem); · praktično usposabljanje; · praktični izpit; 	<ul style="list-style-type: none"> · starost ≥ 17 let; · zdravstveni pregled; 	<ul style="list-style-type: none"> · starost ≥ 21 let; · voznško dovoljenje ≥ 3 leta; · ne sme imeti prepovedi vožnje; 	· ni;	<ul style="list-style-type: none"> · ustrezno zavarovano; · oznaka »L« (rdeče barve na veli podlagi) nameščeno na sprednjem in zadnjem delu vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni predpisan minimalni obseg km ali ur; 	<ul style="list-style-type: none"> · Združeno kraljestvo; · s spremljevalcem ne sme voziti po avtocestah;

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« voznškega dovoljenja
Avstralija	<ul style="list-style-type: none"> GDL (Graduated Driver Licensing) ali Learner licence / Learner's permit 	<ul style="list-style-type: none"> prijava in administrativni postopek; teoretično usposabljanje in preverjanje znanja; izdaja dovoljenja za učenje vožnje (Learner's Permit); prejme dnevnik voženj (logbook); učne vožnje s spremljevalcem; praktični izpit; 	<ul style="list-style-type: none"> starost ≥ 16 let (, v nekaterih zveznih državah nižja (npr. 15 let in 9 mesecev)); opraviti teoretični izpit oziroma interaktivni tečaj o prometnih pravilih; opraviti test vida ter izpolnjevati osnovne zdravstvene zahteve; 	<ul style="list-style-type: none"> polno vozniško dovoljenje več let; 4 do 5 let (odvisno od zvezne države); v zadnjih 3 do 5 letih (odvisno od zvezne države) ne sme imeti hujših prometnih prekrškov ali odvzema voznškega dovoljenja; 	<ul style="list-style-type: none"> ni; 	<ul style="list-style-type: none"> ustrezno zavarovano; oznaka »L« na sprednjem in zadnjem delu vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> odvisno od države; med 75 in 120 ur vožnje, od tega med 5 in 20 ur ponoči; imeti dovoljenje Learner's Permit najmanj 12 mesecev, preden lahko pristopijo k praktičnemu izpitu; 	<ul style="list-style-type: none"> odvisno od zvezne države;

Država	Ime programa	Potek programa	Pogoji za kandidata	Pogoji / obveze za spremljevalca	Dodatno usposabljanje spremljevalca	Pogoji za vozilo / označevanje	Obseg in vodenje vožnje s spremljevalcem	Območje vožnje/veljavnost »začasnega« voznškega dovoljenja
ZDA	· GDL (Graduated Driver Licensing)	<ul style="list-style-type: none"> · prijava; · teoretično preverjanje znanja; · test vida; · izda dovoljenje za vožnjo s spremljevalcem; · učne vožnje s spremljevalcem; · prehod na naslednjo fazo (Intermediate ali Provisional License); · pridobitev polnega voznškega dovoljenja (Full License); 	<ul style="list-style-type: none"> · se razlikuje med zveznimi državami; · starost ≥ 15 ali 16 let; · opravljen teoretični del izpita; · zdravstveni pregled; 	<ul style="list-style-type: none"> · se razlikuje med zveznimi državami; · vozniško dovoljenje vsaj 3 ali 5 let; · v večini zveznih držav starost vsaj 21 let (ponekod 18 let); · v zadnjih 3 ali 5 letih ni hujših prometnih prekrškov; 	<ul style="list-style-type: none"> · ni (določene države ponujajo možnosti izobraževanja); 	<ul style="list-style-type: none"> · ustrezno zavarovano; · označeno z ustrezno oznako (najpogosteje črko »L« ali enakovredno oznako), nameščeno na sprednjem in zadnjem delu vozila; 	<ul style="list-style-type: none"> · odvisno od zvezne države; · Maryland: 60 ur nadzorovane vožnje, od tega vsaj 10 ur ponoči; · Florida: vsaj 50 ur vožnje, od tega 10 ur ponoči; 	<ul style="list-style-type: none"> · odvisno od zvezne države.

4 PREGLED ZNANSTVENIH RAZISKAV O IZOBRAŽEVANJU VOZNIKOV ZAČETNIKOV IN VOŽNJI S SPREMLJEVALCEM

Vožnja s spremljevalcem je eden izmed ključnih pristopov pri uvajanju mladih voznikov v samostojno vožnjo. V različnih državah so bili razviti programi, ki imajo specifične cilje, kot so povečanje varnosti v prometu, zmanjšanje tveganega vedenja mladih voznikov ter izboljšanje njihovih vozniških spretnosti. V tem poglavju so predstavljeni obstoječi programi vožnje s spremljevalcem v mednarodnem okolju, s poudarkom na njihovih značilnostih. Cilj je prepoznati dobre prakse in morebitne pomanjkljivosti, ki lahko služijo kot smernice za izboljšanje tovrstnih programov v lokalnem okolju, kar omogoča doseganje cilja C27. priprava predlogov za nadgradnjo obstoječega sistema vožnje s spremljevalcem (izobraževanje spremljevalca, čas vožnje,...).

V tem poglavju so obravnavani dejavniki, ki vplivajo na učenje vožnje in razvoj kompetenc voznika v obdobju vožnje s spremljevalcem ter dejavniki v okviru sistemov za postopno pridobivanje vozniškega izpita. Podpoglavje 4.1 se osredotoča na dejavnike na ravni posameznika in učnega procesa, vključno z individualnimi značilnostmi mladih voznikov, vlogo spremljevalca ter značilnostmi vožnje s spremljevalcem. Podpoglavje 4.2 pa obravnava dejavnike na ravni sistema, in sicer vpliv posameznih značilnosti sistemov za postopno pridobivanje vozniškega izpita na vedenje voznikov in prometno varnost.

4.1 Dejavniki učenja vožnje in razvoja kompetenc mladih voznikov v obdobju vožnje s spremljevalcem

V poglavju so obravnavani ključni dejavniki, ki vplivajo na učenje vožnje in razvoj kompetenc pri mladih voznikih. Najprej je predstavljen teoretični okvir GDE (Cilji za izobraževanje voznikov, angl. Goals for Driver Education), ki omogoča razumevanje razvoja kompetenc voznika od osnovnih tehničnih spretnosti do višjerednih psihosocialnih in vrednotnih vidikov ter ugotovitve raziskav o vlogi staršev/spremljevalcev v tem procesu. Nato so prikazane individualne značilnosti mladih

voznikov oziroma voznikov začetnikov, povezane s tveganim vedenjem in tveganjem za povzročitev prometne nesreče. V nadaljevanju je poudarjena vloga spremljevalca pri spodbujanju višjih ravni kompetenc po GDE in pri podpori samorefleksije. Poleg tega so izpostavljeni kognitivni in motivacijski dejavniki, ki lahko v obdobju vožnje s spremljevalcem prispevajo k precenjevanju sposobnosti in podcenjevanju tveganja. Vsebina se nato osredotoči na značilnosti samih voženj s spremljevalcem ter zaključi s pregledom empiričnih raziskav, ki opisujejo potek, vsebino in učinke vožnje s spremljevalcem v različnih okoljih.

4.1.1 Teoretični okvir GDE

Izobraževanje mladih voznikov je ključno za zmanjšanje prometnih nesreč, pri čemer okvir »Cilji za izobraževanje voznikov« (angl. Goals for Driver Education – GDE), razvit s strani avtorjev Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad in Hernetkoski (2002), predstavlja enega najbolj celovitih pristopov. GDE je hierarhični model, ki organizira dejavnike vpliva na vedenje voznikov v štiri medsebojno povezane ravni, ki se razlikujejo glede na kompleksnost in abstraktnost:

- Obvladovanje vozila (GDE 1) vključuje osnovne tehnične veščine, kot so upravljanje vozila in upoštevanje osnovnih prometnih pravil, ki morajo biti v kontekstu varne vožnje v veliki meri avtomatizirane.
- Obvladovanje prometnih situacij (GDE 2) se osredotoča na zaznavanje prometnega okolja, drugih udeležencev in nevarnosti ter prilagajanje vožnje specifičnim prometnim razmeram in okolju.
- Cilji in kontekst vožnje (GDE 3) zajemajo strateške odločitve o vožnji (npr. zakaj, kam, kdaj in s kom se vozi) ter izbiro in presojo pogojev vožnje (npr. čas dneva, vreme, prometne razmere), ki pomembno vplivajo na tveganja in zahteve v prometu.
- Cilji življenja in veščine za življenje (GDE 4) vključujejo vrednote, življenjske cilje in odnos do odgovornosti ter drugih udeležencev v prometu, ki oblikujejo voznikovo vedenje na posredni ravni.

Izhajajoč iz okvira GDE so Bates, Watson in King (2010) razvili Lestvico zaznavanja pomena izobraževanja voznikov (angl. Perceptions of Driver Education Scale – PDES), namenjeno kvantitativni oceni zaznav o pomembnosti različnih vidikov izobraževanja voznikov. Vozniki začetniki in njihovi starši so večjo pomembnost pripisali strateškim in taktičnim odločitvam, kot so ocena tveganja, obvladovanje impulzov in načrtovanje poti, medtem ko so osnovne tehnične veščine, kot so upravljanje vozila in prometna pravila, ocenili kot manj pomembne. Ta raziskava je potrdila, da višje ravni GDE – psihosocialni in vrednotni vidiki – zahtevajo več pozornosti pri oblikovanju programov izobraževanja voznikov.

Avtorji Rodwell, Alexander, Bates, Larue in Watson (2021) so v raziskavi uporabili okvir GDE za preučevanje vloge staršev pri izobraževanju mladih voznikov. Glavne ugotovitve so pokazale, da starši pogosto zaupajo poučevanje osnovnih veščin in obvladovanja prometnih situacij profesionalnim inštruktorjem, saj se bojijo prenosa slabih navad ali se zavedajo pomanjkanja lastnega znanja o prometnih pravilih. Pri višjih ravneh (GDE 3 in 4), ki vključujejo psihosocialne in vrednotne vidike, pa starši menijo, da imajo zaradi boljšega poznavanja svojih otrok večjo vlogo.

4.1.2 Individualne značilnosti voznikov začetnikov

Vedenje voznikov začetnikov je v veliki meri pogojeno z njihovimi psihološkimi in osebnostnimi lastnostmi. Ključne značilnosti, ki prispevajo k njihovem vedenju v prometu in s tem povezanemu tveganju za prometne nesreče, vključujejo zaznavo tveganja, iskanje vznemirjenja, samoregulacijo, optimistično pristranskost in precenjevanje lastnih sposobnosti.

4.1.2.1 Zaznava tveganja in vključevanje v tvegano vedenje v prometu

Mladi vozniki pogosto zaznavajo tveganje, povezano z nevarno vožnjo, kot nizko, kar paradoksalno vodi v pogostejše vključevanje v tvegana vedenja v prometu. Po

ugotovitev Nelsona (2009) se mlajši vozniki zavedajo posledic tveganega vedenja, vendar se kljub temu odločajo zanj zaradi pozitivnega odnosa do samega tveganja. To neskladje med zavedanjem in vedenjem je mogoče pripisati različnim dejavnikom, med drugim pritisku vrstnikov in individualnim osebnostnim značilnostim, kot sta impulzivnost in iskanje vznemirjenja (Harbeck, Glendon, & Hine, 2017).

Ivers in sodelavci (2009) so ugotovili, da tvegano vedenje pri voznikih začetnikih pomembneje napoveduje tveganje za prometne nesreče, kot sama zaznava tveganja, kar kaže, da se zavedanje nevarnosti ne prenaša tudi v previdno vedenje oziroma varno vožnjo. Pojav optimizma glede tveganja za nesrečo, ki so ga opisali Harré in sodelavci (2005), kaže, da mladi vozniki podcenjujejo verjetnost lastne udeležbe v prometni nesreči. Takšno subjektivno precenjevanje lastnih zmožnosti lahko dodatno spodbuja tvegano vedenje in s tem povečuje tveganje za nesreče.

4.1.2.2 Iskanje vznemirjenja in impulzivnost

Iskanje vznemirjenja predstavlja izrazito značilnost številnih mladih voznikov, pri čemer raziskave kažejo močno povezanost med visoko stopnjo te lastnosti in tveganim vedenjem v prometu (Fraschetti, in drugi, 2021), (Brown, in drugi, 2016)). Brown in sodelavci (2016) poudarjajo, da posamezniki z izrazitejšimi težnjami po iskanju vznemirjenja pogosteje izvajajo impulzivna voziška dejanja, kar prispeva k večjemu tveganju za nesreče. Frascetti in sodelavci (2021) so ugotovili, da so mladi vozniki, ki pogosto opravljajo več opravil med vožnjo (npr. uporabljajo mobilni telefon), praviloma posamezniki z visokim iskanjem vznemirjenja, kar dodatno povečuje verjetnost povzročitve prometnih nesreč.

4.1.2.3 Samoregulacija in čustveni odzivi

Samoregulacija je pomemben dejavnik varne vožnje. Mladi vozniki pogosto razpolagajo z omejenimi sposobnostmi čustvene regulacije², kar lahko vodi v neustrezne odzive v stresnih prometnih situacijah (Lee & Winston, 2016). Intervencije v okviru usposabljanja voznikov so pokazale, da izboljšanje zaznavanja nevarnosti in zaznane kompetentnosti lahko prispeva k večji samoregulaciji, vendar lahko hkrati – zlasti pri moških voznikih – vodi tudi v precenjevanje lastnih sposobnosti in povečanje tvegane vedenja (Park, Allen, & Rosenthal, 2015).

Raziskave kažejo, da se mladi vozniki v zahtevnih situacijah pogosto odzivajo z agresivno vožnjo, kar je bilo potrjeno tudi v simulacijskih študijah, ki so proučevale stresne odzive (Lee & Winston, 2016). Ti čustveni odzivi se povezujejo z večjo pojavnostjo tvegane vedenja, kar poudarja potrebo po usposabljanjih, ki poleg zaznavanja nevarnosti razvijajo tudi sposobnosti samoregulacije.

4.1.2.4 Optimistična pristranskost in precenjevanje sposobnosti

Tendenca optimistične pristranskosti (angl. optimism bias)³ pri mladih voznikih je dobro dokumentirana v psihološki literaturi. Mladi vozniki namreč pogosto razvijejo pretirano pozitivno oceno lastnih voznških sposobnosti, kar povečuje njihovo pripravljenost na tvegano vedenje v prometu (Harré, Foster, & O'Neill, 2005). Zanje je tako značilno prepričanje, da imajo manjšo verjetnost za prometno nesrečo kot njihovi vrstniki, kar ustvarja lažen občutek varnosti. Takšna stališča so neposredno povezana z večjo stopnjo prometnih nesreč med vozniki začetniki, zlasti v okoliščinah socialnega pritiska in prisotnosti vrstnikov (Ouimet, in drugi, 2013), (Zhang, Valluru, Zafian, Yamani, & Samuel, 2017)).

² Čustvena regulacija se nanaša na sposobnost obvladovanja čustev (npr. jeze, strahu ali frustracije) med vožnjo, da ta ne vodijo v impulzivno ali tvegano vedenje.

³ Optimistična pristranskost pomeni težnjo posameznika, da podcenjuje verjetnost negativnih dogodkov zase (npr. prometne nesreče) in hkrati precenjuje lastne sposobnosti v primerjavi z drugimi.

4.1.3 Vloga spremljevalca pri razvoju višjih ravni GDE

Empirične raziskave kažejo, da spremljevalci ne prispevajo le k tehničnemu učenju vožnje, temveč imajo pomembno vlogo tudi pri razvoju višjerednih voznških kompetenc po modelu GDE. Študije kažejo, da je njihova vloga posebej pomembna pri razvijanju odgovornosti, vrednot in samorefleksije pri mladih voznških, kar neposredno ustreza ravnem GDE 3 in GDE 4 ((Simons-Morton B. , 2007), (Zakrajsek, Shope, Ouimet, Wang, & Simons-Morton, 2009)). Takšen reflektivni pristop podpira razvoj samoregulacije in kritičnega presojanja lastnega vedenja v prometu, kar predstavlja osrednji element ravni GDE 3. Pomemben dejavnik je tudi čustvena podpora in ustvarjanje varnega prostora za pogovor o napakah, saj takšno okolje spodbuja samorefleksijo ter zmanjšuje obrambne odzive mladih voznških. Raziskave nadalje kažejo, da postopno povečevanje avtonomije ob hkratnem nadzoru omogoča razvoj odgovornega odločanja, kar krepi občutek osebne odgovornosti za lastno vedenje v prometu.

Način in vsebina navodil spremljevalcev pomembno vplivata na razvoj kompetenc voznških. Funkcionalna navodila, usmerjena v takojšnje obvladovanje situacije (npr. zaviranje, menjava pasu), sicer prispevajo k tehnični varnosti, vendar sama po sebi ne spodbujajo razvoja višjerednih voznških spretnosti (GDE). Nasprotno pa navodila, ki vključujejo razlago širših načel vožnje, ocenjevanje tveganj in anticipacijo prometnih situacij, prispevajo k boljšemu razumevanju prometnega okolja in pripravljajo mlade voznške na kompleksne in nepredvidljive okoliščine ((Eshani, Simmons-Morton, & Klauer, 2015), (Scott-Parker, Wilks, & Huang, 2018)).

Spremljevalci, najpogosteje starši ali druge odrasle osebe, imajo zato ključno vlogo pri oblikovanju kompetenc voznških začetnikov. Njihov vpliv presega zgolj nadzor nad vožnjo ter vključuje aktivno sodelovanje pri razvoju osnovnih in višjerednih voznških spretnosti, zlasti presoje tveganja, zaznavanja nevarnosti in uravnavanja čustvenih odzivov, ki so bistveni za varno vožnjo. Raziskave kažejo, da spremljevalci pomembno prispevajo k procesu učenja in socializacije mladih voznških v prometno okolje.

Učenje in pridobivanje spretnosti

Strukturirana oblika vožnje s spremljevalcem pomembno prispeva k razvoju tako osnovnih kot višjerednih voznških spretnosti. Raziskave kažejo, da spremljevalci, ki vadbo načrtujejo in jo izvajajo sistematično, omogočajo jasnejše učne cilje ter celovitejše razumevanje vozne dinamike ((Ehsani, in drugi, 2020), (Ehsani J. , in drugi, 2021)). Redna in dosledna praksa omogoča postopno uvajanje zahtevnejših prometnih situacij, kar prispeva k razvoju situacijskega zavedanja in prilagodljivosti v kompleksnih okoljih ((Lazuras, Rowe, Poulter, Powell, & Ypsilanti, 2019), (Ivers, in drugi, 2006)).

Čustvena regulacija in povratna informacija

Povratna informacija spremljevalcev ima pomembno vlogo pri razvoju čustvene regulacije, ki je pri mladih voznikih pogosto še nerazvita. Čustveni odzivi na stresne situacije v prometu vplivajo na presojo in tveganost vedenja ((Lee & Winston, 2016), (Ehsani, in drugi, 2020)). Spremljevalci, ki nudijo pravočasno in konstruktivno povratno informacijo, spodbujajo razvoj samoregulacije in sposobnosti obvladovanja stresa ter tesnobe v zahtevnih situacijah ((Roelofs, Vissers, & Onna, 2013)). Podporno okolje omogoča utrjevanje varnega vedenja in hkrati odpravljanje nevarnih praks, kar prispeva k večji samozavesti in varnejši vožnji (Deery & Fildes, 1999).

Presoja tveganja in zaznavanje nevarnosti

Spremljevalci imajo pomembno vlogo pri razvijanju presoje tveganja in zaznavanja nevarnosti. Z zgleodom varne vožnje ter sprotnim razlaganjem prometnih situacij mladim voznikom pomagajo prepoznavati potencialne nevarnosti in predvidevati njihove posledice ((Fraschetti, in drugi, 2021), (Watson-Brown, Scott-Parker, Simons-Morton, & Senserrick, 2020)). Takšna oblika učenja spodbuja proaktiven odnos do vožnje in omogoča razvoj višjerednega razumevanja prometnih situacij, ki je ključno za

preprečevanje prometnih nesreč ((Lazuras, Rowe, Poulter, Powell, & Ypsilanti, 2019), (Ehsani J. , in drugi, 2021)).

Obnavljanje impulzivnosti in iskanja vznemirjenja

Mladi vozniki so posebej dovzetni za impulzivno in vznemirjenja iščoče vedenje, kar povečuje tveganje za nevarno vožnjo. Spremljevalci lahko te težnje zmanjšujejo s spodbujanjem premišljenega odločanja in občutka odgovornosti. Razprave o posledicah tveganega vedenja in o realnih nevarnostih prispevajo k večji odgovornosti mladih voznikov, kar se povezuje z nižjo stopnjo tveganega vedenja in prometnih nesreč ((Vaca & Li, 2022), (Begg, in drugi, 2009)).

Družinski in družbeni kontekst

Vloga spremljevalcev se razteza tudi na širši socialni kontekst. Družinsko okolje pomembno vpliva na oblikovanje stališč do varnosti in tveganja v prometu. Mladi vozniki imajo koristi od doslednih sporočil o varni vožnji in jasnih pravil vedenja v prometu ((Gianfranchi, Tagliabue, & Vidotto, 2018), (Berg, 2015)). Izobraževalne pobude, namenjene spremljevalcem, lahko dodatno izboljšajo varnostne izide mladih voznikov, zlasti kadar spremljevalce seznanjajo s tveganji mladih voznikov ter z učinkovitimi strategijami spremljanja (Senserrick, Watson-Brown, Kaye, & Oviedo-Trespalacios, 2023). Pomembno vlogo ima tudi uporaba tehnologije, kot so aplikacije za spremljanje voženj ali za sprotno povratno informacijo, ki omogočajo bolj strukturiran in podatkovno podprt pristop k vadbi (Ehsani J. , in drugi, 2021).

4.1.4 Kognitivni in motivacijski dejavniki v obdobju vožnje s spremljevalcem

Medtem ko je bilo v prejšnjem podpoglavju poudarjeno, kako spremljevalci prispevajo k razvoju višjerednih kompetenc, se to podpoglavje osredotoča na notranje kognitivne in

motivacijske procese voznikov začetnikov, ki se v obdobju vožnje s spremljevalcem dodatno oblikujejo.

Poleg objektivnih elementov usposabljanja (npr. število ur vožnje in raznolikost voznih izkušenj) na varnost voznikov začetnikov pomembno vplivajo tudi motivacijski in kognitivni dejavniki, zlasti mehanizmi, povezani s precenjevanjem lastnih sposobnosti, optimistično pristranskostjo in podcenjevanjem tveganja. Raziskave kažejo, da mladi vozniki pogosto razvijejo nesorazmerje med zaznano in dejansko stopnjo tveganja, kar povečuje verjetnost tveganega vedenja v prometu, zlasti v zgodnjih fazah vozniške kariere (McDonald, in drugi, 2012).

Ti dejavniki so posebej relevantni v obdobju vožnje s spremljevalcem, saj lahko naraščajoča samozavest – ki je deloma tudi pomembna za razvoj samostojnosti – vodi do zmanjšane previdnosti še pred razvojem višjerednih vozniških veščin po modelu GDE, kot so prepoznavanje nevarnosti, anticipacija in samorefleksija. Študije kažejo, da lahko ustrezno strukturirana vožnja s spremljevalcem prispeva k boljšemu zaznavanju tveganja, vendar predvsem takrat, ko spremljanje presega zgolj učenje osnovnih tehničnih spretnosti in vključuje višjeredna navodila ter refleksijo prometnih situacij (Eshani, Simmons-Morton, & Klauer, 2015).

Vloga spremljevalca je zato ključna ne le pri nadzoru osnovnih tehničnih spretnosti, temveč tudi pri oblikovanju realistične samoocene, obravnavi tveganj in usmerjanju kandidata k postopnemu izpostavljanju zahtevnejšim prometnim razmeram. Če je vloga spremljevalca omejena predvsem na funkcionalna navodila, se višjeredni vidiki učenja vožnje pogosto ne razvijajo v zadostni meri, kar je bilo potrjeno tudi v zgodnejših raziskavah o vožnji s spremljevalcem (Mayhew, Simpson, & Pak, 2003).

Raziskave kažejo, da pozitivni učinki vožnje s spremljevalcem na razvoj samozavesti niso samoumevni, temveč so izrazito pogojeni s kakovostjo povratne informacije in načinom spremljanja. Brez usmerjene refleksije in obravnave napak se lahko povečana zaznana kompetentnost ne prevede v varnejše vedenje, temveč v utrjevanje nerealistične samoocene. Študije, ki so uporabljale simulacijsko usposabljanje, kažejo, da lahko

usmerjena povratna informacija izboljša zaznavanje nevarnosti in hkrati omeji razvoj tveganih stališč, povezanih s hitrostjo, in samoprecenjevanjem (Park, Allen, & Rosenthal, 2015).

Na tej podlagi je mogoče sklepati, da učinki vožnje s spremljevalcem niso samoumevni, temveč so odvisni od kakovosti spremljanja, vrste podanih navodil ter načina obravnave napak in tveganj. Vožnja s spremljevalcem ima največji potencial za razvoj varnega vedenja takrat, ko deluje kot kognitivni in motivacijski regulator, ki spodbuja realistično presojo lastnih sposobnosti, zavedanje omejitev in postopni prehod k samostojni vožnji.

4.1.5 Značilnosti voženj s spremljevalcem

Na varno vožnjo voznikov začetnikov pomembno vplivajo tudi značilnosti vožnje s spremljevalcem. Raziskave izpostavljajo pet ključnih vidikov: količino vadbe, raznolikost voznih razmer, postopnost učenja, strukturiranost vadbe in kakovost povratne informacije.

Večja količina vožnje s spremljevalcem in daljše učno obdobje sta povezana z boljšim razvojem voznih spretnosti in nižjim tveganjem za prometne nesreče ob začetku samostojne vožnje ((McKnight & Peck, 2002), (Simons-Morton B. , 2007), (Simons-Morton & Ehsani, 2016)). Poleg tega se, kot pomembna izkazuje raznolikost voznih izkušenj, saj izpostavljenost različnim razmeram (npr. nočna vožnja, različni prometni tokovi, neugodno vreme) izboljšuje situacijsko zavedanje in sposobnost prilagajanja nepredvidenim okoliščinam ((Simons-Morton & Ouimet, 2006), (Simons-Morton, Ehsani, Gershon, Klauer, & Dingus, 2017)).

Pomembna je tudi postopnost učenja, pri kateri vozniki začetniki najprej pridobivajo izkušnje v enostavnejših okoljih, nato pa prehajajo v zahtevnejše prometne situacije ((Curry, García-España, Winston, Ginsburg, & Durbin, 2012), (Simons-Morton & Ehsani, 2016)). Strukturirana vadba vožnje z jasno določenimi cilji in zaporedjem nalog se je izkazala za učinkovitejšo od nestrukturirane vadbe ((Watson-Brown, Scott-Parker,

Simons-Morton, & Senserrick, 2020), (Senserrick, Watson-Brown, Kaye,, & Oviedo-Trespalacios, 2023)). Ključno vlogo ima tudi kakovost povratne informacije, saj pravočasna in konstruktivna povratna informacija spodbuja samorefleksijo in učenje ter prispeva k zmanjševanju napak in tveganega vedenja ((Ehsani J. , in drugi, 2021), (Lee, LaVoie, & Parker, 2017)). Skupaj te značilnosti povečujejo pripravljenost voznikov na samostojno vožnjo in zmanjšujejo tveganje za prometne nesreče.

V nadaljevanju so predstavljene empirične študije, ki konkretno prikazujejo, kako se navedene značilnosti vožnje s spremljevalcem odražajo v dejanski praksi in kakšne posledice imajo za razvoj voznških spretnosti in kasnejšo varnost.

Študija Ehsanija in sodelavcev (2017) je pokazala, da večina voženj s spremljevalcem poteka v ugodnih pogojih, z omejeno izpostavljenostjo zahtevnejšim situacijam, pri čemer spremljevalci večinoma zagotavljajo funkcionalna navodila, medtem ko so višjeredna, strateška navodila redkejša. S tem skladno Goodwin in sodelavci (2014) ugotavljajo, da je komunikacija spremljevalcev pretežno usmerjena v upravljanje vozila in sprotno spremljanje okolice, medtem ko so navodila o anticipaciji nevarnosti in presoji tveganja redka, kar predstavlja zamujeno priložnost za razvoj višjerednih kompetenc.

Rezultati danskega sistema L17 kažejo, da zgodnejši začetek vožnje s spremljevalcem ne zagotavlja nujno boljših izidov, saj je praksa pogosto omejena na znana, manj zahtevna okolja, količina prakse pa je lahko nezadostna; izpostavljene so tudi razlike med spoloma, pri čemer so moški vozniki pogosteje nagnjeni k tveganemu vedenju ((Møller M. , Janstrup, Hjorth, & Twisk, 2021), (Møller & Jensen, 2022)). Primerjalna raziskava Freydierja in sodelavcev (2016) kaže, da lahko zgodnje usposabljanje s spremljevalcem izboljša avtomatizacijo osnovnih spretnosti in omogoča bolj učinkovito porazdelitev kognitivnih virov v zahtevnejših pogojih (npr. ob sekundarni nalogi), vendar so koristi povezane z ustrežno kakovostjo in raznolikostjo prakse. Longitudinalna naturalistična študija Ehsanija in sodelavcev (2020) dodatno potrjuje, da so dosledna praksa, raznolikost voznih okolij in učne napake povezane z nižjim tveganjem za nesreče v prvem letu samostojne vožnje, medtem ko nagnjenost k iskanju vznemirjenja in tvegano vedenje med učnim obdobjem napovedujeta višje tveganje; prisotnost spremljevalca

sama po sebi ne prepreči vedno tveganih manevrov. Raziskava Albrighta in sodelavcev (2021) dopolnjuje ugotovitve z vidika raznolikosti izkušenj: izpostavljenost zahtevnejšim razmeram lahko poveča zaznano pripravljenost za samostojno vožnjo, vendar ob nezadostno razviti presoji tveganja lahko prispeva tudi k precenjevanju sposobnosti.

Skupno empirični izsledki kažejo, da vožnja s spremljevalcem prispeva k večji pripravljenosti za samostojno vožnjo predvsem takrat, ko je praksa dovolj obsežna, raznolika in usmerjena tudi v višjeredne veščine (anticipacija, presoja tveganja), pri čemer ima spremljevalec aktivno vlogo pri oblikovanju povratne informacije in usmerjanju učenja (Ehsani, in drugi, 2017), (Goodwin, Foss, Margolis, & Harrell, 2014), (Møller M. , Janstrup, Hjorth, & Twisk, 2021), (Møller & Janstrup, 2022), (Freydier, Berthelon, & Bastien-Toniazzo, 2016), (Ehsani, in drugi, 2020), (Albright, in drugi, 2021)).

Na podlagi predstavljenih teoretičnih izhodišč in empiričnih ugotovitev je razvidno, da so za učinkovitost vožnje s spremljevalcem ključni tako individualni dejavniki mladih voznikov kot tudi značilnosti same vadbe ter vloga spremljevalca.

4.2 Sistemski dejavniki, ki vplivajo na učinkovitost vožnje s spremljevalcem

Raziskave vožnje s spremljevalcem dosledno kažejo, da učinkovitost tega sistema ni odvisna zgolj od prisotnosti spremljevalca, temveč od kombinacije več sistemskih dejavnikov, ki oblikujejo pogoje učenja in prehoda v samostojno vožnjo. Med najpogostejše preučevanimi dejavniki so starost ob začetku učenja vožnje, trajanje in obseg vožnje s spremljevalcem, struktura in omejitve v vmesnih fazah postopnega pridobivanja voznškega dovoljenja ter način spremljanja in nadzora nad izvedbo vadbe.

Empirične študije kažejo, da imajo ti dejavniki različen vpliv na dva ključna izida: (1) uspešnost kandidatov pri opravljanju voznškega izpita oziroma pripravljenost na samostojno vožnjo ter (2) prometno varnost v začetnem obdobju samostojne vožnje, izraženo v stopnjah prometnih nesreč, hospitalizacij in prekrškov.

Sistemi postopnega pridobivanja voznškega dovoljenja (GDL) so bili razviti z namenom zmanjševanja povečanega tveganja v prvih mesecih po pridobitvi dovoljenja, pri čemer se med državami razlikujejo v minimalnem obsegu vožnje s spremljevalcem, časovnih in situacijskih omejitvah, pogojih prehoda med fazami ter načinih nadzora in beleženja opravljene prakse. V nadaljevanju so predstavljeni izsledki tujih raziskav o vplivih posameznih sistemskih dejavnikov na izpitne izide in na varnost ob prehodu v samostojno vožnjo.

4.2.1 Obseg vožnje s spremljevalcem in učinki

Veliko sistemov, v nasprotju z uveljavljenim v Sloveniji, kot pogoj za pridobitev polnega voznškega dovoljenja predpisuje minimalno število opravljenih ur vožnje s spremljevalcem, da lahko kandidat pridobi polno dovoljenje. Bates, Watson in King (2010) so primerjali količino ur vožnje, ki so jih opravili vozniki začetniki v Avstraliji, in ugotovili, da predpisana minimalna količina opravljenih ur (50 h v New South Wales-NSW) sicer lahko poveča povprečno število opravljenih ur vožnje v času vožnje s spremljevalcem, hkrati pa lahko odvrta voznike začetnike od dodatne vadbe vožnje, ko dosežejo zapovedano število ur vožnje. Ko se je v NSW povečalo število zahtevanih ur vožnje iz 50 na 120, zahteva po več kot 50 urah ni prinesla pomembnih koristi za prometno varnost, saj je bila uvedena v že sicer strogi in celoviti regulativi pridobivanja voznških dovoljenj (Siskind, Faulks, & Sheeshan, 2019).

Število ur vožnje, ki so jih opravile različne starostne skupine voznikov začetnikov, variira, saj so vozniki, ki so bili stari 16 let ob pridobitvi dovoljenja, v letu opravili povprečno 137 ur, vozniki, stari 17 let, pa povprečno 127 ur (Meyer, in drugi, 2015). Vozniki, ki so dovoljenje pridobili pri 18 letih ali več, so letno opravili le povprečno 88 ur vadbe, kar avtorji potencialno pojasnjujejo z večjimi obremenitvami teh voznikov na drugih področjih življenja in čakanjem na dopolnitev 21 let, ko omejitve glede vožnje s spremljevalcem zanje ne bodo več veljale.

Kljub zahtevam po minimalni količini ur vožnje s spremljevalcem posamezne raziskave kažejo, da količina ur na uspešnost vožnje ne vpliva v tolikšni meri kot samo dejstvo, da vozniki začetniki vozijo s spremljevalcem. Raziskava Dong in sodelavcev (2024) je na podlagi analiziranja uspešnosti mladih voznikov na virtualnem testu voznških sposobnosti le te primerjala s količino opravljenih ur vožnje s spremljevalcem. Ugotovili so, da imajo mladi vozniki, ki so opravili kakršno koli vožnjo v spremstvu odraslih, pomembno nižje možnosti za slabe rezultate na testih voznških sposobnosti kot tisti, ki niso opravili nobene vožnje v spremstvu. Hkrati pa študija ni pokazala pomembne razlike v voznških rezultatih med tistimi, ki so opravili manj kot 15 ur vožnje, med 15 in 65 urami ali več kot 65 ur vožnje v spremstvu. To nakazuje, da sama količina vožnje nima tolikšnega vpliva na izboljšanje voznških sposobnosti kot prisotnost odraslega spremljevalca med prakso. Raziskava poudarja, da vožnja s spremljevalcem pogosto vključuje osnovne veščine, kot so upravljanje vozila, vendar ne zajema višjih kognitivnih veščin, kot so prepoznavanje nevarnosti in odločanje v kompleksnih prometnih razmerah. Te ugotovitve opozarjajo, da lahko nekateri mladi vozniki kljub izpolnjevanju zakonskih zahtev za ure vožnje v spremstvu še vedno niso dovolj pripravljeni na zahtevne prometne razmere. Hkrati je v raziskavi podana primerjava s sorodno raziskavo v drugi zvezni državi v ZDA (Walshe, in drugi, 2022), kjer je del obveznega usposabljanja za pridobitev polnega voznškega dovoljenja tudi usposabljanje s profesionalnimi inštruktorji vožnje. Pokazalo se je, da je v sistemu z obvezno vožnjo s spremljevalcem še vedno skoraj tri četrtine vključenih voznikov slabo usposobljenih za varno vožnjo, medtem ko z dodanim profesionalnim usposabljanjem lahko ta odstotek pomembno poveča.

Izsledki torej kažejo, da minimalne zahteve lahko povečajo povprečni obseg prakse, vendar učinki niso nujno linearni: dvig zahtev nad osnovni prag ne prinese vedno dodatnih varnostnih koristi, zlasti kadar praksa ostaja pretežno funkcionalna in manj raznolika.

4.2.2 Starost in trajanje učnega obdobja ter tveganje ob začetku samostojne vožnje

Starost, pri kateri vozniki pridobijo dovoljenje za učenje vožnje, je lahko pomemben dejavnik. V praksi številni sistemi vožnje s spremljevalcem podrobneje regulirajo obseg (ure) kot pa vsebino in razmere prakse, zato je raznolikost izkušenj pogosto prepuščena kandidatom in spremljevalcem, kar lahko omeji učinke sicer obsežnega učnega obdobja.

Scott-Parker, Bates, Watson, King in Hyde (2011) so ugotovili, da je po tem, ko je avstralska zvezna država Queensland spremenila svojo ureditev o postopnem pridobivanju vozniškega dovoljenja tako, da je znižala minimalno starost za pridobitev učnega dovoljenja na 16 let in podaljšala obvezno obdobje imetništva učnega dovoljenja s 6 na 12 mesecev, večina voznikov začetnikov v Queenslandu učna dovoljenja imela daljše obdobje.

Curry, Metzger, Williams in Tefft (2017) so proučevali razlike v stopnjah nesreč med vozniki začetniki, ki so pridobili vozniško dovoljenje pri različnih starostih, z namenom ocene primernosti podaljšanja vključitvene starosti v sistem postopnega pridobivanja vozniškega dovoljenja. Ugotovitve kažejo, da imajo vozniki, ki so pridobili dovoljenje pri 17 letih, v prvih treh mesecih najvišjo stopnjo nesreč, vendar ta stopnja hitro upada in dolgoročno doseže nižje vrednosti v primerjavi s starejšimi začetniki. Vozniki, ki so pridobili vozniško dovoljenje pri 18 do 20 letih, imajo nekoliko nižjo začetno stopnjo nesreč, vendar njihovo tveganje ostaja višje od mlajših voznikov tudi po štirih letih samostojne vožnje. Po drugi strani pa starejši začetniki, stari 21 let in več, kažejo precej nižje začetne stopnje nesreč, vendar brez izrazitih zmanjšanj tveganja skozi čas, kar nakazuje na manjšo vlogo izkušenj pri njihovem tveganju. Raziskava poudarja, da mlajši vozniki izkazujejo koristi od strogih omejitev sistema postopnega pridobivanja vozniškega dovoljenja, zlasti glede omejitev nočne vožnje in sopotnikov, medtem ko za starejše začetnike ni jasnih dokazov, da bi razširitev sistema na vključevanje starejših voznikov začetnikov bistveno zmanjšalo tveganje za nesreče.

Curry, Pfeiffer, Durbin in Elliot (2015) so se osredotočili na vpliv starosti, vozniških izkušenj in faze postopnega pridobivanja vozniškega dovoljenja na stopnjo prometnih

nesreč mladih voznikov v zvezni državi New Jersey v ZDA. Rezultati so pokazali, da imajo najmlajši vozniki, ki so pridobili voziško dovoljenje pri 17 letih, najvišje stopnje nesreč v prvem mesecu samostojne vožnje. Vozniki, ki so dovoljenje pridobili kasneje, so imeli manj strm upad stopenj nesreč v začetnih mesecih vožnje, vendar po šestih mesecih izkušenj ni bilo večjih razlik glede na starost ob pridobitvi voziškega dovoljenja. Na vseh starostnih ravneh so vozniki z več izkušnjami imeli nižje stopnje nesreč, pri čemer so mlajši vozniki (licencirani takoj po dopolnjenem 17. letu) največ pridobili z dodatnimi izkušnjami. Poleg tega se je stopnja nesreč občutno povečala pri prehodu na polno voziško dovoljenje, ne glede na starost ali izkušnje.

Vaca in sodelavci (2021) so ugotovili, da sistem postopnega pridobivanja voziškega dovoljenja, ki omejuje vključitev v sistem glede na podlagi starosti, pri čemer po določeni starosti kandidati za voznike preidejo neposredno v proces pridobivanja polnega voziškega dovoljenja brez obveze po postopnem pridobivanju, pri določenih skupinah spodbuja čakanje, da dopolnijo starost, ki jim dovoljuje neposredno pridobitev polnega dovoljenja (na primer, če je od 16. leta naprej predpisan proces postopnega pridobivanja, od 20. naprej pa lahko kandidat pristopi neposredno v proces pridobivanja polnega voziškega dovoljenja, potem se veliko kandidatov odloči, da počaka do svojega dopolnjenega 20. leta). V kontekstu ZDA so to velikokrat bolj ranljive skupine najstnikov in tisti, ki so v bolj tveganih skupinah kar se tiče prometnih nesreč, kot so predstavniki manjšin, tisti iz revnejših družin in otroci samohranilcev. Møller in Jensen (2022) sta podobno raziskavo opravila v danskem kontekstu, kjer sta ugotovila, da kljub temu da se po uvedbi možnosti vožnje s spremljevalcem v letu 2017 vedno več mladih odloča za začetek vožnje pred 18. letom, delež 19. letnikov, ki nimajo voziškega izpita, ostaja enak. Mladi v povprečju pridobijo dovoljenje 5,3 meseca pred dopolnjenim 18. letom. Sociodemografski dejavniki, kot so bivanje na podeželju, življenje z obema staršema, višji družinski prihodki in več avtomobilov v gospodinjstvu, povečujejo verjetnost zgodnje pridobitve dovoljenja, prav tako se mladi, ki imajo zgodovino nesreč ali prekrškov, ki niso povezani s prometom, pogosteje odločajo za začetek vožnje pri 17 letih. Varnostne koristi programa so lahko omejene, saj je povprečno trajanje vožnje v spremstvu manj kot šest mesecev, kar ne zagotavlja zadostne prakse za zmanjšanje tveganja nesreč.

4.2.3 Vsebine in razmere vožnje s spremljevalcem

Učinkovitost vožnje s spremljevalcem je pogojena s kakovostjo in vsebino prakse, ne le s prisotnostjo spremljevalca ali številom ur.

Literatura poudarja, da vožnja s spremljevalcem ni homogena izkušnja: učinki na pripravljenost in varno vožnjo kandidata se razlikujejo glede na to, kaj se med prakso dejansko izvaja (vrste nalog, povratna informacija, višjeredna navodila) in v kakšnih razmerah poteka vožnja. Zato sistemi, ki se osredotočajo le na kvantitativne zahteve (npr. minimalno število ur), brez pozornosti na vsebino, ne zagotavljajo nujno optimalne pripravljenosti za samostojno vožnjo ((Simons-Morton & Ehsani, 2016), (Eshani, Simmons-Morton, & Klauer, 2015)).

Regulacija konteksta prakse (npr. nočna vožnja, slabo vreme, različna okolja) je pomembna, ker začetniki brez tega pogosto ne pridobijo izkušenj v visoko tveganih situacijah. V študijah se kot pomemben vidik pojavlja dejstvo, da so nekatere razmere (npr. noč, neugodno vreme, kompleksna prometna okolja) povezane z višjim tveganjem za voznike začetnike; posledično je izpostavljenost takšnim razmeram v učnem obdobju relevantna za kasnejšo varnost. Nekatere jurisdikcije in programi zato poskušajo uvesti bolj strukturirane zahteve glede vsebine prakse (npr. nočna vožnja), saj je cilj zmanjšanje tveganja po pridobitvi dovoljenja ((Porter, Miller, Mullins, Porter, & Aitken, 2018), (Chirles, in drugi, 2023), (Simons-Morton & Ehsani, 2016)).

Izpostavljenost raznolikim voznim okoljem v času vožnje s spremljevalcem je povezana z boljšo pripravljenostjo in potencialno nižjim tveganjem po pridobitvi dovoljenja. Sinteze in posamezne študije izpostavljajo, da raznolika praksa (mestno/podeželsko okolje, različni tipi cest, vreme) prispeva k razvoju prilagodljivosti, situacijskega zavedanja in odločanja, kar so ključne kompetence za varno samostojno vožnjo. Konceptualno je to skladno z ugotovitvami, da »izkušnje« niso le število ur, temveč tudi spekter situacij, ki jih voznik doživi in obvlada ((Mirman, Curry, & Mirman, 2019), (McKnight & Peck, 2002)).

4.2.4 Spremljanje opravljenih ur vožnje s spremljevalcem

V sistemih, kjer je del postopnega pridobivanja voznškega dovoljenja tudi vožnja s spremljevalcem in je predpisana minimalna količina ur vožnje, se uporabljajo različni sistemi sledenja opravljenim vožnjam.

V preteklosti so se navadno uporabljali papirnati formati beleženja opravljene vožnje, vedno bolj pa se uveljavljajo aplikacije na mobilnih telefonih. Tako so Ehsani in sodelavci (2022) spremljali vožnjo s spremljevalcem v obdobju 6 mesecev. Raziskava je pokazala, da ni statistično pomembnih razlik v samoporočanju vožnje med papirnato ali elektronsko obliko sledenja, zadovoljstvo uporabnikov z elektronsko obliko sledenja opravljenih ur vožnje pa je bilo zelo veliko. Smiselno je, kar priporočajo tudi avtorji, razmisliti o uvedbi elektronskega spremljanja opravljenih ur vožnje, ki se lahko kasneje nadgradi tudi s spremljanjem kazalnikov uspešne in varne vožnje. Anketa med spremljevalci (starši) v Avstraliji, ki je zajela starše voznikov, ki spremljajo svojo vožnjo s papirnatim dnevnikom vožnje, je pokazala, da starši verjamejo v pravilno in natančno spremljanje dejavnosti vožnje svojih otrok (Bates, Watson, & King, 2014). Pokazal pa se je paradoks, kjer veliko staršev opozarja in verjame v možnost ponarejanja količine opravljenih ur pri drugih voznikih.

Mehanizmi beleženja torej niso pomembni le administrativno, temveč tudi kot sistemski vzvod za povečanje verodostojnosti opravljenih ur in za spodbujanje strukturiranosti prakse. Digitalna orodja imajo dodatni potencial, da poleg količine omogočijo spremljanje doseganja učnih ciljev in (v prihodnje) kazalnikov varne vožnje, kar bi lahko okrepilo povezavo med opravljenimi urami in dejansko pripravljenostjo.

Skupno torej tuje raziskave kažejo, da se učinki vožnje s spremljevalcem na izpitne izide in varnost po pridobitvi dovoljenja ne oblikujejo zgolj skozi obseg prakse, temveč skozi kombinacijo več sistemskih dejavnikov. Minimalne zahteve glede ur lahko povečajo količino vadbe, vendar dodatno povečanje zahtev ne prinese nujno sorazmernih varnostnih koristi, zlasti kadar praksa ni dovolj raznolika in usmerjena v višjeredne kompetence. Učinkovitost je zato močno odvisna tudi od starosti in trajanja učnega

obdobja, regulacije vsebin prakse ter mehanizmov nadzora in beleženja, ki vplivajo na skladnost in kakovost izvedbe. Ti izsledki nakazujejo, da je pri nadgradnjah sistema smiselno kombinirati kvantitativne zahteve z ukrepi, ki spodbujajo raznolikost, strukturiranost in verodostojno spremljanje prakse.

5 ZNAČILNOSTI KANDIDATOV ZA VOZNIŠKI IZPIT IN NJIHOVE IZKUŠNJE Z VOŽNJO S SPREMLJEVALCEM

V okviru tega poglavja so povzete vmesne ugotovitve delovnega sklopa DS2: Značilnosti kandidatov za vozniški izpit in njihove izkušnje z vožnjo s spremljevalcem.

V tem delu poročila so podani ključni povzetki, ki izhajajo iz poročila: Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Značilnosti kandidatov za vozniški izpit in njihove izkušnje z vožnjo s spremljevalcem, ki skupno obsega 110 strani. Tako bodo podane osnovne informacije o kandidatih in njihovih razlogih za vključitev v sistem vožnje s spremljevalcem (cilji: C4, C5, C19, C21). Preučuje se, kdo so kandidati, kakšne so njihove demografske značilnosti, koliko spremljevalcev so imeli vpisanih v evidenčni karton (cilji: C8, C9) ter ali so bili spremljevalci prisotni med formalnim usposabljanjem z učiteljem vožnje (cilj: C19). Ti podatki predstavljajo osnovo za oblikovanje predlogov za predhodno usposabljanje spremljevalcev (cilj: C27). Cilj C22 se nanaša na ugotavljanje obsega formalnega usposabljanja v šoli vožnje in uspešnosti opravljanja izpitne vožnje. Ta del poročila temelji na podatkih, izhajajočih iz baze Agencije za varnost prometa (AVP) in anketiranja kandidatov.

Raziskuje se tudi dolžina trajanja vožnje (cilj: C1), število prevoženih kilometrov (cilj: C2), različnost vozil, s katerimi so kandidati vozili (cilj: C16), ter uporabo sodobnih tehnologij in asistenčnih sistemov med vožnjo. Preučujejo se tudi relacije in prometno okolje, v katerem so kandidati izvajali vožnjo (cilji: C6, C7, C15). Uporabljeni podatki za to aktivnosti so pridobljeni preko anketnega vprašalnika, ki so ga kandidati, ki so vozili s spremljevalcem, izpolnjevali prostovoljno.

Sledi preučitev subjektivnih izkušenj kandidatov (cilji: C3, C17, C18) ter interakcija s spremljevalci (cilja: C10, C11), vključno z opozarjanjem na napake, nevarnosti in varno ravnanje v prometu. Analizira se tudi izpostavljenost nadzoru s strani policije ali drugih organov (cilj: C14) ter izkušnje z nevarnimi situacijami, s katerimi se kandidati med formalnim usposabljanjem niso srečali (cilj: C24). V okviru aktivnosti se preverja tudi

koristnost vključevanja simulacijskih vaj nevarnih prometnih situacij v teoretični del usposabljanja.

5.1 Profil in uspešnost kandidatov za vozniški izpit kategorije B v Sloveniji

V tem poglavju so predstavljeni določeni povzetki⁴ osnovnih značilnosti kandidatov za vozniški izpit kategorije B, ki so se vključili v program Vožnja s spremljevalcem⁵. Analiza temelji na podatkovnih evidencah, pridobljenih od Agencije za varnost prometa, kar omogoča objektivni vpogled v značilnosti kandidatov, njihovih spremljevalcev ter uspešnost pri opravljanju vozniškega izpita. Podatki zajemajo obdobje celotnega leta 2024 in leta 2025 do vključno 24. septembra 2025, ko je bila podatkovna baza pripravljena kot izvoz iz informacijskega sistema.

Podatkovna zbirka vsebuje 105.281 zapisov o evidentiranih spremljevalcih. Ti vpisi so bili izvedeni na podlagi vlog 48.952 kandidatov, ki so v navedenem obdobju zaprosili za vpis spremljevalca v evidenčni karton.

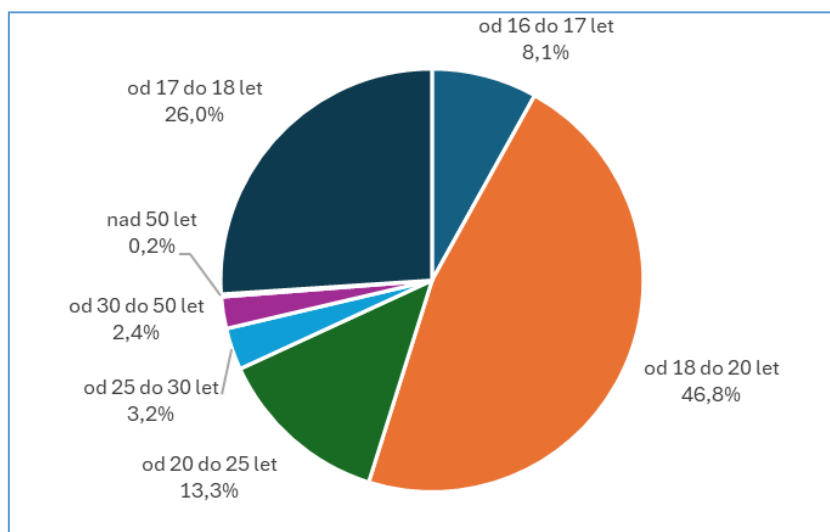
Rezultati kažejo (Slika 1), da se v sistem vožnje s spremljevalcem najpogosteje vključujejo mladi v poznih najstniških letih in zgodnji odraslosti, medtem ko je vključevanje starejših starostnih skupin bistveno redkejše. Po spolu je vzorec razmeroma uravnotežen, z rahlo večjim deležem žensk (53 %).

⁴ Povzeto iz poročila: Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Značilnosti kandidatov za vozniški izpit in njihove izkušnje z vožnjo s spremljevalcem.

⁵ Podatki iz evidence AVP zajemajo informacijo ali je posamezen kandidat imel vpisanega spremljevalca v evidenčni karton (torej da je pristopil k sistemu Vožnja s spremljevalcem), ni pa znano, ali so potem sploh vozili s spremljevalcem.

Slika 1: Starostna struktura kandidatov ob oddaji vloge za vožnjo s spremljevalcem

(N = 48.952)

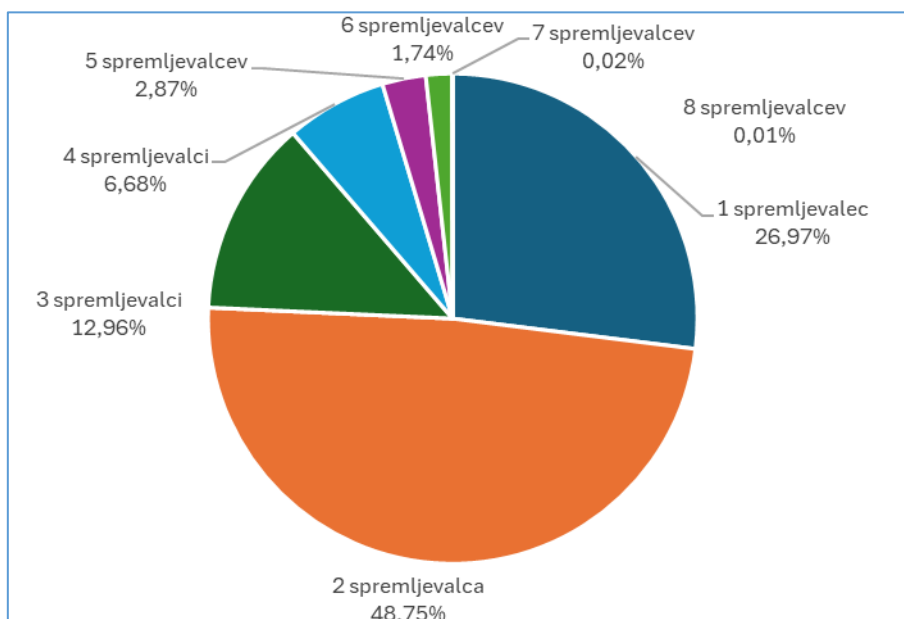


5.1.1 Vključenost v program Vožnja s spremljevalcem

V tem podpoglavju je predstavljena vključenost kandidatov v program vožnje s spremljevalcem. Analiza zajema število kandidatov, razmerje med številom spremljevalcev na kandidata ter značilnosti odnosa med kandidatom in spremljevalcem.

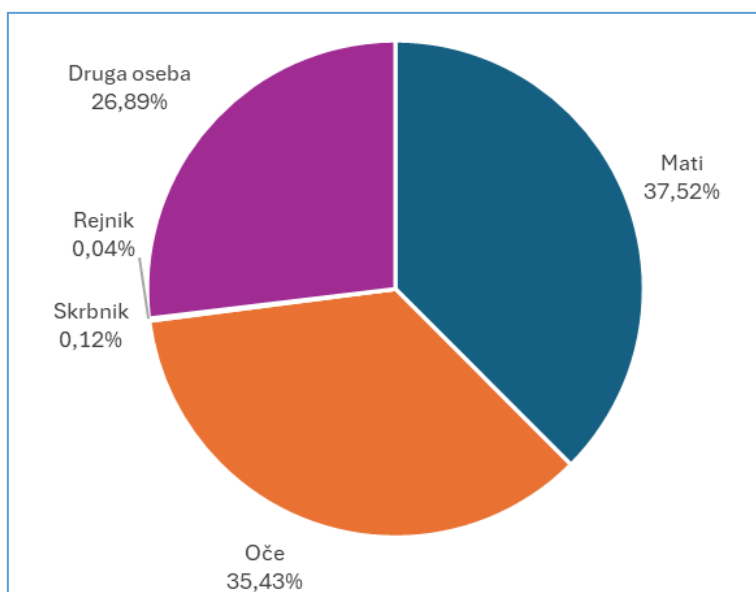
Podatki o številu vpisanih spremljevalcev na kandidata (Slika 2) kažejo, da večina kandidatov v sistem vožnje s spremljevalcem vključuje enega ali dva spremljevalca. Manjši delež kandidatov ima vpisane tri ali več spremljevalcev, pri čemer se z naraščanjem števila spremljevalcev njihova zastopanost postopno zmanjšuje.

Slika 2: Število spremljevalcev na kandidata za voziški izpit B kategorije (N = 48.952; število kandidatov)



Pregled statusa spremljevalcev kandidatom za voziški izpit kategorije B (Slika 3) kaže, da pri usposabljanju izrazito prevladuje vloga staršev. Najpogosteje nastopajo matere in očetje, ki skupaj predstavljajo večino vseh spremljevalcev.

Slika 3: Spremljevalci kandidatov za izpit B kategorije po statusu (N = 105.280)

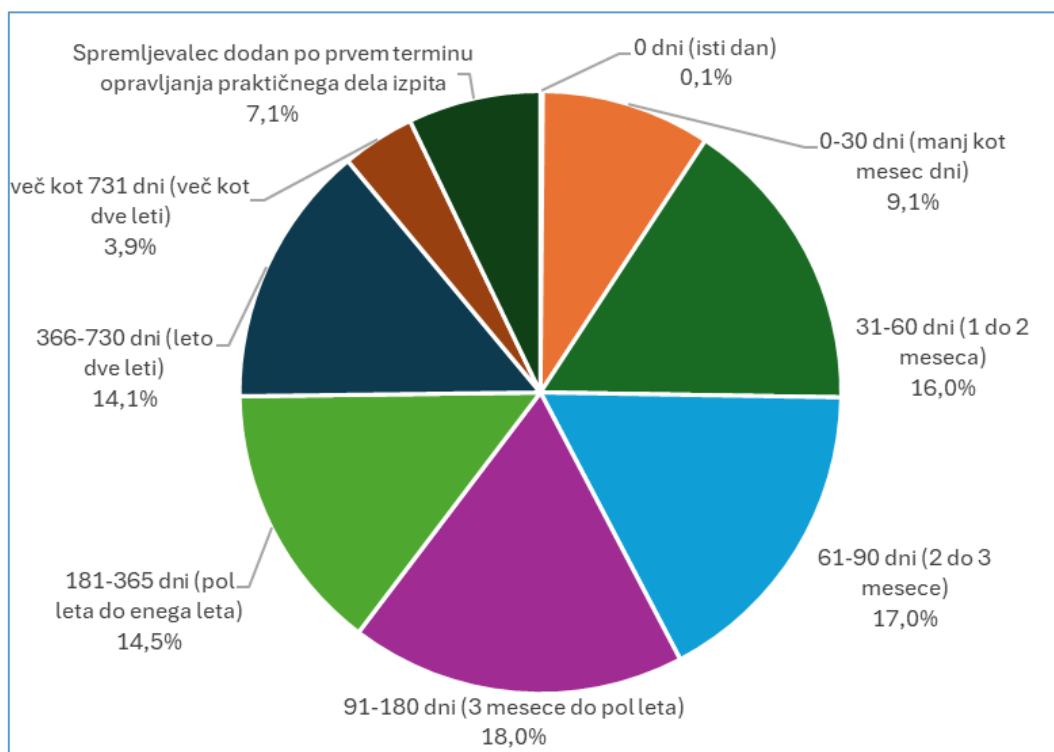


V analizo časa od vpisa prvega spremljevalca v sistem do časa prvega poizkusa opravljanja praktičnega dela izpita (ne glede na to, ali je bil praktični del izpita uspešno zaključen ali ne), so bili vključeni vsi kandidati, ki so bili v obravnavanem obdobju od začetka leta 2024 do vključno 24. septembra 2025 evidentirani v podatkovni zbirki kot osebe, pri katerih je bila na Upravni enoti oddana vloga za vožnjo s spremljevalcem, in ki so v tem istem časovnem obdobju pristopili k opravljanju praktičnega dela voznškega izpita kategorije B. Na podlagi pridobljenih datumov je bilo za vsakega kandidata (na osnovi njegovega unikatnega IDja) izračunano število dni, ki je preteklo od vpisa prvega spremljevalca do prvega termina praktičnega dela izpita.

Analiza časovnega razmika med vpisom prvega spremljevalca in prvim pristopom k praktičnemu delu voznškega izpita (Slika 4) kaže, da se večina kandidatov k izpitu odpravi razmeroma kmalu po vključitvi v sistem vožnje s spremljevalcem, kar ne podpira ideje sistema vožnje s spremljevalcem. Najpogosteje kandidati pristopijo k izpitu v obdobju nekaj mesecev po vpisu spremljevalca, pri čemer več kot polovica kandidatov opravi prvi izpitni poskus v prvem polletju po vpisu. Hkrati porazdelitev kaže na precejšnjo raznolikost v dolžini obdobja vožnje s spremljevalcem. Pri delu kandidatov je časovni razmik daljši in sega v obdobje enega leta ali več, kar lahko odraža začetek vožnje s spremljevalcem, takoj ko je to mogoče (starost kandidata vsaj 16 let). Analiza prav tako pokaže, da se del kandidatov v sistem vožnje s spremljevalcem vključi šele po prvem neuspešnem poskusu opravljanja praktičnega dela izpita⁶. To nakazuje, da se vožnja s spremljevalcem v praksi uporablja tudi kot dodatna podpora pri ponovnem usposabljanju in odpravljanju pomanjkljivosti, ugotovljenih ob prvem poskusu praktičnega dela izpita.

⁶ Pri delu kandidatov je bilo ugotovljeno, da je bil prvi spremljevalec vpisan po tem, ko je kandidat že pristopil k praktičnemu delu izpita. Ti primeri so bili v analizi označeni kot »Spremljevalec dodan po prvem terminu opravljanja praktičnega dela izpita«, kar kaže na to, da se je del kandidatov za vključitev v sistem vožnje s spremljevalcem odločil naknadno, po neuspešno opravljenem izpitu. Ugotovljeno je bilo tudi, da je pri majhnem številu kandidatov vpis spremljevalca potekal na isti dan kot izpitni termin (0 dni).

Slika 4: Čas od vpisa prvega spremljevalca do prvega termina praktičnega izpita za B kategorijo (v dnevih) (N = 21.162)



5.1.2 Primerjava skupin kandidatov s spremljevalcem in brez spremljevalca

V analizo so vključeni kandidati, ki so se usposabljali pri 142 različnih šolah vožnje, skupno število evidentiranih vpisov v podatkovni bazi pa znaša 70.513⁷.

V okviru analize podatkov o opravljanju praktičnega dela voznških izpitov je bil pripravljen pregled obsega delovanja šol vožnje v Sloveniji⁸ in uspešnost kandidatov, ki

⁷ Različno število kandidatov je povezano z dvostopenjsko bazo. En del baze se nanaša na izključno kandidate, ki so vozili s spremljevalcem, drugi del pa na bazo, ki je vezana na pristope k praktičnemu delu izpita (obsega tako kandidate, ki so v istem obravnavanem obdobju vozili s spremljevalcem, kot tiste, ki niso imeli izbranih spremljevalcev).

⁸ V analizo so bili zajeti vsi razpoložljivi podatki, vključno s primeri, pri katerih je bilo ob pristopu kandidatov k praktičnemu delu voznškega izpita evidentirano manj kot 20 ur praktičnega usposabljanja. Pri tem je bilo upoštevano določilo 37. člena Zakona o voznikih (ZVoz-1), v katerem je določeno, da se praktični del usposabljanja izvede v trajanju najmanj 20 ur in obsega vožnjo z učiteljem vožnje v različnih prometnih situacijah. Kljub navedeni zakonski določbi so bili v analizo vključeni tudi navedeni primeri, saj je bilo z ročnim pregledom podatkov ugotovljeno, da je bilo pri določenem številu kandidatov ob pristopu k izpitu evidentirano manjše število ur (npr. 5 ali več ur), hkrati pa je bil v evidencah vpisan spremljevalec.

so bili v obravnavanem obdobju od začetka leta 2024 do vključno 24. septembra 2025 evidentirani. Cilj analize je bil ugotoviti, kako se število kandidatov razlikuje med posameznimi šolami, v odvisnosti od tega, ali kandidati imajo spremljevalca. Rezultati kažejo izrazito razpršenost po velikosti šol vožnje. Povprečno število kandidatov na posamezno šolo znaša 497, medtem ko je mediana 244 kandidatov, kar pomeni, da ima polovica šol manj kot 244 kandidatov.

Največ vseh kandidatov (neodvisno od tega, ali so vozili s spremljevalcem ali ne) se je usposabljal pri naslednji šolah vožnje: RELAX TRANS d.o.o., 3.257 kandidatov; B & B, d.o.o., 3.035 kandidatov; BORTAN Žagar & Co. d.o.o., 2.918 kandidatov; INTI PRAH d.o.o., 1.871; ASMIR ZULIĆ S.P., 1.852; AMZS D.O.O., PE ŠOLA VOŽNJE, 1.843; ŠOLA VOŽNJE ČADEJ d.o.o., 1.811; ALFA GO d.o.o., 1.671; ZAVOD MODRIVOZNIK.SI, 1.545; POB d.o.o., 1.373. Deset največjih šol vožnje skupaj izobražuje 34 % vseh kandidatov. Večina šol vožnje pa ima bistveno manjši obseg – kar 62 % šol je imelo manj kot 500 kandidatov.

Tabela 2 prikazuje šole vožnje z več kot 500 kandidati ter delež kandidatov vsake šole vožnje, ki so se usposabljali v sistemu vožnje s spremljevalcem.

Tabela 2: Šole vožnje z več kot 500 kandidati in delež kandidatov s spremljevalcem

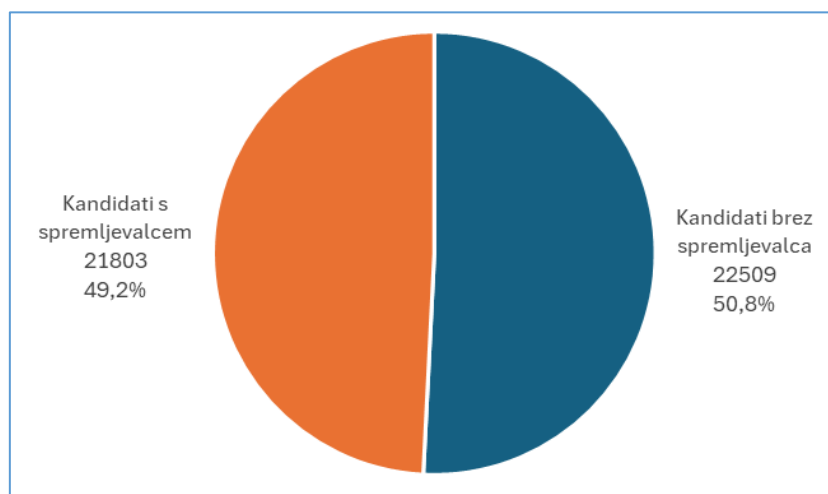
Šola vožnje	Delež kandidatov, ki so vozili s spremljevalcem (v primerjavi z vsemi kandidati določene šole vožnje)	Vsi kandidati
AVTOŠOLA ing. HUMAR, Kranj, d.o.o.	69,8 %	570
PŠ MARIBOR	67,3 %	730
AMZS D.O.O., PE ŠOLA VOŽNJE	66,4 %	1094
ZAVOD MODRIVOZNIK.SI	65,1 %	943
ALFA GO d.o.o.	64,6 %	908
BORTAN Žagar & Co. d.o.o.	63,6 %	1985
ANDREJ MAKAROVIC S.P.	63,4 %	726

Ker izločitev teh primerov brez dodatne vsebinske presoje ne bi bila ustrezna, je bil v analizo vključen celoten nabor podatkov.

Šola vožnje	Delež kandidatov, ki so vozili s spremljevalcem (v primerjavi z vsemi kandidati določene šole vožnje)	Vsi kandidati
ŠOLA VOŽNJE FERDO d.o.o.	59,5 %	644
VITO-L d.o.o.	58,0 %	612
B & B, d.o.o.	56,2 %	1810
POB d.o.o.	56,1 %	784
PROMETNI CENTER BLISK d.o.o.	54,2 %	756
GREGOR KOŠALIN S.P.	50,8 %	506
VIDEČNIK d.o.o.	50,3 %	736
RELAX TRANS d.o.o.	46,5 %	2011
PREDNOST d.o.o.	45,7 %	827
AVTO ŠOLA Slovenj Gradec d.o.o.	44,5 %	535
VOJKO VERDEV s.p.	39,9 %	671
ASMIR ZULIČ S.P.	38,0 %	1189
RETOS d.o.o.	36,9 %	605
INTI PRAH d.o.o.	33,7 %	1150
SIC LJUBLJANA	33,0 %	579
ZDRUŽENJE ŠOFERJEV IN AVTOMEHANIČEV CELJE	32,6 %	631
PLOMOS d.o.o.	30,4 %	688
ŠOLA VOŽNJE ČADEJ d.o.o.	29,4 %	1121
ANTLEJ, d.o.o., Velenje	25,5 %	639

V nadaljevanju je prikazan delež kandidatov za vozniški izpit B kategorije, ki so v opazovanem obdobju pristopili k praktičnemu delu vozniškega izpita in so imeli v evidenčnem kartonu vpisanega spremljevalca, in tistih, ki ga niso imeli (Slika 5).

Slika 5: Delež kandidatov na izpitni vožnji, ki so/niso vozili s spremljevalcem
(N = 44.312; kandidatov)



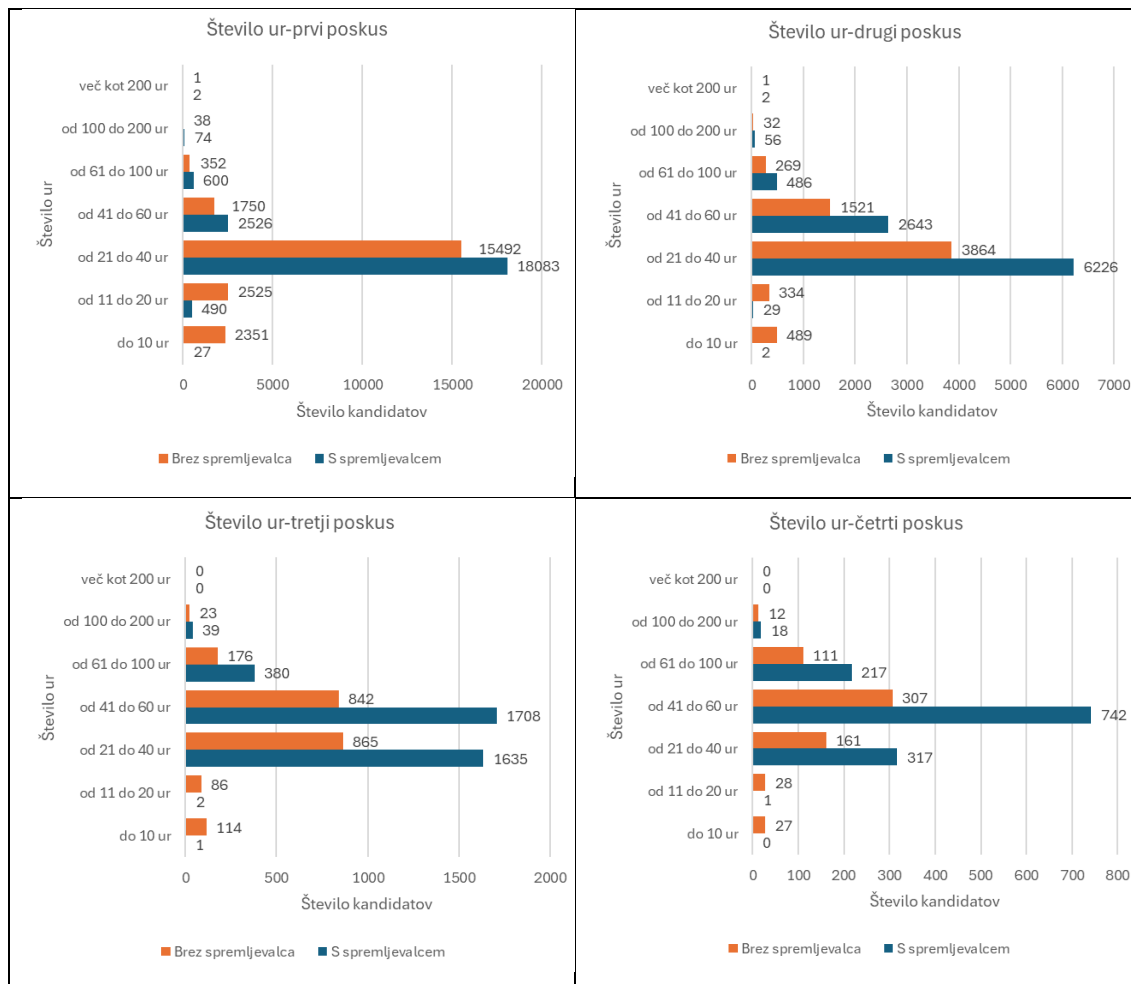
Nadaljnja analiza prikazuje povezavo med obsegom ur vožnje v šoli vožnje pred pristopom k praktičnemu delu voznškega izpita (Slika 6). Pri interpretaciji rezultatov je treba upoštevati, da se kandidati, ki so k praktičnemu delu izpita pristopili večkrat⁹, v grafičnih prikazih pojavijo pri vsakem posameznem poskusu. Pri tem je za vsak poskus upoštevano skupno število do takrat opravljenih ur vožnje, saj se ure med posameznimi pristopi seštevajo.. Pri kandidatih, ki so se usposabljali tudi z vožnjo s spremljevalcem, je opazen nekoliko večji delež posameznikov z več opravljenimi urami vožnje, medtem ko je med kandidati brez spremljevalca relativno več takšnih z manjšim številom opravljenih ur.

Analiza števila ur vožnje v šoli vožnje glede na zaporedni poskus opravljanja praktičnega dela izpita tako kaže izrazit in konsistenten vzorec naraščanja obsega usposabljanja z vsakim dodatnim poskusom. Pri drugem poskusu večina kandidatov še vedno pristopa k izpitu z zmernim številom ur vožnje, vendar se že nakazuje večji delež kandidatov – predvsem tistih s spremljevalcem – z višjim obsegom ur vožnje v šoli vožnje. Pri kandidatih s spremljevalcem se vse bolj uveljavlja razpon srednje do visoke količine ur vožnje. Skupina kandidatov brez spremljevalca ostaja nekoliko bolj razpršena, vendar se tudi pri njej z višjim številom poskusov povečuje delež kandidatov z več urami vožnje. Pri

⁹ Grafi prikazujejo število ur ob pristopu na praktični del izpita in ne povedo nič o tem, ali so kandidati na tem poskusu bili uspešni ali ne.

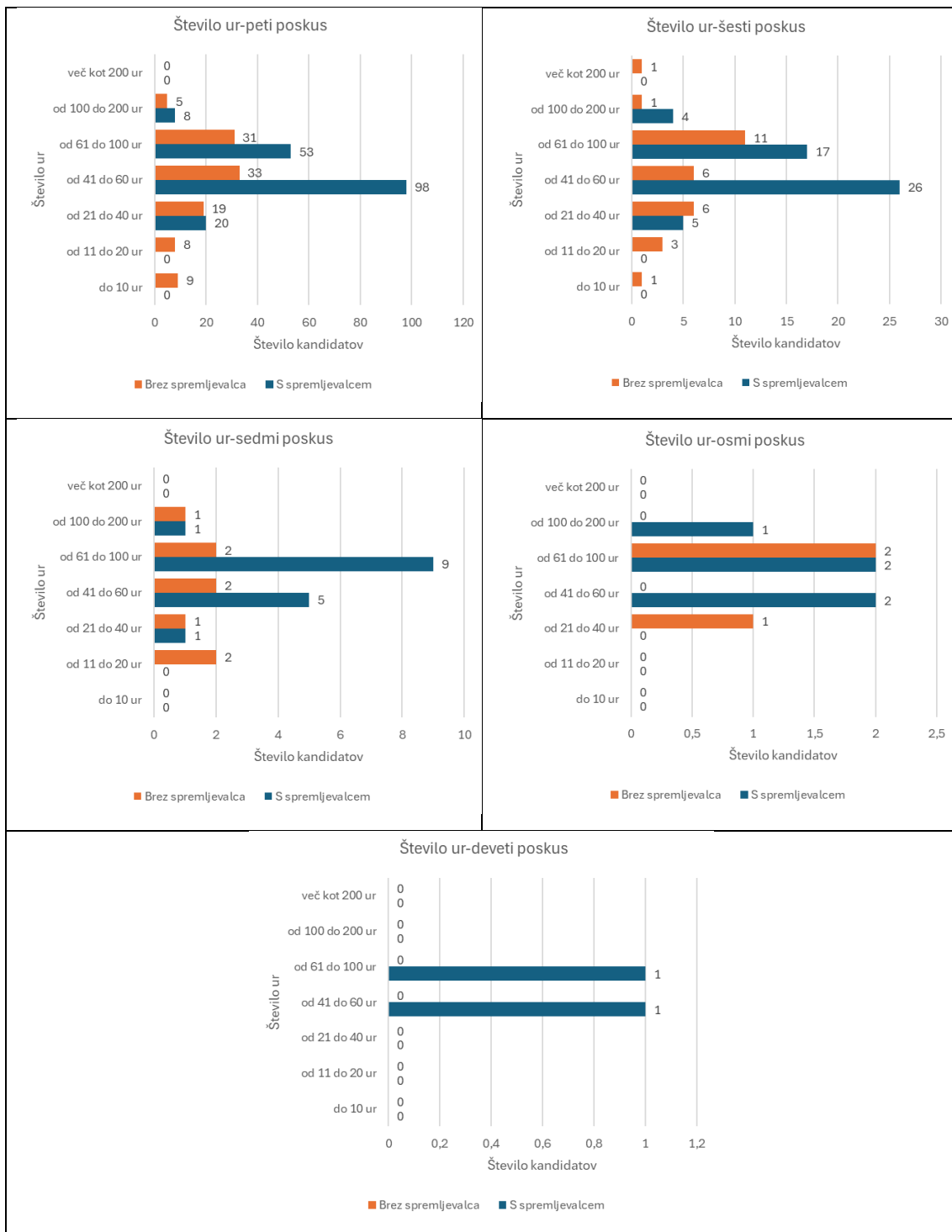
višjih zaporednih poskusih je število kandidatov bistveno manjše, vendar je za te posameznike značilno, da imajo za seboj izrazito obsežno usposabljanje v šoli vožnje.

Slika 6: Porazdelitve števila ur vožnje v šoli vožnje ob pristopu na izpit¹⁰



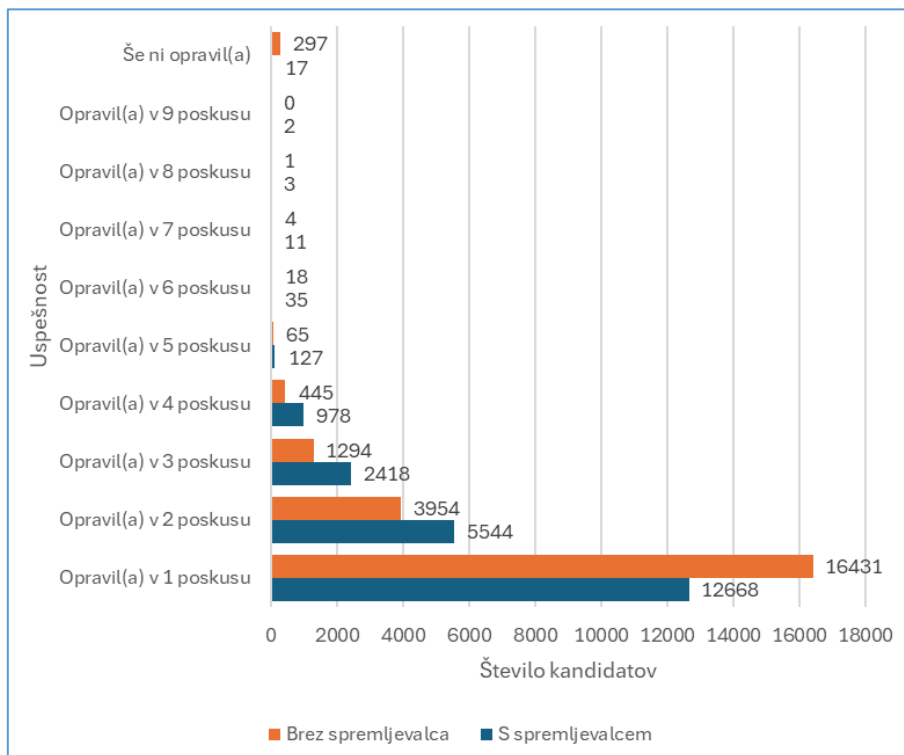
¹⁰ Število kandidatov:

- prvi poskus: s spremljevalcem: N = 21.803; brez spremljevalca: N = 22.509;
- drugi poskus: s spremljevalcem: N = 9.444; brez spremljevalca: N = 6.510;
- tretji poskus: s spremljevalcem: N = 3.765; brez spremljevalca: N = 2.106;
- četrti poskus: s spremljevalcem: N = 1.295; brez spremljevalca: N = 646;
- peti poskus: s spremljevalcem: N = 179; brez spremljevalca: N = 105;
- šesti poskus: s spremljevalcem: N = 52; brez spremljevalca: N = 29;
- sedmi poskus: s spremljevalcem: N = 16; brez spremljevalca: N = 8;
- osmi poskus: s spremljevalcem: N = 5; brez spremljevalca: N = 3;
- deveti poskus: s spremljevalcem: N = 2; brez spremljevalca: N = 0.



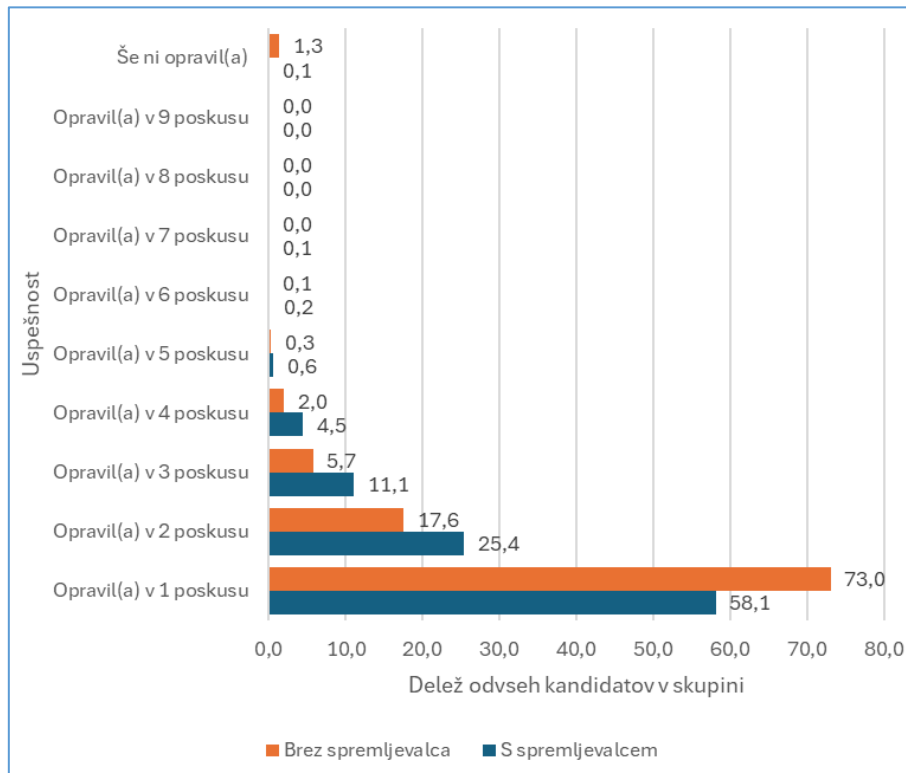
Analiza uspešnosti kandidatov pri opravljanju praktičnega dela voznškega izpita glede na število poskusov pokaže (Slika 7 in Slika 8) razlike med kandidati, ki so se usposabljali s spremljevalcem, in tistimi, ki se niso. V obeh skupinah največ kandidatov izpit uspešno opravi že v prvem poskus. Hkrati rezultati nakazujejo različno dinamiko uspešnosti v nadaljnjih poskusih.

Slika 7: Število kandidatov glede na število poskusov opravljanja praktičnega dela vozniškega izpita (s spremljevalcem: N = 21.803; brez spremljevalca: N = 22.509)



Relativni prikaz uspešnosti kandidatov glede na število poskusov (Slika 8) omogoča jasnejšo primerjavo med kandidati s spremljevalcem in tistimi brez spremljevalca.

Slika 8: Delež kandidatov glede na število poskusov opravljanja praktičnega dela vozniškega izpita (s spremljevalcem: N = 21.803; brez spremljevalca: N = 22.509)



Grafi prikazuje delež kandidatov v skupini (na primer: od vseh kandidatov, ki so pristopili k praktičnemu delu izpita in so bili vključeni v sistem vožnje s spremljevalcem, jih je 5,1 % bilo uspešno na prvem poskusu (12.668 od skupno 21.803 kandidatov))

Kontrastno tem rezultatom rezultati evalvacije avstrijskih sistemov kažejo na statistično značilne razlike med skupinama L17 (kandidati, ki so pred 18. letom vozili v okviru programa vožnje s spremljevalcem in opravili najmanj 3.000 km vožnje s spremljevalcem), in L18 (kandidati, ki so vozniški izpit opravljali po standardnem postopku pri 18 letih brez daljše faze spremljane vožnje). Kar 95 % kandidatov L17 je praktični izpit opravilo pri prvem poskusu, v primerjavi s 85,5 % kandidatov L18. Povprečno število poskusov za opravljanje praktičnega izpita je bilo pri skupini L17 1,06, pri skupini L18 pa 1,18. Rezultati tako kažejo, da je bila uspešnost na praktičnem izpitu pri kandidatih L17 višja, kar lahko nakazuje, da obsežnejša faza spremljane vožnje pozitivno vpliva na pripravljenost kandidata za izpitno situacijo (Bartl & Hager, 2006).

Za preverjanje, ali se število poskusov do uspešno opravljenega izpita razlikuje glede na to, ali so kandidati med usposabljanjem vozili s spremljevalcem ali brez njega, je bil uporabljen t-test za neodvisne vzorce. Ta test se uporablja, kadar se želijo primerjati

povprečja dveh neodvisnih skupin (v tem primeru: kandidati s spremljevalcem in kandidati brez spremljevalca) glede na neprekinjeno spremenljivko (število poskusov). Test preverja, ali so razlike v povprečnih vrednostih dovolj velike, da jih ni mogoče pripisati naključju. Če je p-vrednost manjša od 0,05, se sklepa, da je razlika statistično značilna.

Tabela 3: Povprečno število poskusov na praktičnem delu izpita za uspešno opravljen izpit

Spremljevalec	N (število kandidatov)	Povprečje št. poskusov	Std. odklon ¹¹	Std. napaka
Brez spremljevalca	22.509	1,46	0,818 ¹²	0,005 ¹³
S spremljevalcem	21.802	1,72	0,988	0,007

Rezultati t-testa (Tabela 3) so pokazali, da je razlika v številu poskusov med skupinama statistično značilna ($t(44310) = -29,97$; $p < 0,001$). Kandidati, ki so vozili s spremljevalcem, so v povprečju opravili izpit v 1,72 poskusa, medtem ko so kandidati brez spremljevalca izpit opravili v 1,46 poskusa. Standardizirana velikost učinka (Cohen's $d = -0,29$)¹⁴ nakazuje, da je razlika med skupinama majhna, vendar ob statistično značilnem rezultatu kaže na dosleden vzorec razlik. Rezultati torej kažejo, da so kandidati, ki so imeli spremljevalca, za uspešno opravljanje izpita potrebovali nekoliko več poskusov kot tisti brez spremljevalca.

¹¹ Standardni odklon pove, kako zelo so posamezni rezultati razpršeni okoli povprečja. Če je standardni odklon majhen, ima večina kandidatov podobno število poskusov, kot je povprečje.

¹² Rezultati pomenijo, da je uspešnost v $1,46 \pm 0,82 \rightarrow$ približno med 0,64 in 2,28 poskusa.

¹³ Standardna napaka ($SE = 0,005$) je zaradi velikega števila kandidatov zelo majhna, kar kaže na visoko natančnost ocene povprečja in ozko območje zaupanja okoli ocenjene vrednosti.

¹⁴ Poleg statistične značilnosti razlike (p-vrednosti) je bila izračunana tudi velikost učinka (Cohen's d), ki prikazuje, kako velika je razlika med skupinama v praktičnem smislu. Medtem ko p-vrednost pove, ali razlika obstaja, Cohenov d ocenjuje, kako izrazita je ta razlika.

Vrednosti Cohenovega d se običajno interpretirajo po naslednjih mejah (Cohen, 1988): $d \approx 0,2 \rightarrow$ majhen učinek; $d \approx 0,5 \rightarrow$ srednje velik učinek, $d \geq 0,8 \rightarrow$ velik učinek.

V tej analizi je bil izračunan Cohen's $d = -0,29$, kar pomeni, da gre za majhen učinek.

Čeprav je razlika med skupinama statistično značilna (zaradi velikega vzorca), je v praktičnem smislu razmeroma majhna. To nakazuje, da prisotnost spremljevalca nekoliko vpliva na število poskusov, vendar ta vpliv ni izrazit.

Čeprav so rezultati t-testa pokazali statistično značilno razliko v številu poskusov med skupinama kandidatov, ki so vozili s spremljevalcem in brez njega, iz teh ugotovitev ni mogoče sklepati na dejavnike, ki bi k razliki prispevali (Tabela 4). Ena od možnih razlag vzrokov se nanaša na različno količino pridobljenih vozniških izkušenj pred pristopom k izpitu in starost kandidatov (kandidati, ki so začeli voziti s 16 leti).

Tabela 4: Povprečno število ur vožnje v šoli vožnje do uspešnega praktičnega dela izpita glede na prisotnost spremljevalca

Spremljevalec	N	Povprečno število ur (Mean)	Std. odklon	Std. napaka
Brez spremljevalca	22.212	28,26	15,071	,101
S spremljevalcem	21.785	36,65 ¹⁵	14,633	,099

Rezultati t-testa (Tabela 4) so pokazali, da obstaja statistično značilna razlika v številu ur vožnje v šoli vožnje, potrebnih za uspešno opravljanje praktičnega dela izpita, glede na prisotnost spremljevalca ($t(43.995) = -59,23$; $p < ,001$). Kandidati, ki so med usposabljanjem vozili s spremljevalcem, so do uspeha potrebovali v povprečju 36,65 ure (SD = 14,63), medtem ko so kandidati brez spremljevalca do uspeha potrebovali povprečno 28,26 ure (SD = 15,07). Povprečna razlika med skupinama znaša 8,39 ure. Izračunana velikost učinka (Cohenov $d = -0,565$) kaže na srednje velik učinek, kar pomeni, da je razlika med skupinama ne le statistično značilna, temveč tudi praktično pomembna.

¹⁵ Iz podatkovne baze ni bilo mogoče izluščiti značilnosti iste starostne skupine (torej če so kandidati s spremljevalcem začeli voziti pri 16 letih so lahko prevozili več ur (vožnja s spremljevalcem in občasno v šoli vožnje), kot tisti, ki so začeli voziti v šoli vožnje malo pred 18 letom starosti.

5.2 Analiza ankete med kandidati za vožniški izpit kategorije B – vožnja s spremljevalcem

V tem poglavju so predstavljeni povzetki rezultatov anketne raziskave, izvedene med kandidati za vožniški izpit kategorije B, ki so v evidenčni karton vpisali spremljevalca.

Raziskava zajema dve časovni točki:

- PRED¹⁶ začetkom vožnje s spremljevalcem, ko so kandidati vpisali spremljevalca v evidenčni karton, in
- PO uspešno opravljenem praktičnem delu izpita, ko so kandidati izpolnili prilagojen vprašalnik.

S primerjavo obeh nizov podatkov se ocenjujejo spremembe v stališčih, pričakovanjih in izkušnjah kandidatov med procesom usposabljanja. Namen analize je ugotoviti, kako kandidati doživljajo vožnjo s spremljevalcem, kako ocenjujejo svoj napredek ter v kolikšni meri menijo, da jim je spremljevalec pomagal pri pripravljenosti na izpit in varni vključitvi v promet.

Pri tem je pomembno poudariti, da primerjava ni bila izvedena na ravni istih posameznikov. Čeprav so bili kandidati pozvani, naj ob izpolnjevanju vprašalnika navedejo kodo za morebitno kasnejše ujemanje odgovorov, je bilo takšnih primerov premalo – le pri štirih respondentih je bilo mogoče povezati obe anketi. Zato analiza temelji na dveh ločenih skupinah odgovorov, ki predstavljata splošne trende PRED in PO.

¹⁶ S to oznako PRED in potem PO bomo skozi celoten del poročila naslavljali značilnosti skupine anketirancev.

5.2.1 Analiza anketnih vprašalnikov PRED

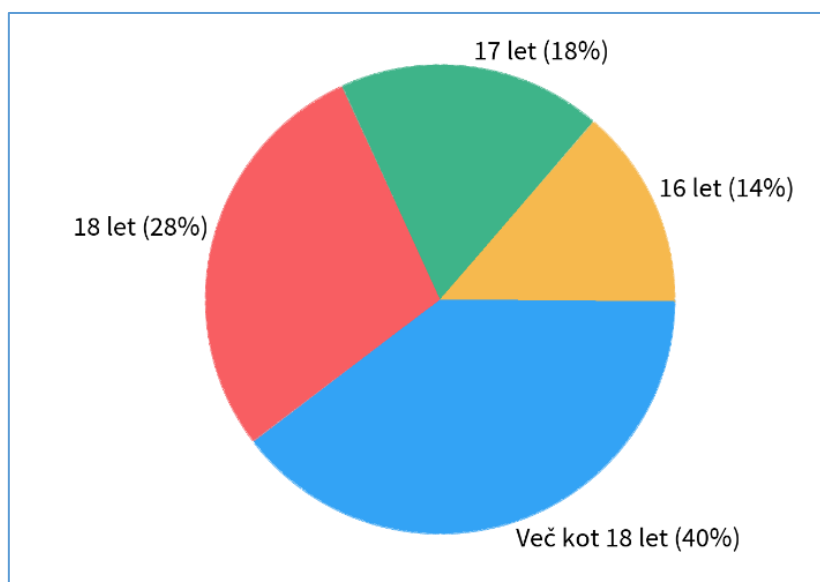
V nadaljevanju predstavljamo rezultate analize anketnih vprašalnikov, izpolnjenih pred začetkom obdobja vožnje s spremljevalcem. V analizo odgovorov je bilo vključenih 116¹⁷ ustrezno izpolnjenih anket.

5.2.1.1 Sociodemografske značilnosti kandidatov začetkom vožnje s spremljevalcem - PRED

V anketi so sodelovali tako moški (43 %) kot ženske (56 %); 1 % jih ni želelo podati odgovora o spolu.

Iz prikazane starostne strukture (Slika 9) je razvidno, da največji delež sodelujočih predstavljajo osebe, stare več kot 18 let.

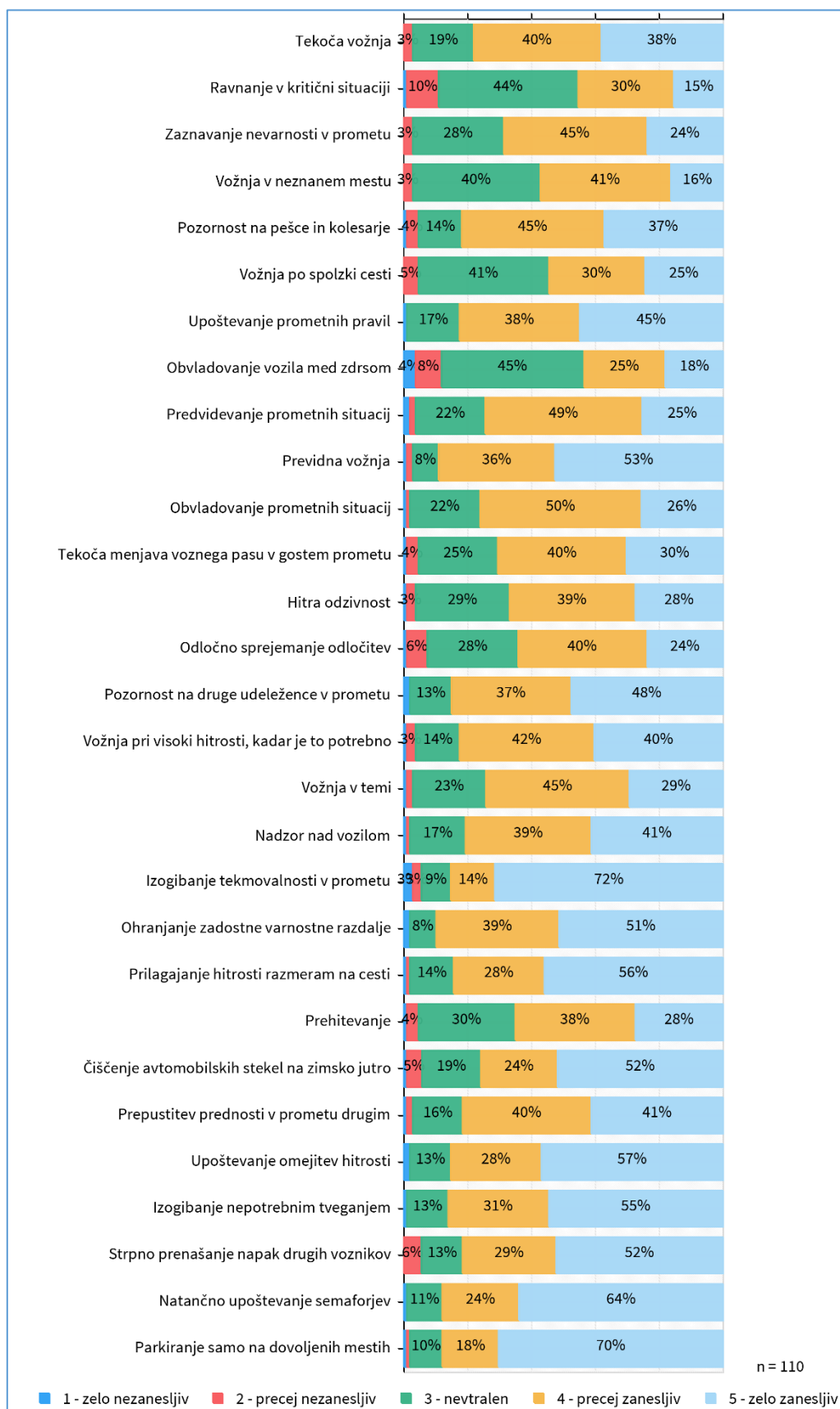
Slika 9: Starostna struktura anketirancev - PRED (N = 116)



¹⁷ Pri določenih vprašanjih se lahko pojavi manjše število odgovorov, saj niso vsi anketiranci odgovorili na vsa vprašanja.

Ocenjena je bila tudi samozavest kandidatov pri izvajanju različnih voznških spretnosti pred začetkom vožnje s spremljevalcem (Slika 10). Rezultati kažejo, da se mladi vozniki na splošno ocenjujejo kot dokaj zanesljive pri večini preverjanih spretnosti, pri čemer je najvišja samozavest izražena na področjih, povezanih z varnostjo, spoštovanjem prometnih pravil in defenzivnim načinom vožnje. Visoka stopnja zanesljivosti je bila zaznana pri upoštevanju prometnih signalov, prilagajanju hitrosti, ohranjanju varnostne razdalje ter izogibanju tveganemu vedenju. Podobno se kandidati razmeroma samozavestno ocenjujejo pri opazovanju prometnega okolja, pozornosti do drugih udeležencev ter pri splošnem obvladovanju vozila v običajnih razmerah. Nekoliko nižja stopnja samozavesti se pojavlja pri vožnji v neznanem okolju, na spolzkih cestah ter pri situacijah, ki zahtevajo hitre odzive in odločanje. Najmanj zanesljivo se kandidati ocenjujejo pri ravnanju v kritičnih prometnih situacijah in pri obvladovanju zdrsa vozila, pri čemer so med posamezniki opazne večje razlike v občutku usposobljenosti.

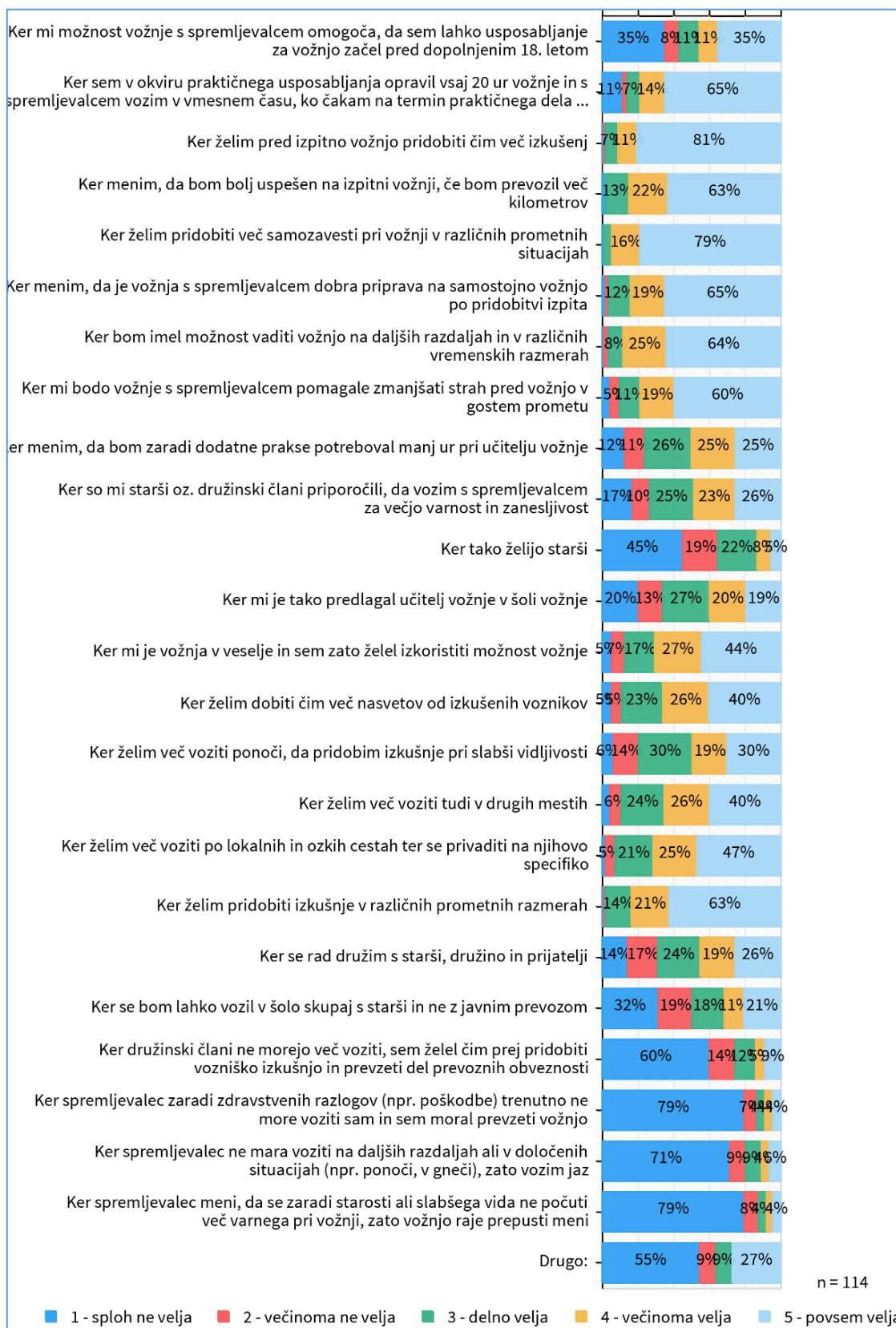
Slika 10: Samoocena zanesljivosti mladih voznikov pri posameznih voziških spretnostih – PRED (N = 110)



5.2.1.2 Motivacija za vključitev v sistem vožnje s spremljevalcem PRED začetkom usposabljanja

V nadaljevanju je bila izvedena analiza vprašanja, s katerim je bilo preverjeno, kateri razlogi so anketirance vodili k odločitvi za vožnjo s spremljevalcem med usposabljanjem za pridobitev vozniškega dovoljenja (Slika 11). Uporabljena je bila Likertova lestvica, pri čemer je bila za vsak ponujeni razlog ocenjena stopnja strinjanja oziroma veljavnosti za posameznega anketiranca. Iz ugotovitev izhaja, da je odločitev za vožnjo s spremljevalcem najpogosteje utemeljena z razlogi, povezanimi s pridobivanjem dodatnih izkušenj pred opravljanjem izpitne vožnje. Med najvišje ocenjenimi razlogi so bili želja po pridobitvi čim več voznških izkušenj pred izpitom, povečanje samozavesti v različnih prometnih situacijah ter prepričanje, da več prevoženih kilometrov prispeva k večji uspešnosti na izpitu. Visoko je bilo ocenjena tudi možnost vadbe vožnje v različnih vremenskih razmerah ter na daljših razdaljah. Med pomembnejšimi dejavniki sta bila prepoznana tudi čas čakanja na izpitni termin ter zmanjševanje strahu pred vožnjo v gostem prometu. Na drugi strani so bili kot manj pomembni prepoznani razlogi, povezani s socialnimi oziroma družinskimi okoliščinami, zlasti zdravstvene omejitve spremljevalca ali drugih družinskih članov ter pričakovanja staršev. Pod možnostjo »Drugo« so bili navedeni dodatni individualni razlogi, kot je postopno premagovanje strahu pred vožnjo in pridobivanje občutka varnosti, zlasti pri osebah, ki so se usposabljanja lotile v poznejšem življenjskem obdobju. Omenjena je bila tudi želja po pridobivanju izkušenj z različnimi vozili ter čakanje na ponovni izpitni termin po predhodnem neuspešnem poskusu.

Slika 11: Ocena razlogov za odločitev za vožnjo s spremljevalcem – PRED (N = 114)¹⁸

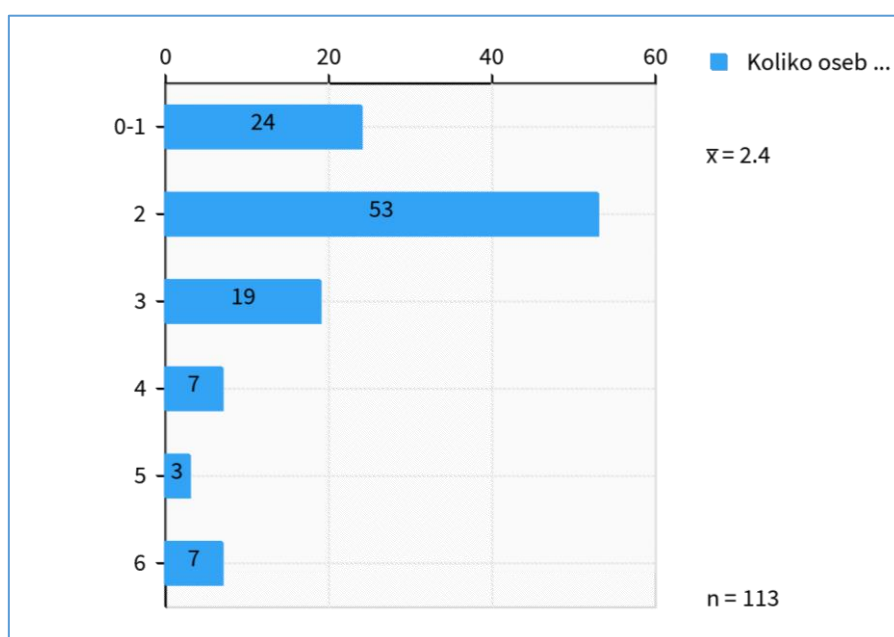


¹⁸ Celotna trditev: Ker sem v okviru praktičnega usposabljanja opravil vsaj 20 ur vožnje in s spremljevalcem vozim v vmesnem času, ko čakam na termin praktičnega dela vozniškega izpita.

5.2.1.3 Sociodemografske značilnosti spremljevalcev - PRED

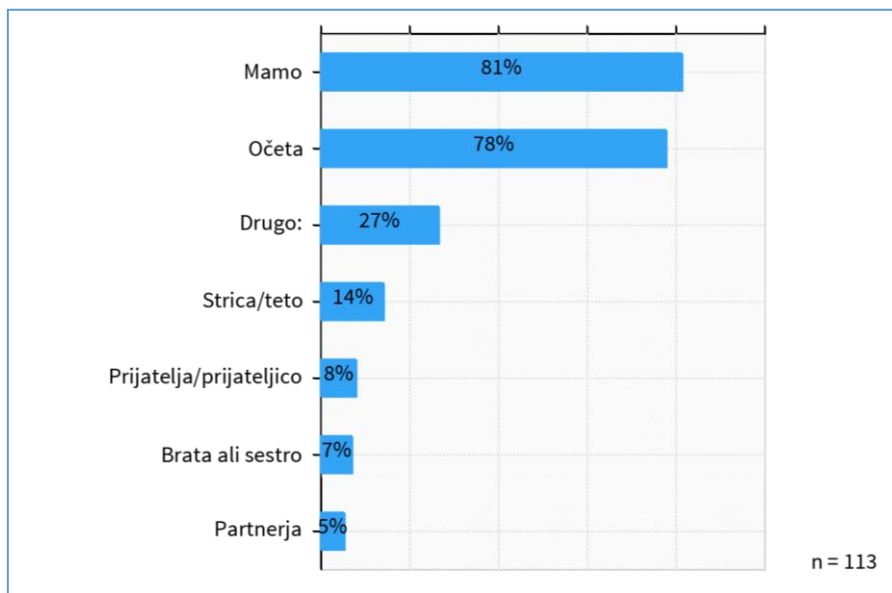
Analiza števila oseb, ki so jih kandidati že vpisali oziroma jih nameravajo vpisati v evidenčni karton za vožnjo s spremljevalcem (Slika 12), je pokazala, da je najpogostejša praksa vpis dveh oseb. Ena oseba kot spremljevalec je bila vpisana pri 21 % kandidatov, tri osebe pa pri 17 % kandidatov. Povprečno število vpisanih spremljevalcev znaša 2,4 na kandidata.

Slika 12: Število oseb, vpisanih v evidenčni karton kandidata – PRED (N = 113)



Analiza izbora spremljevalcev kaže (Slika 13), da imajo osrednjo vlogo starši. Med ostalimi spremljevalci se pojavljajo predvsem širši sorodniki ter prijatelji, medtem ko so partnerji navedeni redkeje. Izpostaviti je treba tudi kategorijo »Drugo«, kjer so bili navedeni predvsem stari starši ter drugi člani ožjega ali razširjenega družinskega kroga, kar dodatno potrjuje izrazito družinski značaj tovrstnega usposabljanja.

Slika 13: Izbor spremljevalcev, vpisanih v evidenčni karton kandidata – PRED (N = 113)

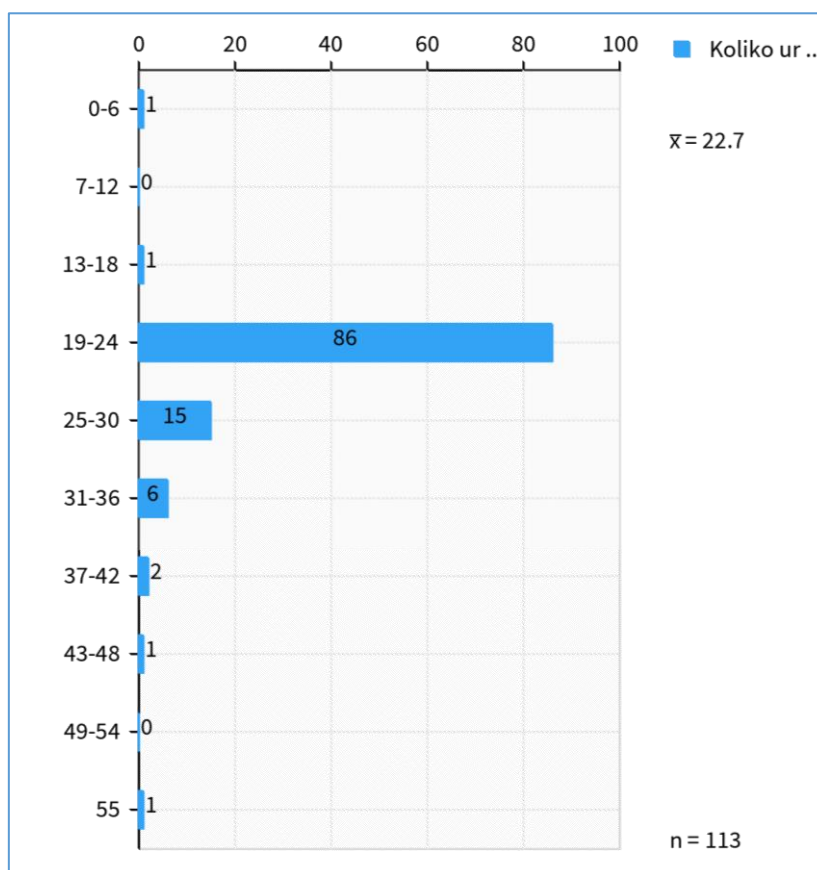


Sledila so pogojna vprašanja, vezana na predhodno izbiro spremljevalca, pri katerih so anketiranci pojasnjevali razloge za svojo odločitev. Pri izbiri mame kot spremljevalke so bili najpogosteje izpostavljeni njene vozniške izkušnje, mirnost ter občutek varnosti in zaupanja. Pomembno vlogo imajo tudi razpoložljivost, skupno preživljanje časa ter praktični razlogi, kot so dostop do vozila ali pogoste skupne vožnje. Podobni motivi se pojavljajo tudi pri očetu, kjer so v ospredju dolgoletne vozniške izkušnje, zaupanje ter logistične prednosti. Oče je pogosto opisan kot izkušen in kompetenten voznik, v posameznih primerih tudi kot strokovno usposobljen (npr. učitelj vožnje). Pri bratu ali sestri so kot ključni razlogi navedene vozniške izkušnje, dosegljivost ter psihološka podpora. Izbira temelji predvsem na osebnem zaupanju in sproščenem odnosu. Izbira tete ali strica je bila utemeljena z zaupanjem, razpoložljivostjo ter primerjavo z drugimi družinskimi člani, zlasti kadar ti ne izpolnjujejo pogojev ali niso na voljo. Pri prijateljih se kot razlogi pojavljajo njihove vozniške sposobnosti, socialna bližina in pripravljenost pomagati, v posameznih primerih pa tudi specifične osebne okoliščine. Partner ali partnerka sta bila izbrana predvsem zaradi visoke ravni zaupanja ter dejstva, da par večino časa preživlja skupaj, kar omogoča enostavno organizacijo voženj.

5.2.1.4 Obseg predhodnega usposabljanja in pogoji šol vožnje PRED vključitvijo v sistem vožnje s spremljevalcem

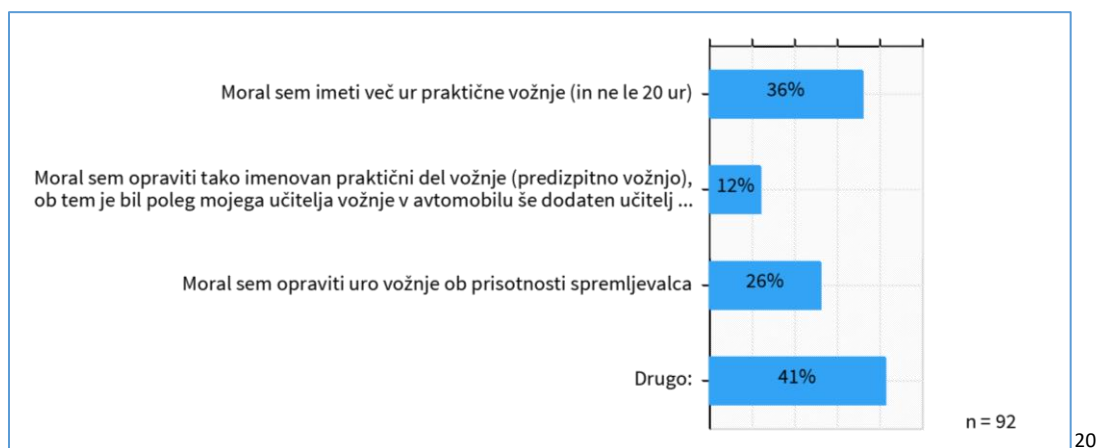
V nadaljevanju je bila analizirana porazdelitev ur, ki so jih kandidati opravili v šoli vožnje pred oddajo vloge za vožnjo s spremljevalcem (Slika 14). Večina kandidatov je (76 %) pred oddajo vloge vozila 19–24 ur. Manjši delež (13 %) je opravil 25–30 ur, medtem ko so redkeje zastopane skupine z opravljenimi manj kot 13 urami ali več kot 31 urami.

Slika 14: Število ur vožnje v šoli vožnje pred oddajo vloge za vožnjo s spremljevalcem – PRED (N = 113)



Preverjena je bila tudi vloga šole vožnje oziroma učitelja vožnje pri določanju dodatnih pogojev, ki jih morajo kandidati izpolniti pred oddajo vloge za vožnjo s spremljevalcem (Slika 15). Pomemben delež kandidatov je moral pred oddajo vloge opraviti več ur praktične vožnje, kar kaže na to, da posamezne šole vožnje določajo strožje¹⁹ interne standarde. Pri delu kandidatov je bila zahtevana tudi ura vožnje ob prisotnosti spremljevalca, redkeje pa je bila navedena obveznost t. i. predizpitne vožnje ob prisotnosti dveh učiteljev vožnje, ki predstavlja zahtevnejši pogoj. Odgovori v kategoriji »Drugo« kažejo predvsem na to, da v številnih primerih dodatni pogoji sploh niso bili postavljeni. Med navedenimi pojasnili prevladujejo odgovori, iz katerih izhaja, da pred oddajo vloge ni bilo zahtevanih nobenih posebnih obveznosti.

Slika 15: Dodatni pogoji šol vožnje pred oddajo vloge za vožnjo s spremljevalcem – PRED (N = 92)



Preučevano je bilo tudi, ali so bili spremljevalci pred začetkom vožnje deležni kakršnega koli dodatnega usposabljanja, s čimer se je ocenjevala stopnja njihove vključenosti v strukturiran proces priprave kandidata (Slika 16). Ugotovljeno je bilo, da večina spremljevalcev pred začetkom spremljanja kandidata ni bila deležna posebnega usposabljanja. Manjši delež kandidatov je navedel, da je bila pred začetkom samostojnih

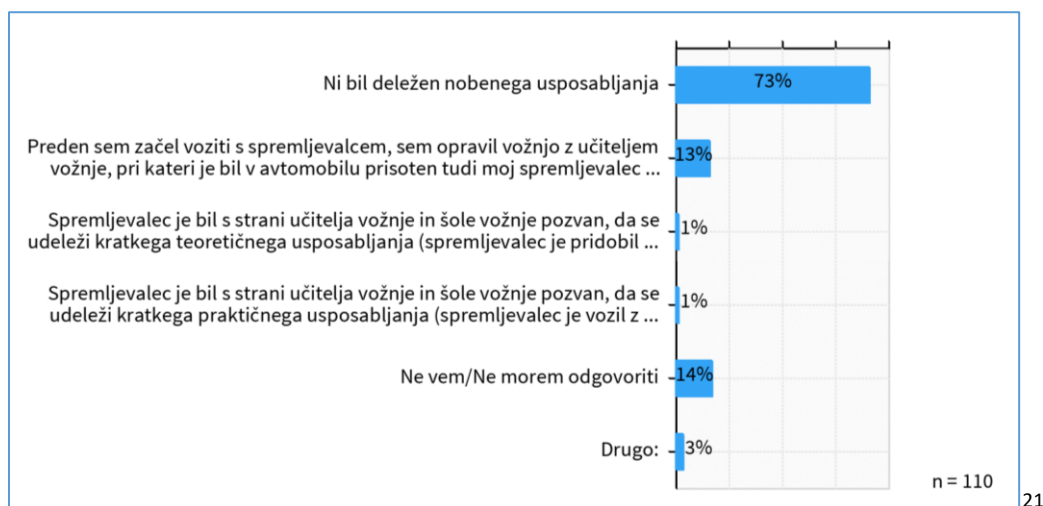
¹⁹ ZVoz-1 določa, da sme kandidat voziti s spremljevalcem po opravljenem predpisanem delu praktičnega usposabljanja in najmanj 20 ur praktične vožnje.

²⁰ Moral sem opraviti tako imenovan praktični del vožnje (predizpitno vožnjo), ob tem je bil poleg mojega učitelja vožnje v avtomobilu še dodaten učitelj vožnje.

voženj opravljena dodatna ura vožnje v prisotnosti spremljevalca, le izjemoma pa je bilo spremljevalcem predlagano kratko teoretično ali praktično usposabljanje.

Slika 16: Usposabljanje spremljevalcev pred začetkom vožnje kandidatov – PRED

(N = 110)



21

5.2.1.5 Pričakovanja kandidatov glede poteka vožnje s spremljevalcem in vloge spremljevalca PRED začetkom obdobja vožnje

Analizirana so bila tudi pričakovanja kandidatov glede mesečnega obsega vožnje s spremljevalcem (Slika 17). Ugotovljeno je bilo, da večina kandidatov načrtuje zmeren obseg vožnje. Najpogosteje je bilo navedeno pričakovanje, da bo mesečno prevožena srednja količina kilometrov, medtem ko manjši del kandidatov predvideva intenzivnejšo vožnjo. Le posamezni kandidati načrtujejo zelo visok mesečni obseg vožnje, prav tako pa je razmeroma majhen delež tistih, ki pričakujejo zelo omejeno število prevoženih kilometrov.

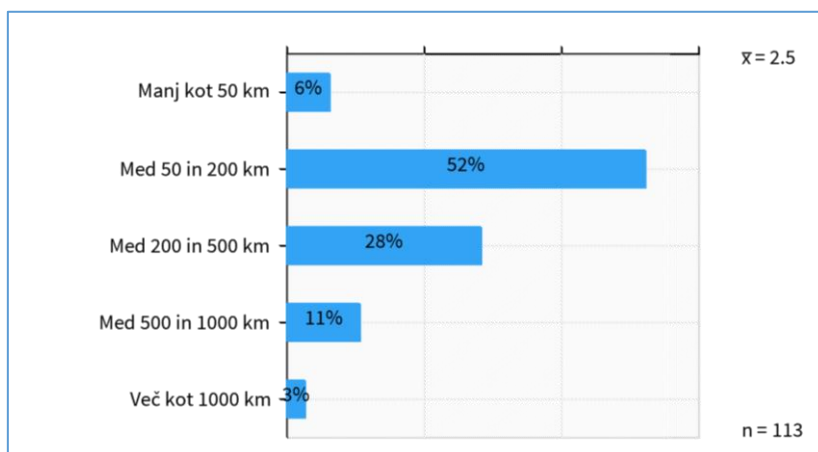
²¹ Celotne trditve:

Preden sem začel voziti s spremljevalcem, sem opravil vožnjo z učiteljem vožnje, pri kateri je bil v avtomobilu prisoten tudi moj spremljevalec (učitelj vožnje je spremljevalca tudi podučil o možnih napakah in potrebni pozornosti).

Spremljevalec je bil s strani učitelja vožnje in šole vožnje pozvan, da se udeleži kratkega teoretičnega usposabljanja (spremljevalec je pridobil teoretične usmeritve).

Spremljevalec je bil s strani učitelja vožnje in šole vožnje pozvan, da se udeleži kratkega praktičnega usposabljanja (spremljevalec je vozil z učiteljem vožnje).

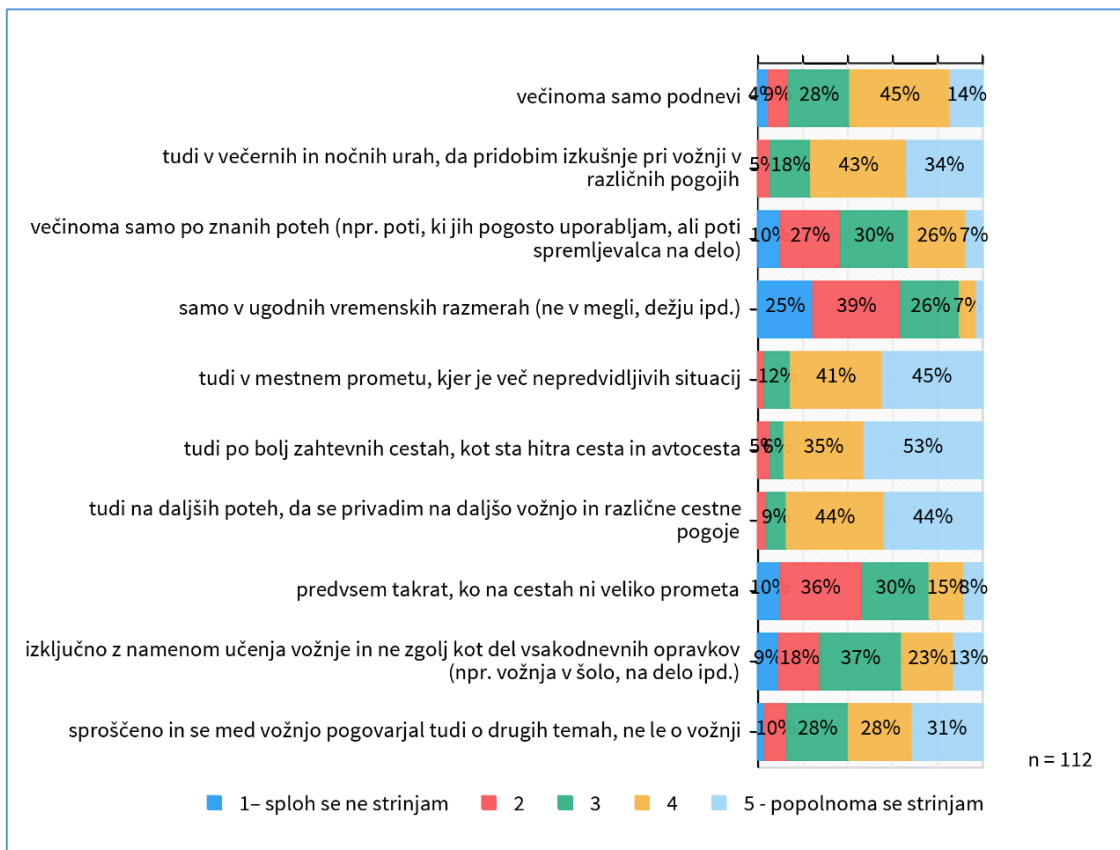
Slika 17: Pričakovani mesečni obseg vožnje s spremljevalcem – PRED (N = 113)



Ocenjena so bila tudi pričakovanja kandidatov glede okoliščin, v katerih bodo vozili s spremljevalcem (Slika 18). Analiza odgovorov kaže razmeroma jasno strukturirane vzorce, ki jih je mogoče vsebinsko združiti v tri sklope: pripravljenost na zahtevnejše vozne razmere, zavračanje pretirano omejenih pogojev vožnje ter socialni in organizacijski vidik vožnje. Iz rezultatov izhaja, da je izražena visoka pripravljenost za vožnjo v raznolikih in zahtevnejših prometnih okoliščinah. Podprte so bile trditve, ki vključujejo vožnjo po avtocesti in hitri cesti, vožnjo v mestnem prometu z več nepredvidljivimi situacijami, vožnjo na daljših poteh ter vožnjo v večernih ali nočnih razmerah. Nasprotno so bile slabše podprte trditve, ki predvidevajo vožnjo izključno v ugodnih vremenskih razmerah, pretežno po znanih poteh ali predvsem v času manjšega prometnega toka.

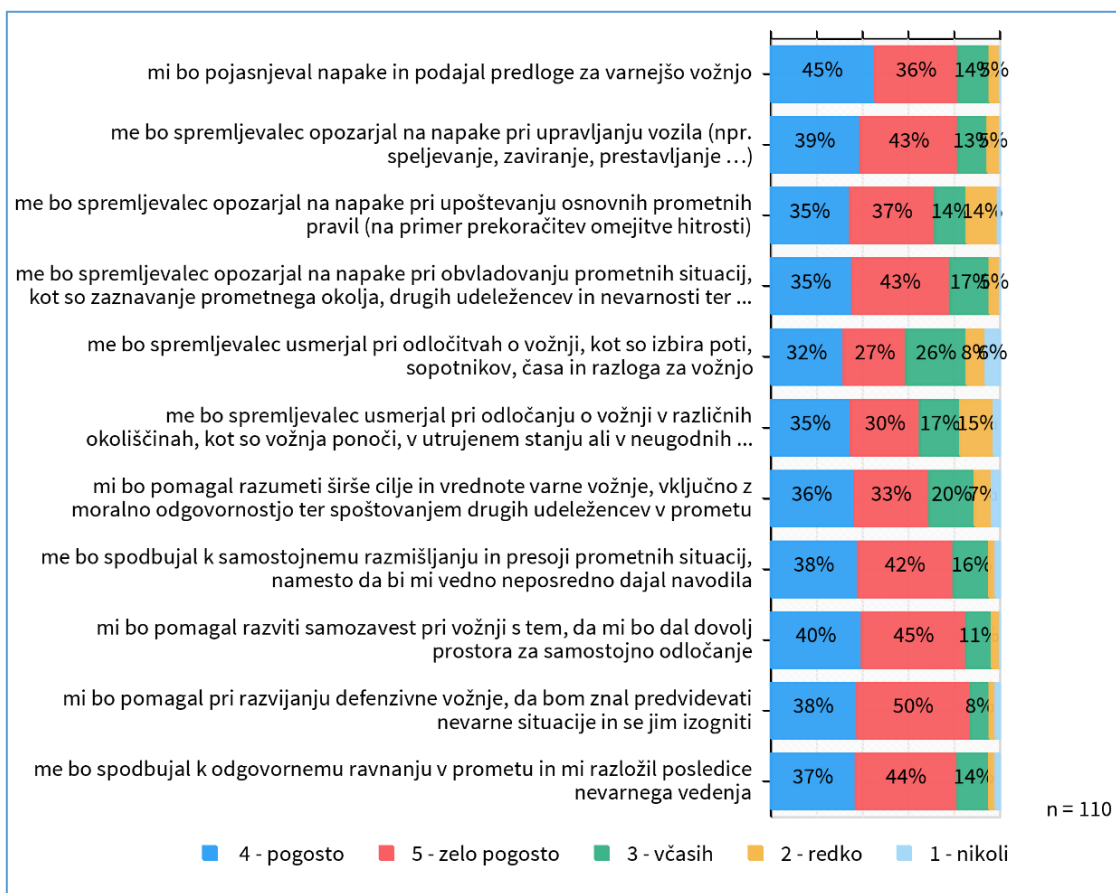
Slika 18: Pričakovanja kandidatov glede okoliščin vožnje s spremljevalcem – PRED

(N = 112)



Analiza pričakovanj glede izkušenj pri vožnji s spremljevalcem kaže visoko stopnjo soglasja med anketiranci glede pričakovane vloge spremljevalca (Slika 19). Ta je v prvi vrsti razumljen kot aktiven usmerjevalec in vir povratnih informacij, ki kandidatu pomaga pri razvoju varne in odgovorne vožnje. Najizraziteje je prisotno pričakovanje, da bo spremljevalec opozarjal na napake pri upravljanju vozila in obvladovanju prometnih situacij ter podajal jasne usmeritve za izboljšanje vožnje. Poleg tehničnega vidika je poudarjena tudi njegova vloga pri širšem razumevanju varne vožnje, odgovornosti ter presojanja ravnanja v zahtevnejših okoliščinah. Izstopajo tudi pričakovanja, povezana s postopnim razvojem samostojnosti, samozavesti in defenzivnega načina vožnje. Spremljevalec je tako razumljen kot mentor, ki ne zgolj nadzira vožnjo, temveč tudi spodbuja razmišljanje, presojo in zavedanje posledic nevarnega vedenja.

Slika 19: Pričakovana vloga spremljevalca pri učenju vožnje – PRED (N = 110)



22

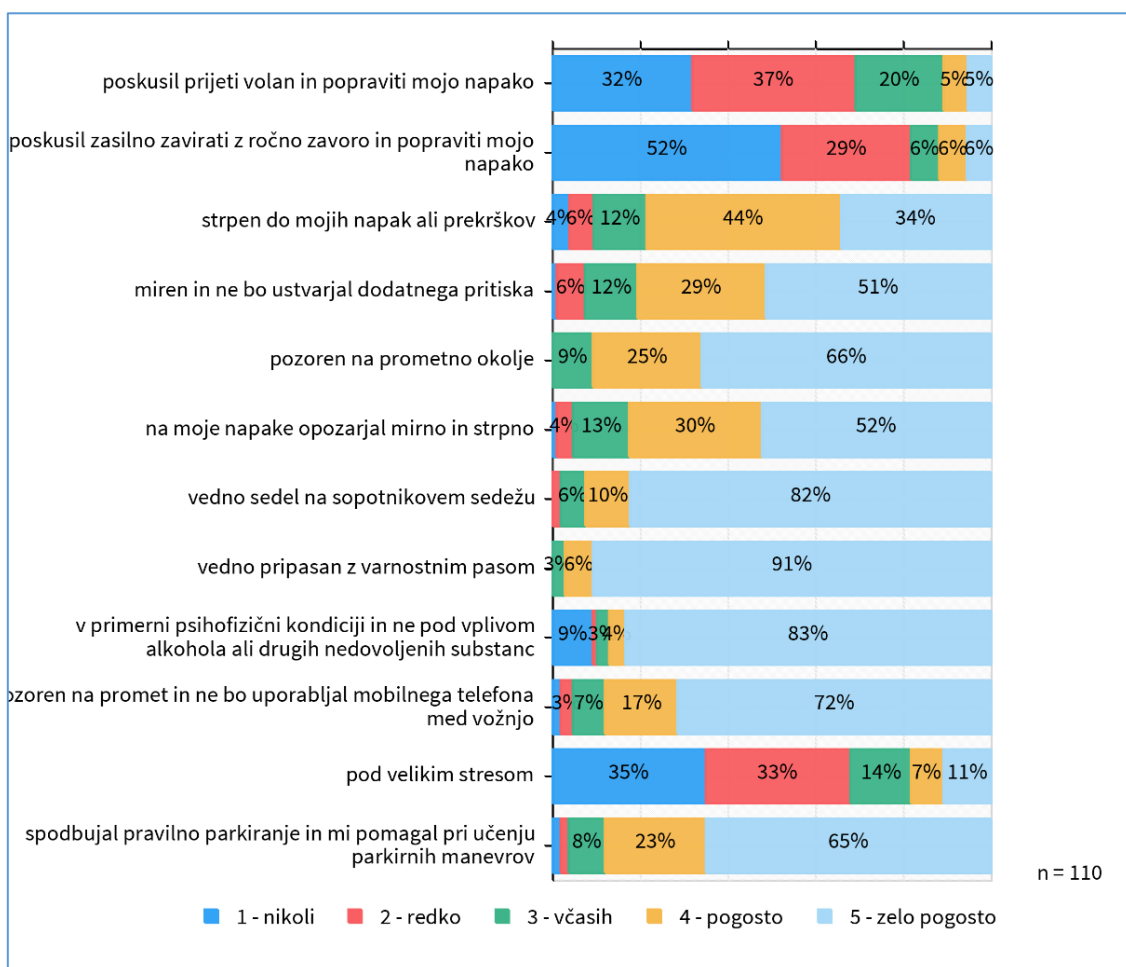
Ocenjena so bila tudi pričakovanja kandidatov glede pogostosti posameznih vedenj spremljevalca med vožnjo (Slika 20). Iz rezultatov izhaja, da so pričakovanja izrazito usmerjena v varnost, podporo in spodbujanje samostojnosti voznika, medtem ko so neposredni fizični posegi v upravljanje vozila pričakovani redko. Najmanj pričakovani so invazivni posegi, kot sta poseganje po volanu ali zasilno zaviranje, pri čemer so se stališča med posamezniki sicer nekoliko razlikovala, vendar je splošna usmeritev jasna. Najvišja pričakovanja so povezana z varnim in odgovornim vedenjem spremljevalca. Predvideva se, da bo ta dosleden pri uporabi varnostnega pasu, da bo sedel na sovoznikovem sedežu ter da bo pozorno spremljal prometno situacijo. Visoko je ocenjena tudi pričakovana

²² Celotne trditve:

- me bo spremljevalec opozarjal na napake pri obvladovanju prometnih situacij, kot so zaznavanje prometnega okolja, drugih udeležencev in nevarnosti ter prilagajanje vožnje specifičnim razmeram;
- me bo spremljevalec usmerjal pri odločanju o vožnji v različnih okoliščinah, kot so vožnja ponoči, v utrujenem stanju ali v neugodnih razmerah.

umirjena in konstruktivna komunikacija – opozarjanje na napake naj bi potekalo mirno, brez ustvarjanja dodatnega pritiska. Od spremljevalca se pričakuje tudi zgledno ravnanje v skladu s cestnoprometnimi predpisi ter ustrezna psihofizična pripravljenost. Hkrati je izraženo pričakovanje, da bo aktivno sodeloval pri učenju tehničnih veščin, kot je parkiranje, vendar brez pretiranega poseganja v samo vožnjo. Nizko je izraženo pričakovanje, da bi bil spremljevalec med vožnjo pod izrazitim stresom, kar nakazuje, da si kandidati proces predstavljajo kot razmeroma umirjen in podporen.

Slika 20: Pričakovana pogostost posameznih vedenj spremljevalca med vožnjo – PRED
(N =110)



²³ Celotna trditev: pozoren na promet in ne bo uporabljal mobilnega telefona med vožnjo.

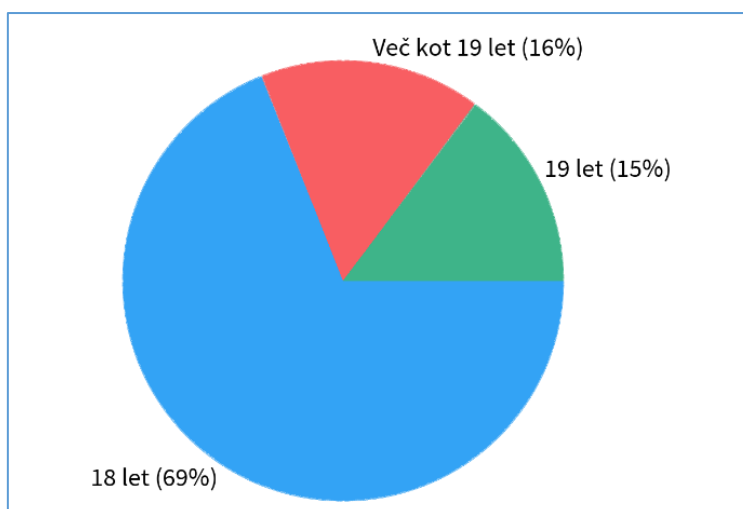
5.2.2 Analiza anketnih vprašalnikov PO

V nadaljevanju je podana še analiza anketnega vprašalnika PO zaključku usposabljanja s spremljevalcem, torej takrat ko je kandidat, ki je vozil s spremljevalcem, praktični del izpita tudi uspešno opravil. Zaradi dejstva, da vsi kandidati niso rešili anketnega vprašalnika PRED in PO, in torej ne gre za popolnoma iste osebe, bo tudi tukaj na začetku podana analizo osnovnih podatkov (demografija) kar se nadaljuje z analizo posameznega vprašanja. Primerjalna analiza pa bo podana v okviru podpoglavja Primerjava odgovorov PRED in PO.

5.2.2.1 Sociodemografske značilnosti kandidatov PO zaključku vožnje s spremljevalcem

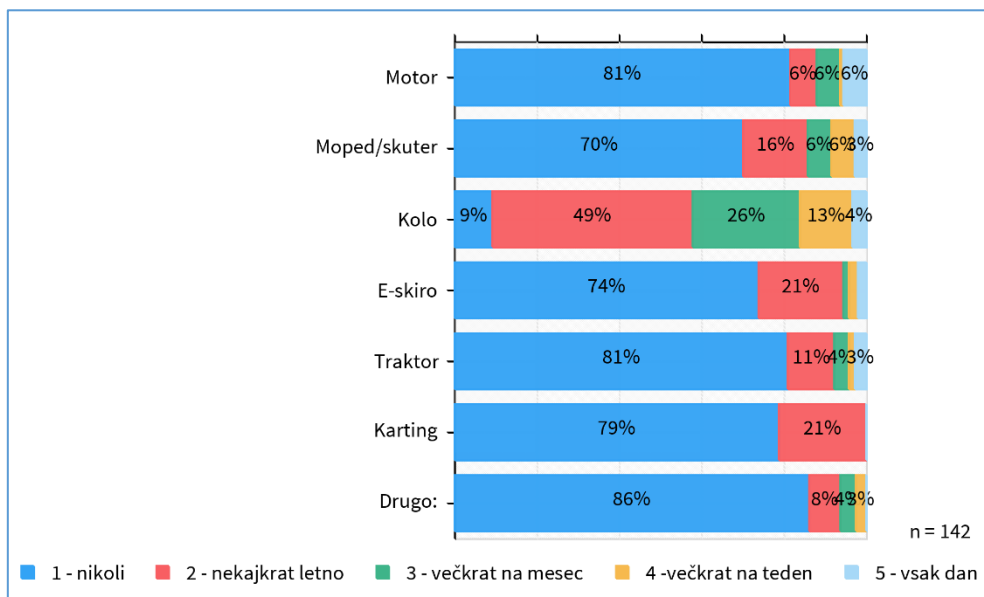
V anketi, izvedeni na koncu programa (PO) usposabljanja s spremljevalcem, je sodelovalo skupaj 358 anketirancev, od tega je bilo ustrezno rešenih anket 157. Ker so anketo rešili (razlog ni poznan) tudi tisti, ki dejansko niso vozili s spremljevalcem, so le ti bili izločeni iz analize. V nadaljnjo analizo je bilo tako vključenih 144 ustrezno rešenih anket, ki jih je izpolnilo 82 žensk, in 58 moških (2 osebi nista želeli podati podatka o spolu). Največji delež predstavljajo 18-letniki, sledi skupina 19-letnikov, medtem ko nekoliko manjši delež predstavljajo anketiranci, starejši od 19 let (Slika 21).

Slika 21: Struktura anketirancev glede na starost – PO (N = 142)



Analiza pogostosti uporabe različnih vrst vozil kaže (Slika 22), da je med anketiranci najpogosteje uporabljeno kolo. To je tudi edino prevozno sredstvo, pri katerem je zaznana izrazitejša redna uporaba. Podatek je pomemben z vidika nadaljnje interpretacije rezultatov, saj pogostost uporabe posamezne vrste prevoza vpliva na prometne izkušnje posameznika, njegovo izpostavljenost različnim prometnim situacijam ter zaznavo tveganja. Anketiranci, ki poleg kolesa uporabljajo tudi motorizirana vozila, so lahko vključeni v širši spekter prometnih okoliščin, kar lahko vpliva na njihovo prometno vedenje in odnos do varnosti.

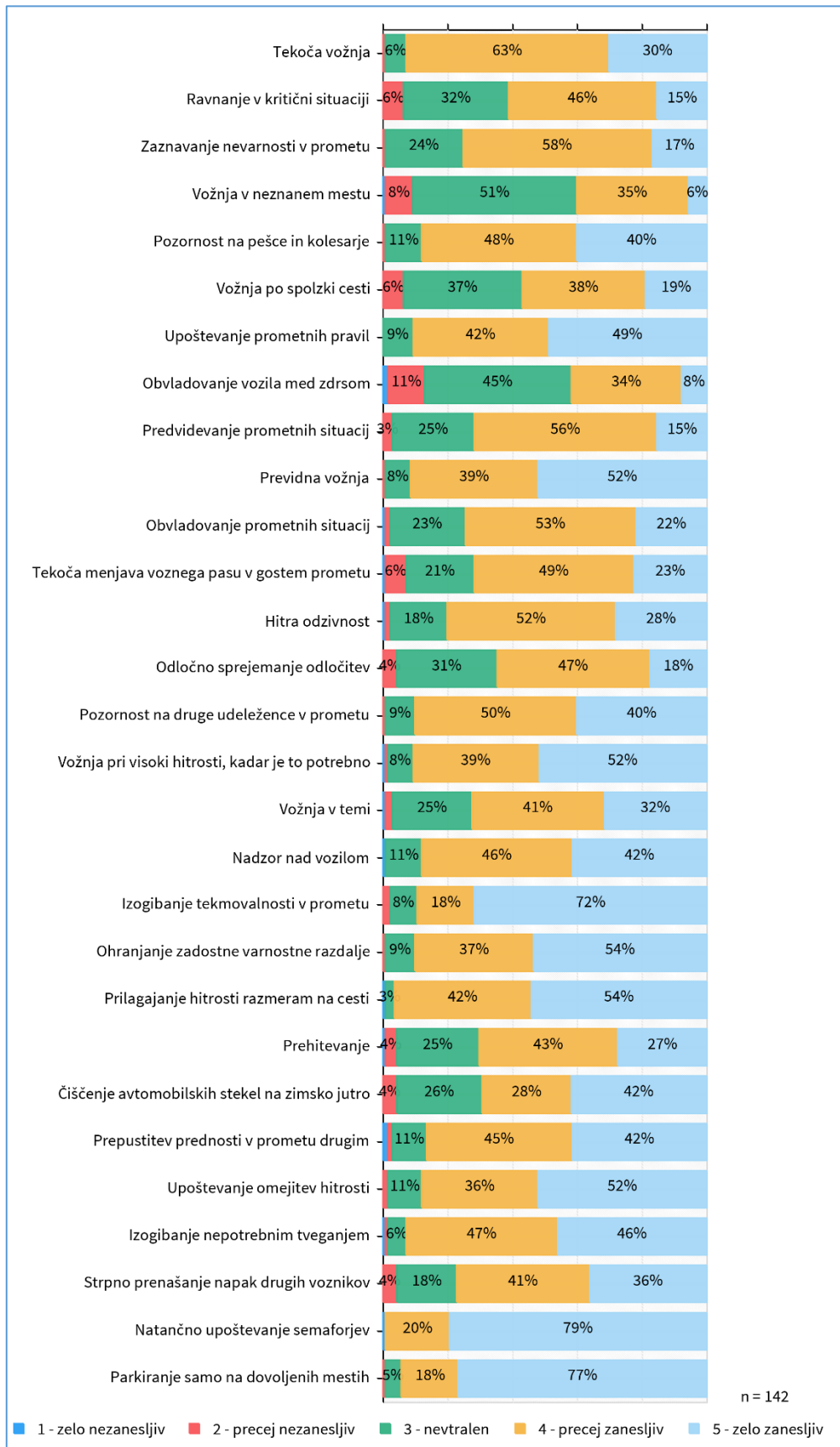
Slika 22: Pogostost uporabe različnih vrst vozil med anketiranci – PO (N = 142)



Analiza samoocene zanesljivosti pri izvajanju različnih voznških spretnosti kaže (Slika 23), da se mladi vozniki po opravljenem praktičnem delu izpita v splošnem ocenjujejo kot razmeroma samozavestni. Najvišja stopnja zanesljivosti je izražena na področjih, povezanih z doslednim upoštevanjem prometnih pravil, defenzivno vožnjo ter prometno kulturo. Posebej izstopa samozavest pri spoštovanju semaforizacije, ustreznem parkiranju ter izogibanju tekmovalnemu vedenju v prometu. Visoko so ocenjene tudi spretnosti, povezane s prilagajanjem hitrosti, ohranjanjem varnostne razdalje ter splošnim obvladovanjem vozila. Razmeroma samozavestno se kandidati ocenjujejo tudi pri tekoči vožnji, nadzoru nad vozilom ter odzivnosti v prometnih situacijah. Nižja stopnja zanesljivosti se pojavlja pri zahtevnejših in manj predvidljivih okoliščinah.

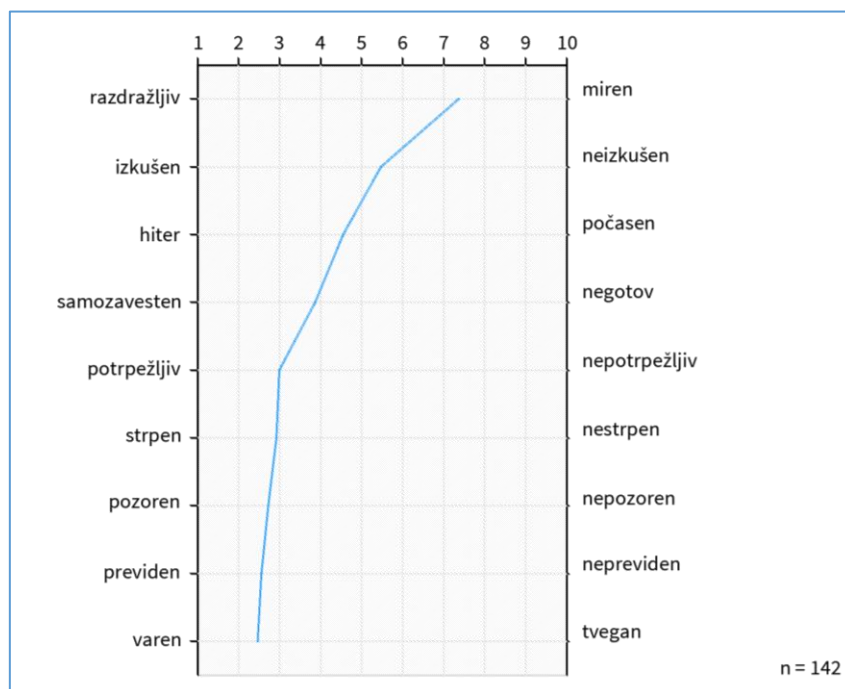
Najmanj samozavestno se mladi vozniki ocenjujejo pri ravnanju v kritičnih situacijah, obvladovanju zdrsa vozila ter vožnji v neznanem okolju.

Slika 23: Samoocena zanesljivosti mladih voznikov pri posameznih voziških spretnostih po opravljenem praktičnem delu izpita – PO (142)



Analiza samoocene voznškega sloga na bipolarnih lestvicah kaže (Slika 24), da se anketiranci večinoma umeščajo bližje pozitivnim opisom svojega načina vožnje. Najizraziteje se prepoznavajo kot varni, previdni in pozorni vozniki, visoko pa sta ocenjeni tudi strpnost in potrpežljivost. Pri lastnostih, kot sta samozavest in hitrost vožnje, se odgovori umeščajo bližje sredini lestvice, kar nakazuje bolj uravnoteženo samooceno. Posebej izstopa nizka identifikacija z razdražljivostjo, saj se večina anketirancev od tega opisa jasno distancira in se dojema kot mirna. Pri zaznani izkušeniosti so odgovori nekoliko bolj razpršeni, kar kaže na različno stopnjo občutka voznške kompetentnosti med posamezniki.

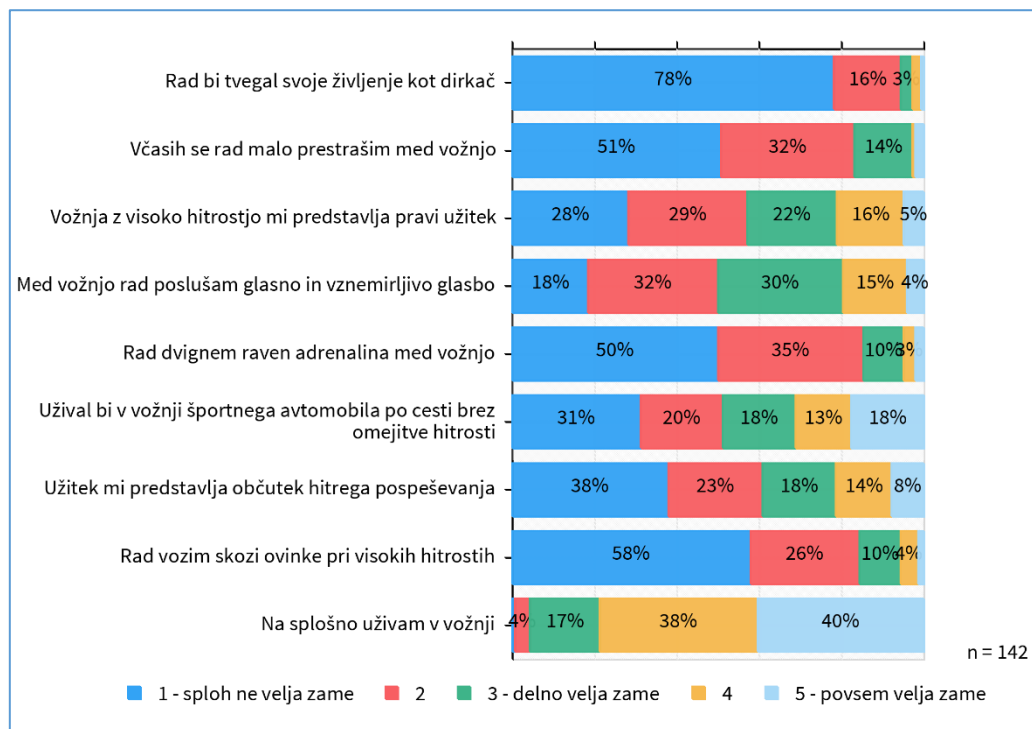
Slika 24: Samoocena voznškega sloga mladih voznikov na bipolarnih lestvicah – PO
(N = 142)



Analiza samoporočanih občutij med vožnjo kaže (Slika 25), da so tveganje, vznemirjenje in iskanje adrenalina med vožnjo med anketiranci izrazito malo prisotni. Nizko strinjanje je bilo ugotovljeno pri trditvah, ki vključujejo željo po tveganju, namerno iskanje strahu ali dvigovanje adrenalina med vožnjo. Prav tako ni zaznane izrazite naklonjenosti do vožnje skozi ovinke pri visokih hitrostih. Zmerna stopnja strinjanja se pojavlja pri trditvah, povezanih z uživanjem v hitrejši ali bolj dinamični vožnji, vključno z vožnjo z višjo hitrostjo, občutkom pospeševanja ter poslušanjem vznemirljive glasbe med vožnjo.

Najizrazitejše strinjanje je bilo ugotovljeno pri splošnem uživanju v vožnji. Rezultati tako kažejo, da je vožnja večinoma doživljana kot prijetna izkušnja, vendar brez izrazite usmerjenosti v tveganje ali iskanje nevarnih situacij.

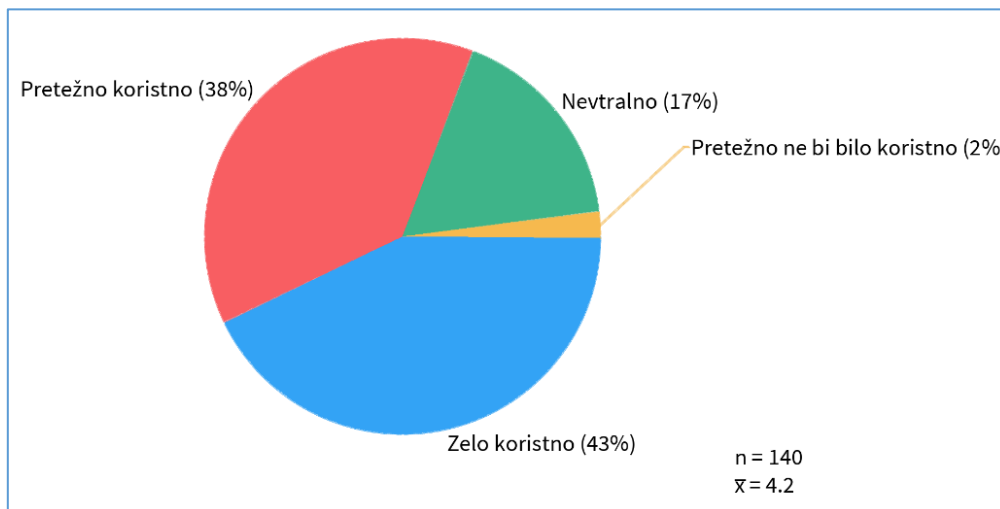
Slika 25: Samoporočana tipična občutja pri vožnji – PO (N = 142)



5.2.2.2 Percepcija vključevanja simulacij tveganih prometnih situacij v usposabljanje - PO

Sledi prikaz stališč anketirancev glede koristnosti vključevanja simulacij zaznavanja tveganih prometnih situacij v teoretični del usposabljanja v šoli vožnje (Slika 26). Vprašanje se vsebinsko navezuje na predhodne ugotovitve o manjši samozavesti kandidatov v zahtevnejših prometnih okoliščinah. Rezultati ankete so pokazali izrazito pozitivno naravnost do uporabe simulacij. Večina anketirancev jih ocenjuje kot koristne ali zelo koristne, nevtralnno stališče pa je bilo izraženo redkeje. Negativna ocena koristnosti je bila zaznana le izjemoma.

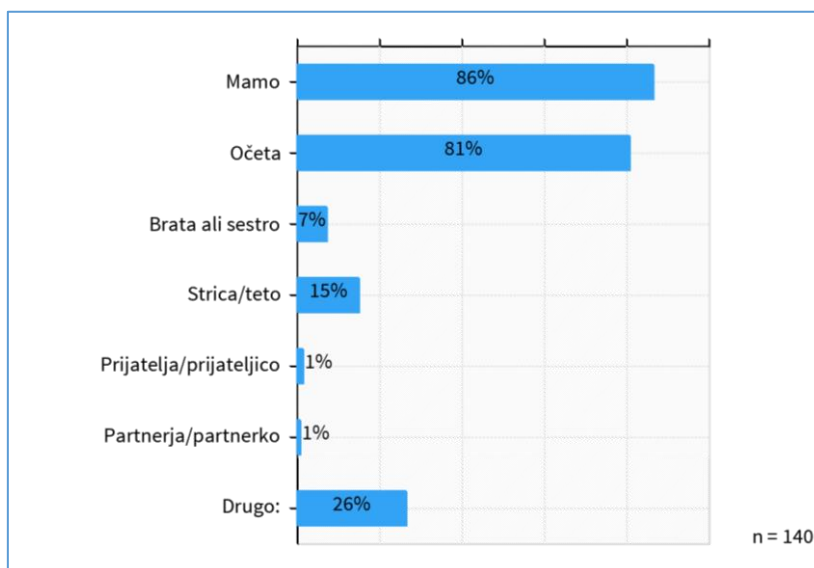
Slika 26: Percepcija koristnosti uporabe simulacij tveganih prometnih situacij v usposabljanju voznikov – PO (N = 142)



5.2.2.3 Izbor spremljevalcev in dejanska izvedba vožnje - PO

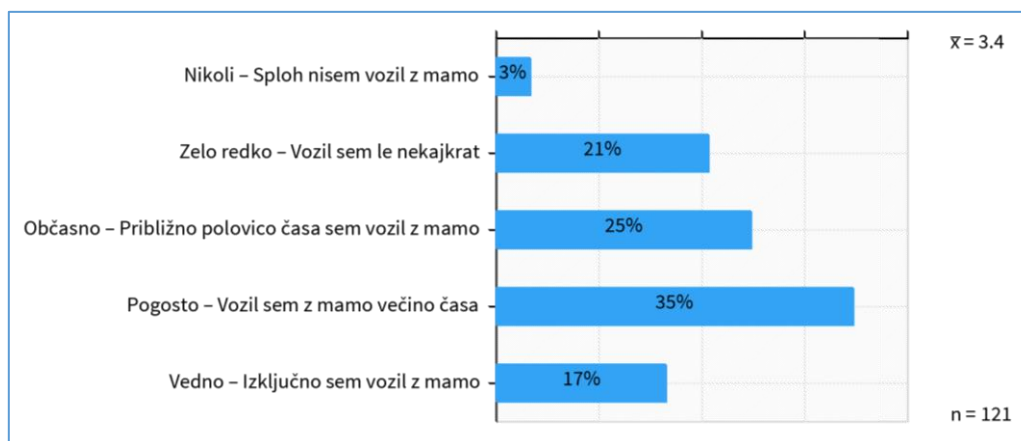
Sledi ocena kandidatov o tem s kom in kako so vozili med vožnjo s spremljevalcem. Iz rezultatov ankete je razvidno (Slika 27), da so bili kot spremljevalci v evidenčni karton najpogosteje vpisani starši, predvsem matere in očetje. V precej manjšem obsegu so bili navedeni drugi sorodniki, kot so strici, tete ter bratje ali sestre, medtem ko so bili prijatelji in partnerji vpisani le izjemoma. V kategoriji »Drugo« so bili najpogosteje navedeni stari starši ter občasno tudi drugi sorodniki ali bližnje osebe, kar dodatno potrjuje, da je bila spremljevalna vloga pretežno zaupana družinskim članom.

Slika 27: Izbor spremljevalcev, vpisanih v evidenčni karton kandidata – PO (N = 140)



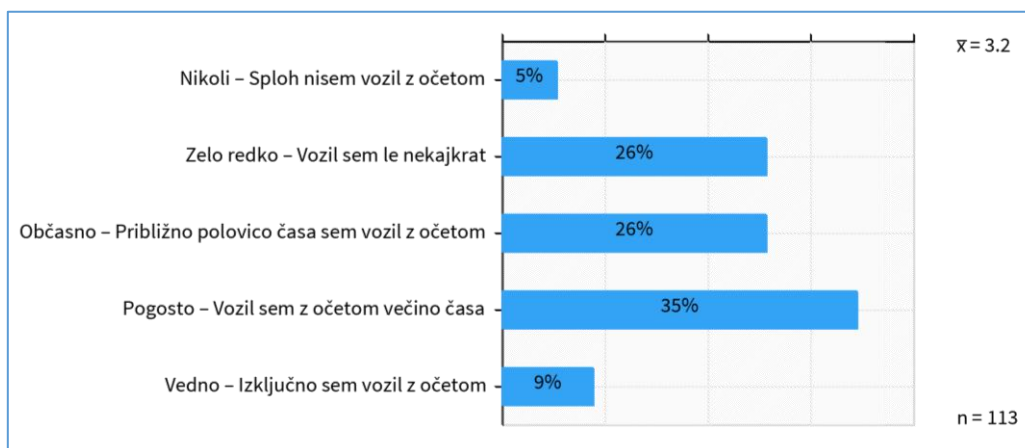
Iz rezultatov je razvidno (Slika 28), da je bila vožnja z mamo v večini primerov dejansko tudi izvedena. Le majhen delež anketirancev navaja, da z mamo niso vozili, medtem ko je približno petina poročala o zelo redki vožnji. Pri delu anketirancev je bila vožnja z mamo občasna, še večji delež pa navaja, da so z njo vozili večino časa.

Slika 28: Obseg vožnje z mamo med vožnjo s spremljevalcem – PO (N = 121)



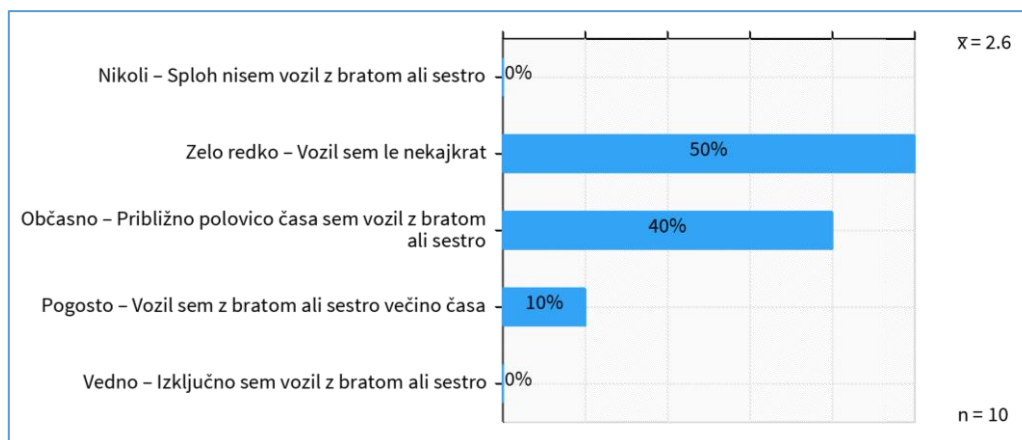
Manjši delež anketirancev navaja, da z očetom (Slika 29) sploh niso vozili. Približno petina jih je z njim vozila zelo redko, enak delež pa tudi občasno.

Slika 29: Obseg vožnje z očetom med vožnjo s spremljevalcem – PO (N = 113)



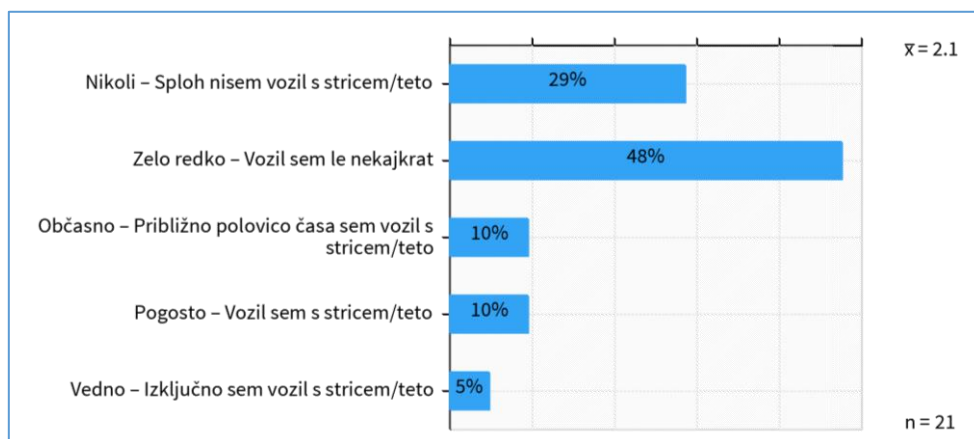
Pri polovici anketirancev je bila vožnja z bratom ali sestro zelo redka (Slika 30), pri nekoliko manjšem deležu pa občasna. Le posamezni primeri kažejo, da je bila vožnja z njima pogostejša, medtem ko izključna vožnja z bratom ali sestro ni bila zabeležena.

Slika 30: Obseg vožnje z bratom/sestro med vožnjo s spremljevalcem – PO (N = 10)



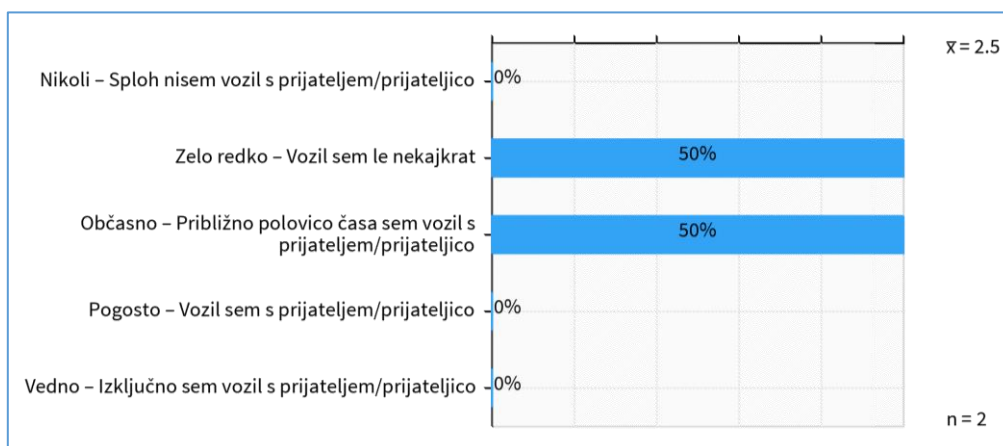
Analiza ankete je tudi pokazala (Slika 31), da je bila vožnja s stricem ali teto večinoma redka, oziroma sploh ni bila izvedena.

Slika 31: Obseg vožnje s stricem/teto med vožnjo s spremljevalcem – PO (N = 21)



Vožnja s prijateljem oziroma prijateljico (Slika 32) je bila izvedena le v omejenem obsegu. Med anketirancema, ki sta to osebo vpisala v evidenčni karton, je bila pri enem vožnja zelo redka, pri drugem pa občasna. Pogostejša ali izključna vožnja s prijateljem ni bila zabeležena.

Slika 32: Obseg vožnje s prijateljem/prijateljico med vožnjo s spremljevalcem – PO (N = 2)



V nadaljevanju so predstavljeni rezultati dodatnih odprtih vprašanj, ki so bila zastavljena tistim anketirancem, ki so določene spremljevalce sicer vpisali v evidenčni karton, vendar z njimi kasneje niso vozili:

- Razlogi, zakaj anketiranci niso vozili z mamo (čeprav je bila vpisana v evidenčni karton). V odgovorih je bilo ugotovljeno, da vožnja z mamo ni bila izvedena predvsem zaradi pomanjkanja priložnosti ali časovne stiske. Posamezni

anketiranci so poročali tudi, da je bila mati preveč prestrašena za izvajanje spremljevalne vožnje ali da vožnja z njo preprosto ni bila potrebna, saj je vlogo spremljevalca prevzel oče.

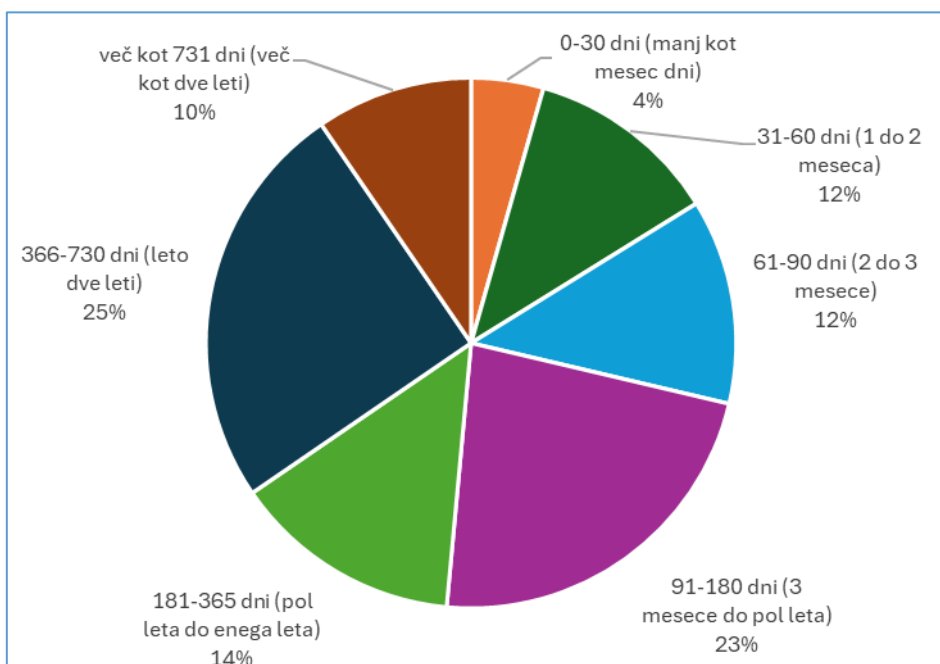
- Razlogi, zakaj anketiranci niso vozili z očetom. Odgovori kažejo, da vožnja z očetom ni bila izvedena predvsem zaradi logističnih razlogov, kot so ločeno bivanje, službene obveznosti ali nezdružljiv urnik. Navedeni so bili tudi razlogi, povezani z neprimerno vrsto vozila (avtomatski menjalnik), redkeje pa je bilo navedeno, da so anketirance ovirani lastni občutki strahu ali da za vožnjo z očetom ni bilo priložnosti.
- Razlogi, zakaj anketiranci niso vozili s stricem ali teto. Pri tej skupini je bilo ugotovljeno, da do vožnje ni prišlo predvsem zaradi odsotnosti ustreznih priložnosti ali omejenih stikov s sorodniki. V posameznih primerih je bilo navedeno, da so bili drugi spremljevalci pogostejše na voljo.

5.2.2.4 Časovna dinamika in obseg vožnje s spremljevalcem - PO

Za potrebe analize je bila izvedena obdelava podatkov, pri kateri je bil izračunan časovni razmik med začetkom vožnje s spremljevalcem in opravljanjem prvega termina praktičnega izpita. Posamezni odgovori so bili pretvorjeni v koledarske datume, na podlagi katerih je bila določena razlika v dnevih. Udeleženci so bili nato razvrščeni v vnaprej določene časovne intervale, ki prikazujejo trajanje vožnje s spremljevalcem. Rezultati so bili zaradi preglednosti predstavljeni v obliki tortnega diagrama (Slika 33).

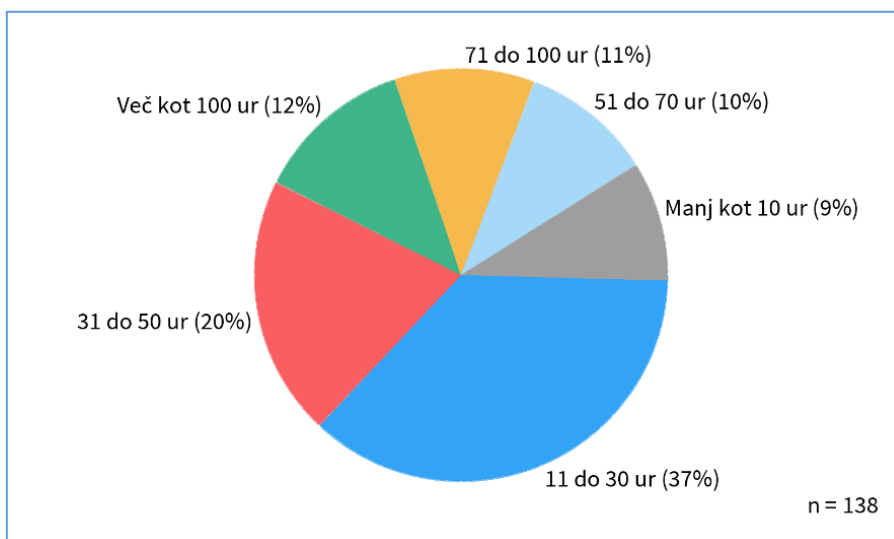
Prikaz rezultatov kaže, da je največji delež kandidatov začel voziti s spremljevalcem med enim in dvema letoma pred opravljanjem izpita. Nekoliko manjši delež je z vožnjo začel v obdobju do pol leta pred izpitom oziroma med pol leta in enim letom pred izpitom. Primerljiv delež kandidatov je bil razporejen tudi v krajše časovne intervale nekaj mesecev pred izpitom. Manjši delež kandidatov je vožnjo začel tik pred opravljanjem izpita, medtem ko je del udeležencev izkazoval zelo dolg časovni razmik, daljši od dveh let.

Slika 33: Čas od vpisa prvega spremljevalca do prvega termina praktičnega izpita za B kategorijo (v dnevih) – PO (N = 36)



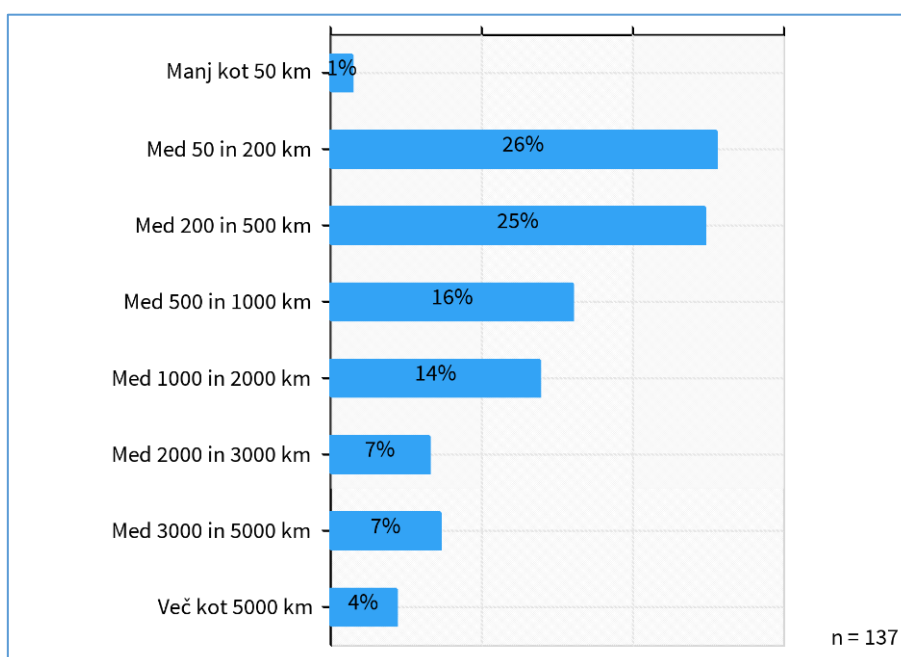
Analiza skupnega števila opravljenih ur vožnje s spremljevalcem (Slika 34), pri kateri so bili upoštevani vsi spremljevalci posameznega kandidata, kaže, da je bil najpogostejši obseg vožnje med 11 in 30 urami. Sledi skupina kandidatov, ki je opravila med 31 in 50 urami vožnje, medtem ko je bil delež tistih z manj kot 10 urami razmeroma nizek. Prav tako omejen delež predstavljajo kandidati, ki so opravili med 51 in 100 urami vožnje. Ob tem je opazna tudi skupina udeležencev, ki je presegla 100 ur vožnje s spremljevalcem, kar kaže na zelo intenzivno in obsežno vključevanje v to obliko usposabljanja.

Slika 34: Število opravljenih ur vožnje s spremljevalcem – PO (N = 138)



Analiza mesečnega obsega vožnje s spremljevalcem (Slika 35) kaže, da je bila pri največjem deležu kandidatov prevožena razdalja v razponu med 50 in 500 kilometri, kar nakazuje na zmeren obseg izvajanja vožnje s spremljevalcem. Opazna je tudi skupina kandidatov, pri kateri je bil mesečni obseg nekoliko večji, med 500 in 2000 kilometri, kar kaže na bolj intenzivno vključevanje v to obliko usposabljanja. Manjši delež kandidatov je mesečno prevozil zelo kratke razdalje, prav tako pa je bil omejen delež tistih, pri katerih je bil obseg vožnje izrazito visok.

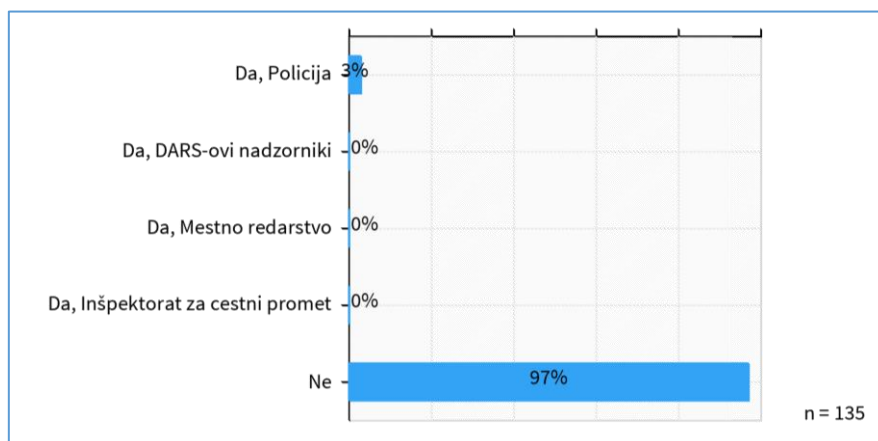
Slika 35: Dejanski mesečni obseg vožnje s spremljevalcem – PO (N = 137)



5.2.2.5 Izkušnje z nadzorom in prometnovarnostni vidik vožnje s spremljevalcem - PO

Odgovori anketiranih o izkušnjah z nadzornimi organi med vožnjo s spremljevalcem (Slika 36) kažejo, da velika večina kandidatov v tem obdobju ni bila nikoli ustavljena. Ustavitve s strani policije so bile zaznane le izjemoma, medtem ko primerov ustavljanja s strani drugih nadzornih organov ni bilo zabeleženih. Iz podanih opisov je razvidno, da so bile ustavitve povezane z rutinskimi prometnimi kontrolami in pregledom dokumentacije. V večini primerov je bil opravljen zgolj pregled dokumentov, le v enem primeru je bila izrečena globa zaradi prehitre vožnje.

Slika 36: Izkušnje kandidatov z nadzornimi organi med vožnjo s spremljevalcem – PO
(N = 135)



Zabeležen je bil tudi osamljen primer prometne nesreče med vožnjo s spremljevalcem, do katere je prišlo v zahtevnejši prometni situaciji.

Primerjava prometne varnosti po pridobitvi voznškega dovoljenja, narejena za območje Avstrije, je temeljila na razlikah med skupinama L17 (udeleženci programa zgodnje vožnje s spremljevalcem) in L18 (vozniki, ki so dovoljenje pridobili po klasičnem modelu pri 18 letih). V približno devetmesečnem obdobju po pridobitvi voznškega dovoljenja je bilo 34,1 % voznikov L17 udeleženih v vsaj eni prometni nesreči, medtem ko je bil ta delež pri skupini L18 27,9 %. Analiza, ki je upoštevala tudi prevoženo razdaljo, je pokazala, da so bili vozniki L17 statistično značilno pogosteje udeleženi v prometnih nesrečah ($p = 0,025$). Ti rezultati kažejo, da večja količina predhodnih voznških izkušenj v okviru vožnje

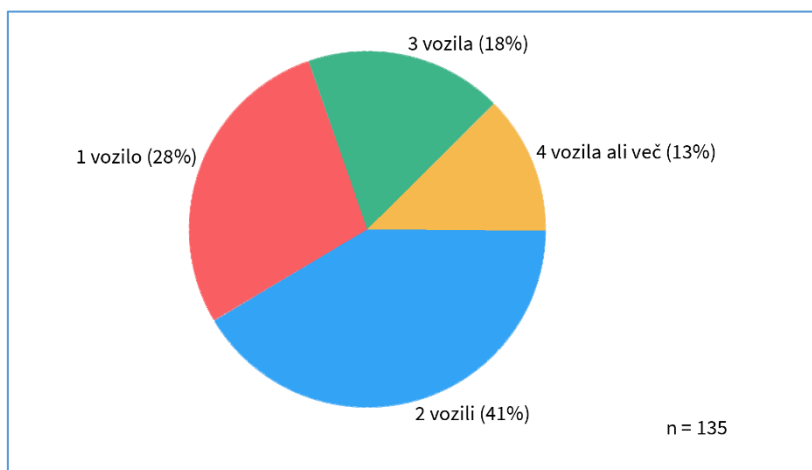
s spremljevalcem sama po sebi ne pomeni nujno nižjega tveganja za udeležbo v prometni nesreči v začetni fazi samostojne vožnje (Bartl & Hager, 2006).

Slovenska Policija z ločenimi statističnimi podatki o prometnih nesrečah voznikov, ki so vozili s spremljevalcem, niti o njihovih morebitnih kršitvah ne razpolaga, saj se ti podatki ne zbirajo v takšni obliki.

5.2.2.6 Tehnične značilnosti vozil in tehnološka opremljenost - PO

Analiza števila različnih vozil, uporabljenih med vožnjo s spremljevalcem (Slika 37), kaže, da je največ kandidatov vozilo dve različni vozili, kar predstavlja najpogostejši vzorec in nakazuje na zmerno raznolikost voznških izkušenj. Manjši, vendar še vedno opazen delež kandidatov je vozil le eno vozilo, kar kaže na bolj enotno izkušnjo usposabljanja, medtem ko je del udeležencev vozil tri različna vozila.

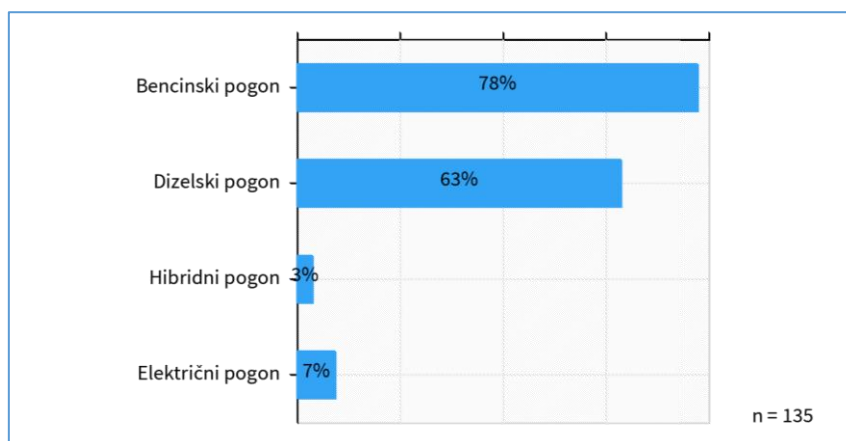
Slika 37: Število različnih vozil, uporabljenih med vožnjo s spremljevalcem – PO
(N = 135)



Analiza vrst motornega pogona vozil, uporabljenih med vožnjo s spremljevalcem (Slika 38), kaže, da je bil med kandidati najpogosteje zastopan bencinski pogon. Električni pogon je bil zaznan pri manjšem deležu udeležencev, medtem ko je bil hibridni pogon

prisoten le izjemoma. Ta vozila so imela najpogosteje ročni menjalnik (96 %), avtomatski menjalnik je bil zastopan bistveno manj pogosto.

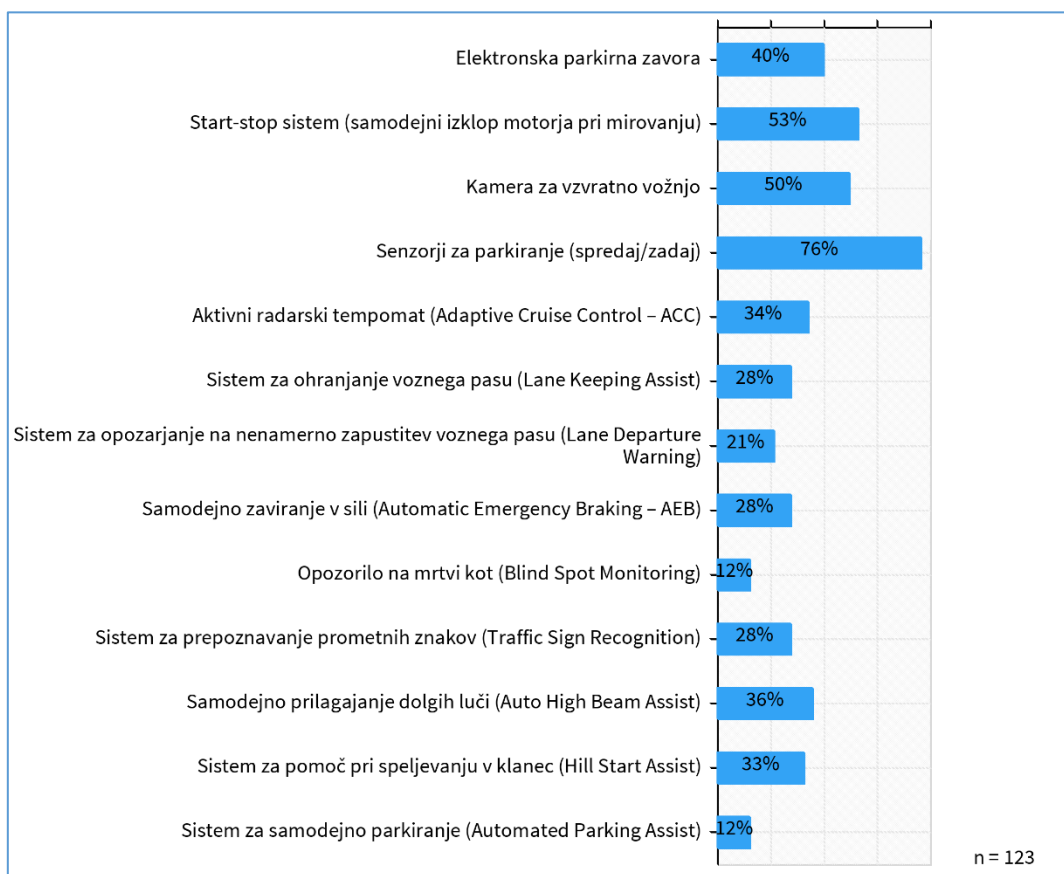
Slika 38: Vrste motornega pogona vozil, uporabljenih med vožnjo s spremljevalcem –
PO (N = 135)



Analiza prisotnosti asistenčnih sistemov v vozilih, uporabljenih med vožnjo s spremljevalcem (Slika 39), kaže, da so bili najpogosteje prisotni parkirni senzorji, sledili so start-stop sistem, kamera za vzvratno vožnjo ter samodejno prilagajanje dolgih luči, kar kaže na razmeroma dobro osnovno tehnološko opremljenost vozil. V nekoliko manjšem obsegu so bili zastopani sistemi za podporo varnosti in udobju vožnje, kot so radarski tempomat, pomoč pri speljevanju v klanec ter sistemi za zaznavanje voznega pasu, medtem ko so bili sistemi za opozarjanje na mrtvi kot in samodejno parkiranje prisotni redkeje. Rezultati tako nakazujejo, da so bila vozila večinoma opremljena z osnovnimi asistenčnimi tehnologijami, naprednejši sistemi pa so bili zastopani v manjšem obsegu.

Slika 39: Prisotnost asistenčnih sistemov v vozilih, uporabljenih med vožnjo – PO

(N = 135)

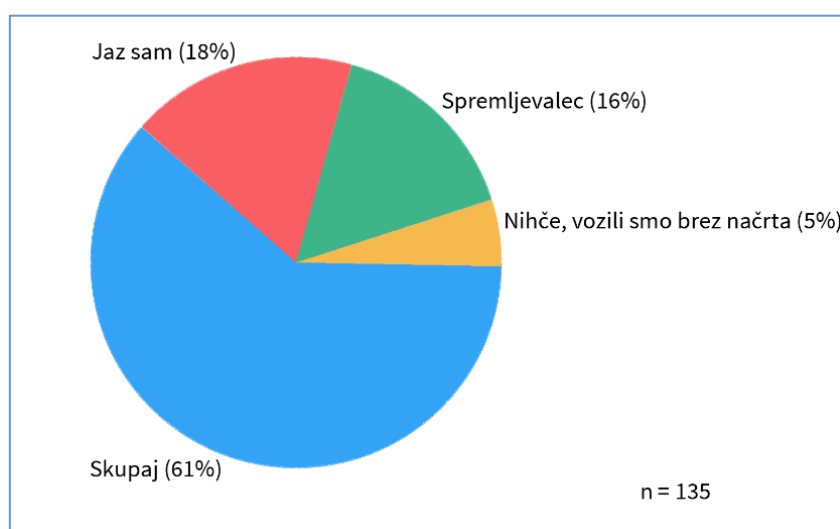


Analiza uporabe asistenčnih sistemov med vožnjo s spremljevalcem kaže, da je bila njihova aktivacija precej raznolika. Najpogosteje so bili uporabljeni sistemi za pomoč pri parkiranju in manevriranju ter nekatere podporne funkcije, kot so pomoč pri speljevanju v klanec, prepoznavanje prometnih znakov in elektronska parkirna zavora. Zmerna uporaba je bila zaznana tudi pri kameri za vzvratno vožnjo, start-stop sistemu in samodejnemu prilagajanju dolgih luči. Manj pogosto so bili uporabljeni naprednejši sistemi za podporo vožnji, kot so radarski tempomat ter sistemi za ohranjanje oziroma opozarjanje ob zapustitvi voznega pasu. Sistemi, kot sta samodejno zaviranje v sili in samodejno parkiranje, so bili večinoma neuporabljeni ali aktivirani le izjemoma.

5.2.2.7 Organizacija, načrtovanje in okoliščine izvajanja vožnje s spremljevalcem - PO

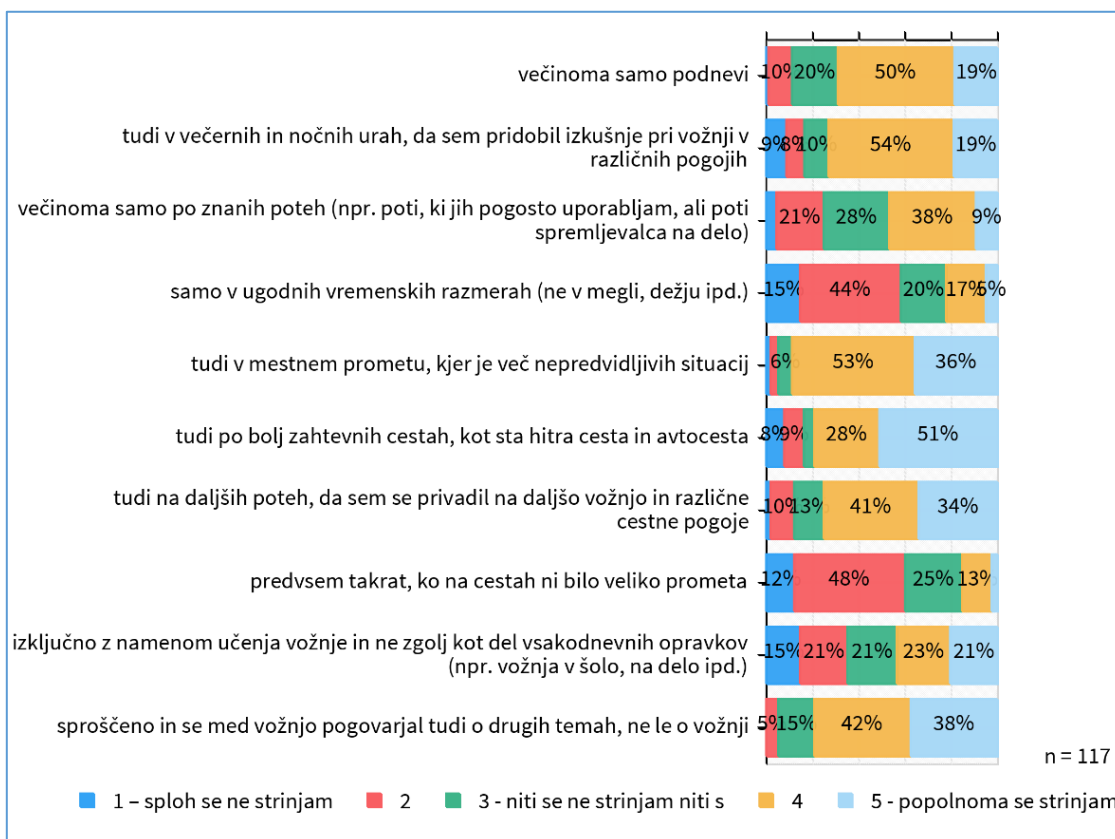
Odgovori anketiranih o odločanju glede izbire trase in vaj med vožnjo s spremljevalcem (Slika 40) kažejo, da je bila odločitev v večini primerov sprejeta skupno, na podlagi dogovora med kandidatom in spremljevalcem. V manjšem deležu primerov je bila odločitev sprejeta samostojno s strani kandidata ali pa jo je prevzel spremljevalec. Povsem nenačrtovana vožnja je bila zaznana le redko.

Slika 40: Odločanje o izbiri trase in vaj med vožnjo s spremljevalcem – PO (N = 135)



Rezultati o okoliščinah vožnje s spremljevalcem (Slika 41) kažejo, da je bila vožnje s spremljevalcem večinoma izvajana v raznolikih prometnih in okoljskih pogojih. Pogosto je bila izvedena v mestnem prometu ter na zahtevnejših cestah, kot so hitre ceste in avtoceste, prav tako so bile vožnje pogosto opravljene na daljših razdaljah in v sproščenem vzdušju. Razmeroma pogosto je bila vožnja izvedena tako podnevi kot v večernem ali nočnem času. Vožnja je potekala tako po znanih kot tudi po manj poznanih trasah. Redkeje je bila omejena zgolj na ugodne vremenske razmere ali na manj prometne ure, prav tako ni bila izključno namenjena učenju, temveč je deloma potekala tudi v okviru vsakodnevnih opravkov.

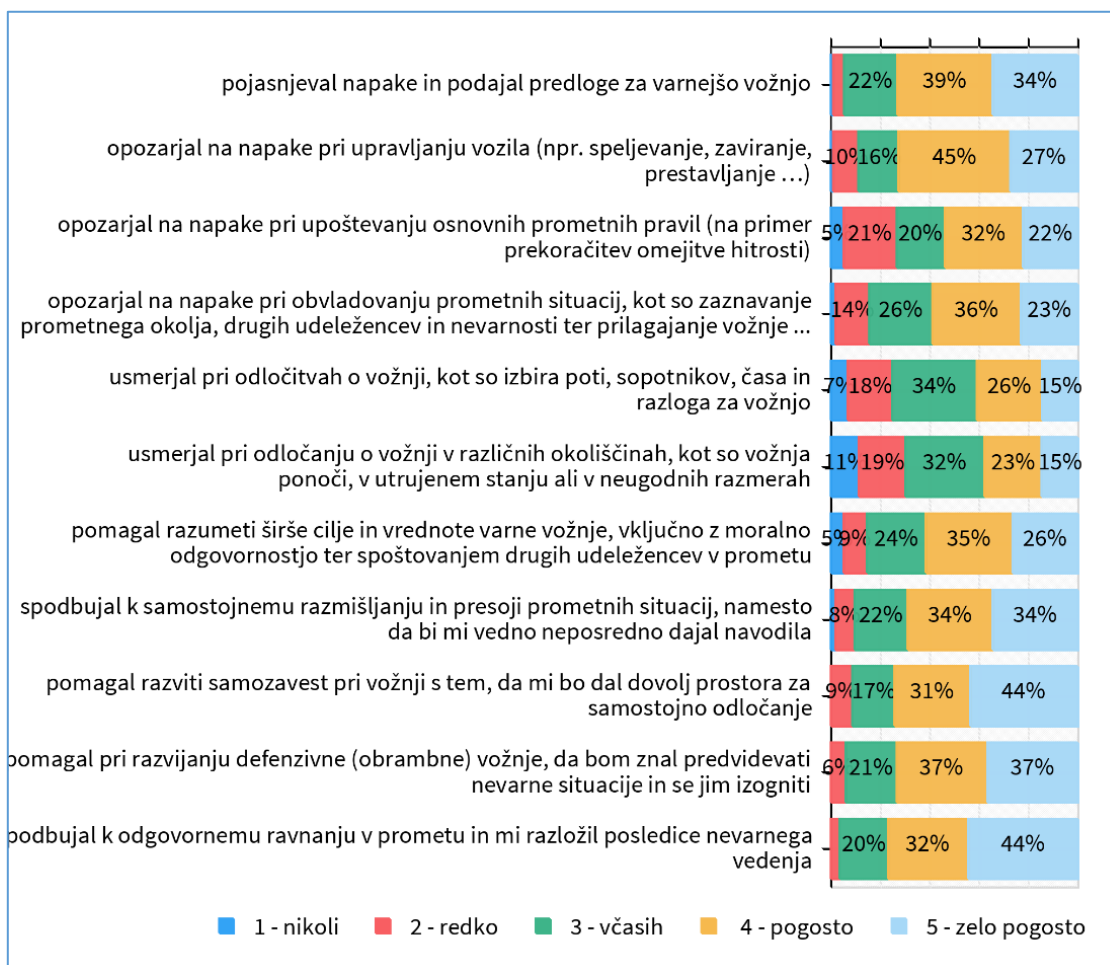
Slika 41: Okoliščine vožnje s spremljevalcem – PO (N = 135)



5.2.2.8 Pedagoška vloga, vedenje in odnos spremljevalca - PO

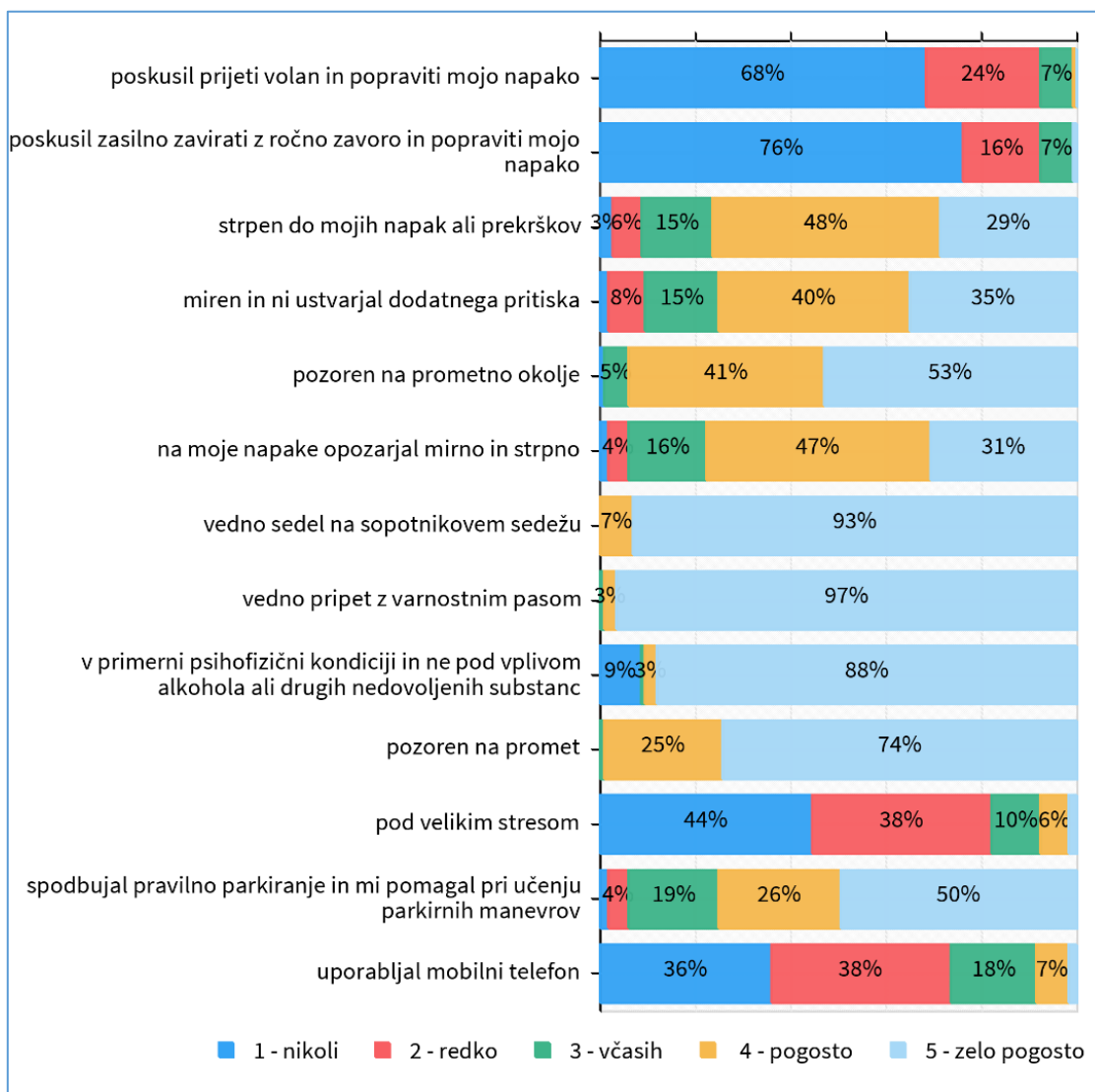
Ocene kandidatov o vlogi spremljevalca med vožnjo (Slika 42) kažejo, da je bila podpora večinoma izrazito aktivna in usmerjena v razvoj varnega ter odgovornega vedenja. Najvišje je bila ocenjena spodbuda k odgovornemu ravnanju v prometu, pomoč pri razvijanju samozavesti ter usmerjanje v defenzivno vožnjo. Visoko so bile ocenjene tudi razlage napak, podajanje predlogov za varnejšo vožnjo ter spodbujanje samostojnega razmišljanja. Nekoliko nižje, vendar še vedno razmeroma visoke ocene, so bile podane pri opozarjanju na napake pri upravljanju vozila, upoštevanju prometnih pravil in obvladovanju prometnih situacij. Najmanj izrazita je bila usmerjevalna vloga spremljevalca pri izbiri poti, časa vožnje in vožnji v specifičnih okoliščinah.

Slika 42: Vloga spremljevalca pri učenju vožnje – PO (N = 135)



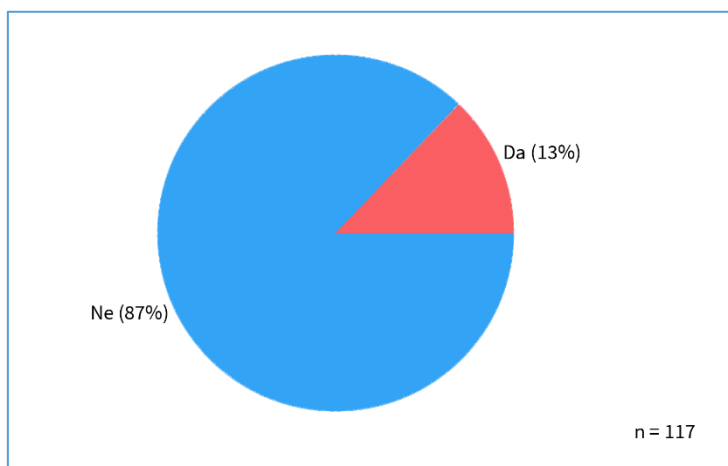
Ocene kandidatov o vedenju spremljevalcev med vožnjo s spremljevalcem (Slika 43) kažejo, da so spremljevalci večinoma izkazovali ravnanja, ki prispevajo k varnosti in podpori pri učenju vožnje. Visoko so bila ocenjena vedenja, kot so dosledna uporaba varnostnega pasu, ustrezno mesto sedenja, pozornost na prometno okolje ter primerna psihofizična kondicija. Pogosto je bila izražena tudi aktivna pomoč pri učenju parkiranja ter mirno in strpno opozarjanje na napake, ob hkratnem ohranjanju umirjenega vedenja brez ustvarjanja pritiska, kar kaže na podporno in stabilno vlogo spremljevalca. Nasprotno so bila zelo redko zaznana vedenja, ki bi pomenila poseganje v upravljanje vozila, kot sta prijemanje volana ali zasilno zaviranje, prav tako je bila nizko ocenjena vožnja pod stresom. Uporaba mobilnega telefona med vožnjo je bila sicer zaznana, vendar razmeroma redko.

Slika 43: Pogostost posameznih vedenj spremljevalca med vožnjo – PO (N = 135)



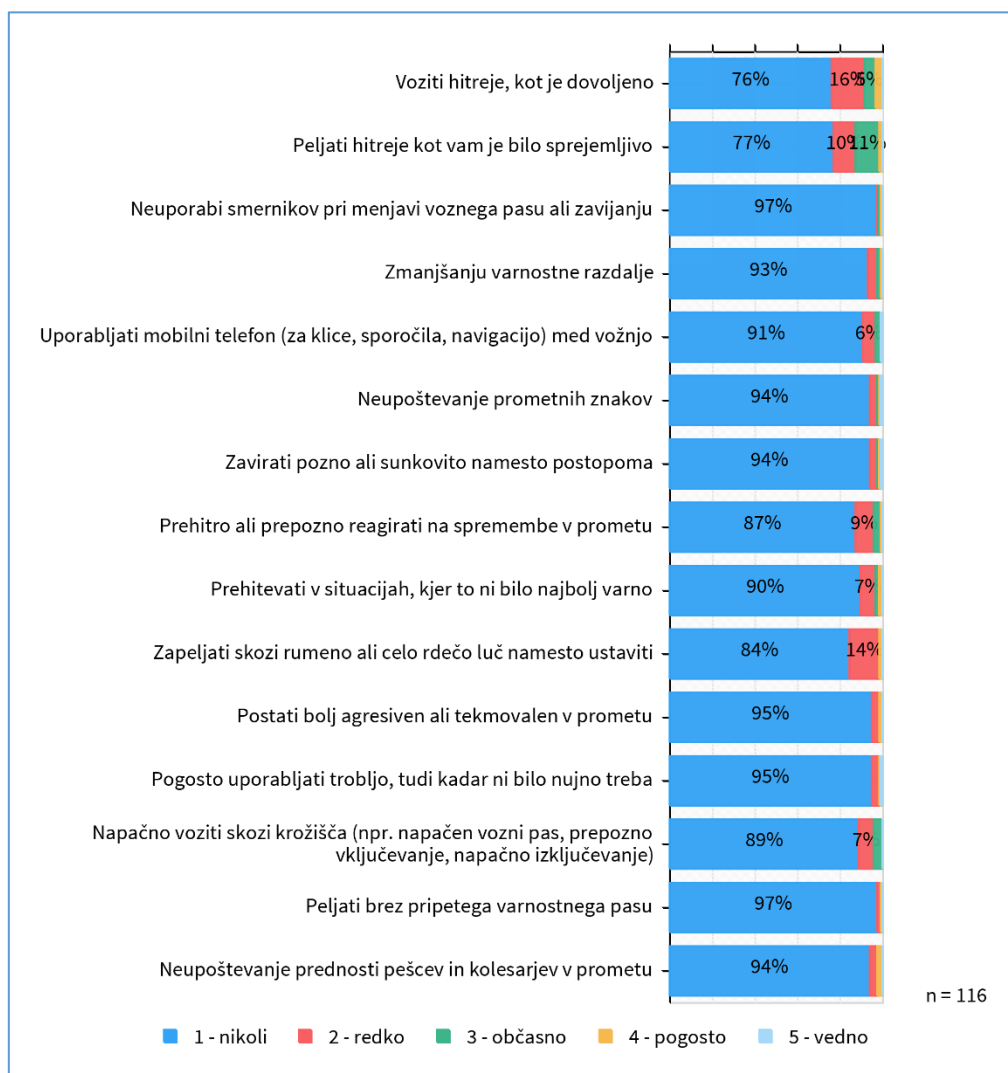
Odgovori udeležencev o morebitnem vsiljevanju drugačnih voznških praks med vožnjo s spremljevalcem (Slika 44) kažejo, da večina kandidatov ni zaznala odstopanj od znanja, pridobljenega v šoli vožnje. Le manjši delež je poročal, da so jim bile s strani spremljevalca predstavljene ali predlagane drugačne prakse. Ta odstopanja so se nanašala predvsem na tehniko upravljanja vozila, nadzor nad vozilom ter nekatere varnostne navade.

Slika 44: Vsiljevanje drugačnih voznških praks s strani spremljevalca – PO (N = 117)



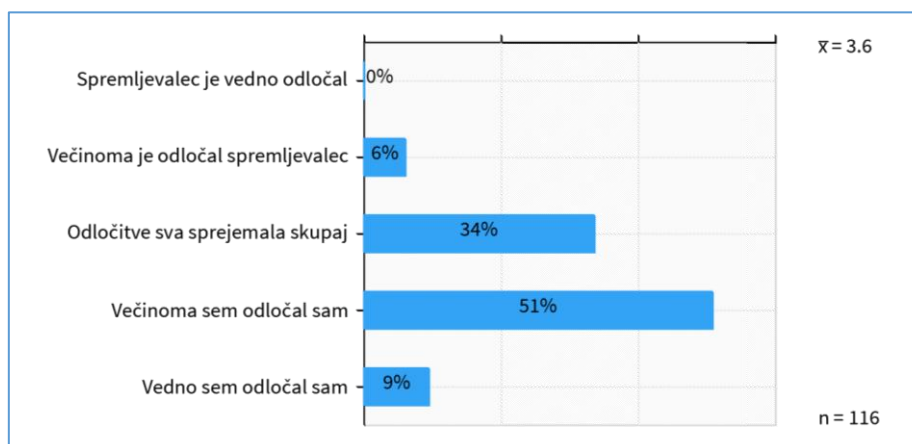
Ocene kandidatov o morebitnem spodbujanju tveganega ali neprimernega vedenja med vožnjo s spremljevalcem (Slika 45) kažejo, da so bila takšna ravnanja zelo redka. Povprečne vrednosti pri vseh postavkah so nizke, kar nakazuje, da spremljevalci kandidatov praviloma niso usmerjali k tveganim praksam. Najbolj izpostavljeno, čeprav še vedno redko vedenje, je bilo spodbujanje hitrejše vožnje, kot je sprejemljivo ali dovoljeno.

Slika 45: Spodbujanje tvegane ali neprimerne vedenja s strani spremljevalca med vožnjo – PO (N = 116)



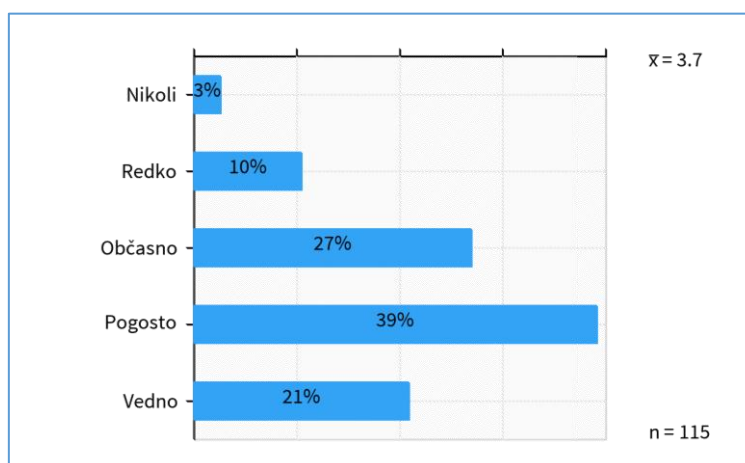
Odgovori anketirancev o stopnji samostojnosti pri sprejemanju odločitev med vožnjo s spremljevalcem (Slika 46) kažejo, da je bila kandidatom večinoma omogočena razmeroma visoka stopnja avtonomije. Najpogosteje je bilo navedeno, da je odločitve pretežno sprejemal voznik sam, v precejšnjem deležu primerov pa je bilo odločanje skupno. Le redko je bila odločilna vloga pripisana predvsem spremljevalcu, pri čemer ni bilo zaznано, da bi spremljevalec vedno prevzemal popoln nadzor nad odločanjem.

Slika 46: Stopnja samostojnosti pri sprejemanju odločitev med vožnjo s spremljevalcem – PO (N = 116)



Odgovori anketirancev o pogostosti analiziranja vožnje in pogovorov o napakah med vožnjo s spremljevalcem (Slika 47) kažejo, da je bila refleksija vožnje razmeroma pogosta. Največ kandidatov je navedlo, da so se pogovori o napakah in možnostih za izboljšave izvajali pogosto ali vedno, precejšen delež pa je poročal o občasni analizi. Le manjšina udeležencev je navedla, da so bili takšni pogovori redki ali da jih ni bilo.

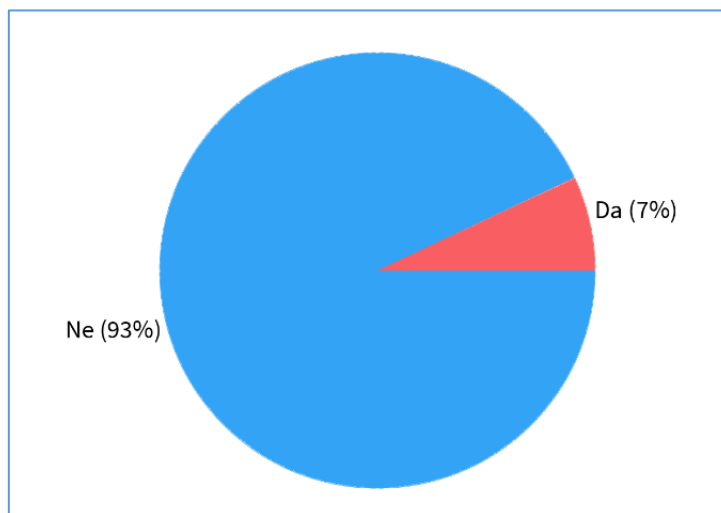
Slika 47: Pogostost analiziranja vožnje in razprave o napakah s spremljevalcem – PO (N = 115)



Analiza odgovorov o beleženju vožnje s strani spremljevalcev (Slika 48) kaže, da sistematično evidentiranje trajanja vožnje in vsebin vadbe praviloma ni bilo pogosto vključeno v proces vožnje s spremljevalcem. Le manjši delež kandidatov je navedel, da

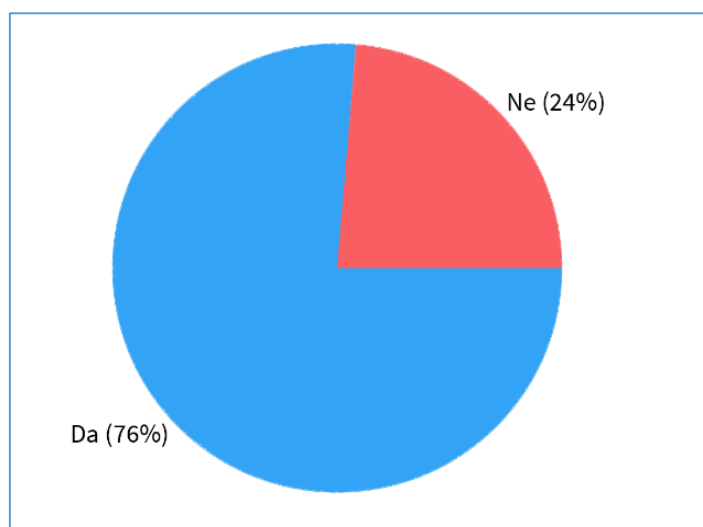
je spremljevalec beležil čas ali značilnosti vožnje, medtem ko večina tega ni počela. Kadar je do beleženja prišlo, so bili najpogosteje zapisovani podatki o lokacijah vožnje, nekoliko redkeje pa informacije o vadbi posameznih veščin ter o času vožnje in prevoženih kilometrih.

Slika 48: Beleženje trajanja vožnje in značilnosti vožnje s strani spremljevalca – PO
(N = 114)



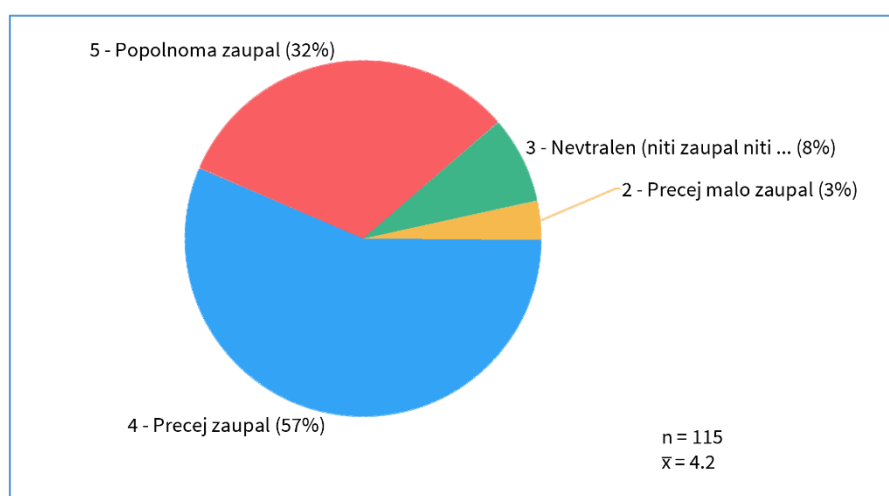
Nekateri spremljevalci so se s kandidati tudi veliko pogovarjali o njihovih skrbah in strahovih (Slika 49).

Slika 49: Pogovor o skrbah in strahovih glede vožnje s spremljevalcem – PO (N = 114)



Analiza zaznanega zaupanja spremljevalca v vozniške sposobnosti voznika začetnika (Slika 50) kaže, da je bilo zaupanje večinoma ocenjeno kot visoko. Velika večina kandidatov je navedla, da jim je spremljevalec precej ali popolnoma zaupal, medtem ko je manjši delež izrazil nevtralnno stališče, le redki pa so poročali o pomanjkanju zaupanja. Povprečna ocena ob nizki razpršenosti odgovorov nakazuje razmeroma enotno in stabilno zaznavo visokega zaupanja s strani spremljevalcev.

Slika 50: Zaznano zaupanje spremljevalca v vozniške sposobnosti voznika začetnika – PO (N = 115)

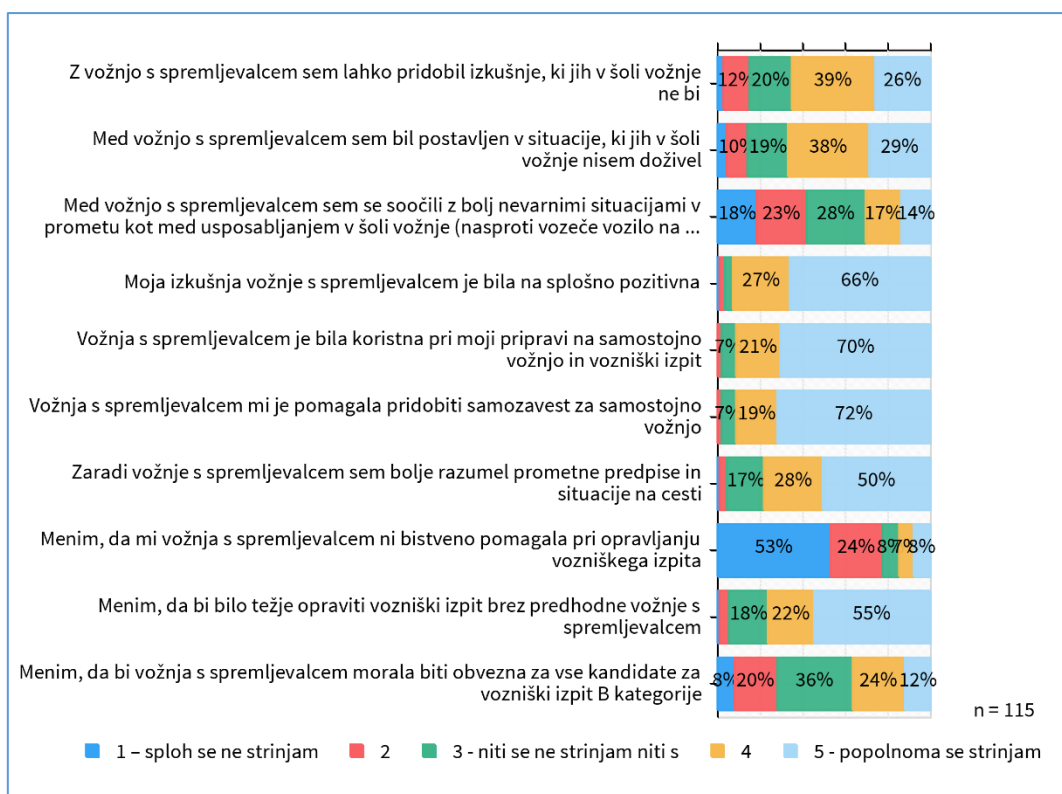


5.2.2.9 Zaznani učinki vožnje s spremljevalcem in povezava s formalnim usposabljanjem - PO

Analiza ocen koristnosti in kakovosti izkušenj pri vožnji s spremljevalcem (Slika 51) kaže, da je bila ta oblika usposabljanja pretežno ovrednotena kot zelo koristna. Izraženo je bilo visoko strinjanje s trditvami, da je vožnja s spremljevalcem omogočila pridobivanje dodatnih izkušenj, ki jih v okviru šole vožnje morda ne bi bilo mogoče pridobiti, ter da je pomembno prispevala k pozitivni učni izkušnji. Prav tako je bilo poudarjeno, da je imela pomembno vlogo pri pripravi na vozniški izpit in samostojno vožnjo ter pri razvoju samozavesti, kar potrjuje njen izraziti podporni učinek. Zmernejše strinjanje je bilo izraženo glede pogostejšega spopadanja z nevarnimi situacijami, kar nakazuje, da so bile izkušnje večinoma varne in nadzorovane. Jasno nestrinjanje je bilo izraženo s trditvijo,

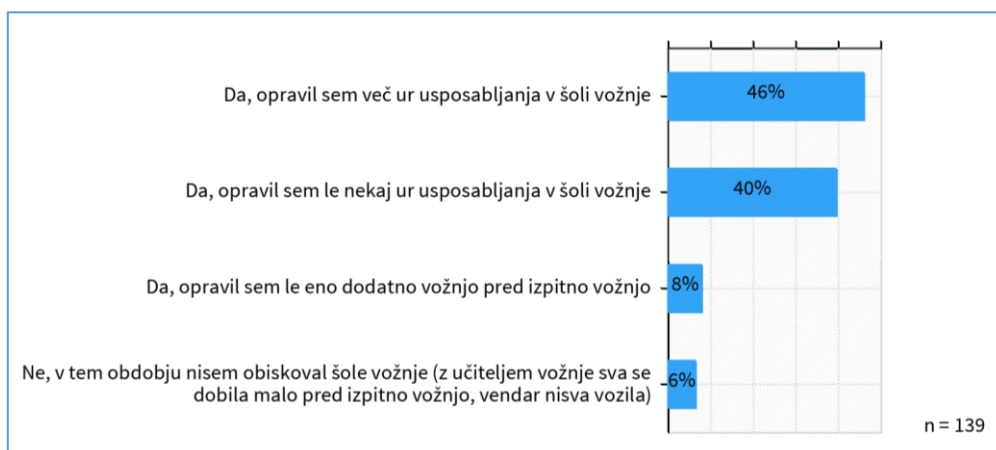
da vožnja s spremljevalcem ni bistveno pomagala pri opravljanju izpita, večina kandidatov pa je ocenila, da bi bil njihov uspeh brez te izkušnje slabši. Nekoliko bolj raznolika stališča so bila zaznana glede vprašanja, ali bi morala biti takšna oblika usposabljanja obvezna za vse kandidate, kar kaže na določeno mero zadržanosti pri formalizaciji te prakse.

Slika 51: Ocene koristnosti in kakovosti izkušenj pri vožnji s spremljevalcem – PO
(N = 115)



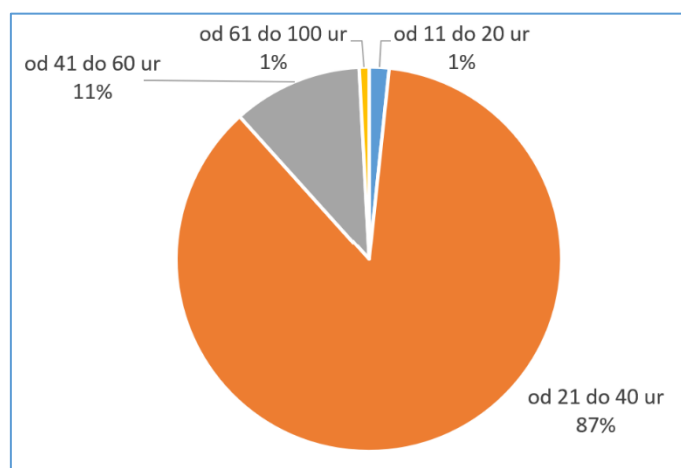
Analiza vključenosti kandidatov v formalno usposabljanje v šoli vožnje med obdobjem vožnje s spremljevalcem (Slika 52) kaže, da je bila večina udeležencev v tem času hkrati vključena tudi v šolo vožnje. Največji delež predstavljajo kandidati, ki so opravili več ur usposabljanja, sledijo tisti, ki so opravili manjši obseg dodatnih ur. Manjši delež je navedel, da je pred izpitom opravil le eno dodatno vožnjo, najmanj pa je bilo kandidatov, ki v obdobju vožnje s spremljevalcem sploh niso obiskovali šole vožnje in so stik z učiteljem vzpostavili šele neposredno pred izpitom.

Slika 52: Vključenost kandidatov v usposabljanje v šoli vožnje med obdobjem vožnje s spremljevalcem – PO (N = 139)



Analiza porazdelitve števila ur praktične vožnje, opravljenih v šoli vožnje do dneva izpita (Slika 53), kaže izrazito koncentracijo kandidatov v srednjem obsegu opravljenih ur. Velika večina je bila razvrščena v interval med približno dvajset in štirideset urami, kar nakazuje na ustaljen in standardiziran obseg usposabljanja pred pristopom k izpitu. Manjši delež kandidatov je opravil nekoliko več ur vožnje, medtem ko so bili ostali intervali zastopani le izjemoma ali sploh niso bili zaznani.

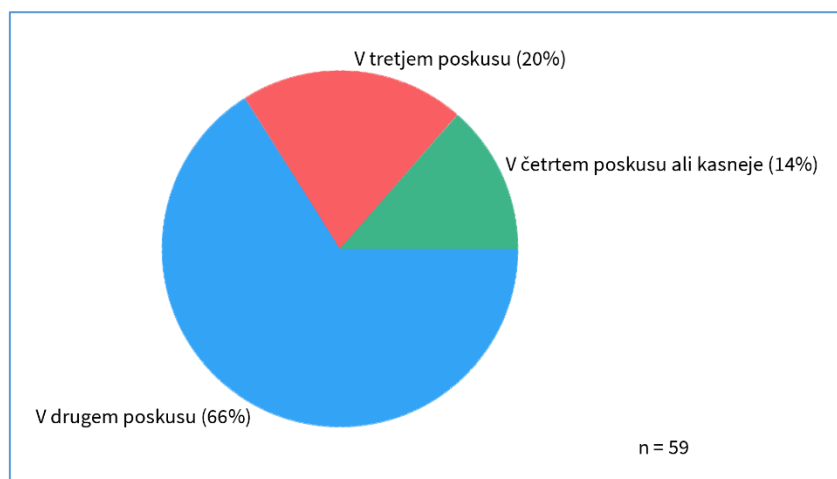
Slika 53: Porazdelitve števila ur vožnje ob pristopu na izpit (opravljen) – PO (N = 139)



Analiza uspešnosti opravljanja praktičnega dela vozniškega izpita (Slika 54) kaže, da je bil izpit najpogosteje uspešno opravljen v drugem poskusu. Manjši delež kandidatov je izpit opravil v tretjem poskusu, še manj pa v četrtem ali kasneje. Povprečno število

poskusov nakazuje, da je bila uspešnost praviloma dosežena razmeroma hitro, pri čemer razpršenost rezultatov kaže na zmerne razlike med kandidati.

Slika 54: Uspešnost opravljanja praktičnega dela vozniškega izpita glede na število poskusov – PO (N = 59)



5.2.3 Primerjava odgovorov PRED in PO

V okviru tega podpoglavja je predstavljena primerjalna analiza odgovorov na ista vprašanja, (razlika je le v obliki navedbe vprašanja oziroma trditve, v smislu, da so pri anketi PRED vprašanja oblikovana v smislu prihodnjika, v anketi PO pa v smislu preteklika).

Namen analize (Tabela 5) je bil preveriti, ali se odgovori anketirancev razlikujejo med dvema časovnima točkama:

- PRED začetkom vožnje s spremljevalcem, ko so anketiranci ocenjevali svoja pričakovanja, in
- PO, ko so anketiranci po uspešno opravljenem voznškem izpitu poročali o dejanskih izkušnjah vožnje s spremljevalcem.

Ker so bila vprašanja v anketi PRED zasnovana v prihodnjiku (»bom vozil ...«), v anketi PO pa retrospektivno (»sem vozil ...«), se trditve med vprašalnikoma delno razlikujejo v

formulaciji. Zaradi primerljivosti so bili v tabeli uporabljeni naslovi vprašanj in trditve iz ankete PRED, saj ti bolj eksplicitno izražajo prvotna pričakovanja.

Ker je bilo s preliminarnimi testi normalnosti (Shapiro–Wilk) ugotovljeno, da pri določenih spremenljivkah porazdelitev ni normalna, je bila za primerjave uporabljena neparametrična metoda Mann–Whitneyjevega U testa. Pri tem testu so vse vrednosti iz obeh skupin najprej razvrščene skupaj, nato pa je preverjeno, ali se razporeditev rangov med skupinama razlikuje. Rezultat je podan kot p-vrednost, na podlagi katere je presojano, ali so razlike med skupinama statistično značilne. Kadar je p-vrednost manjša od izbrane ravni značilnosti, je ničelna hipoteza (H_0 : med skupinama ni razlik) zavrnjena, kar pomeni, da so bile ugotovljene statistično značilne razlike v odgovorih.

Ker so bile spremenljivke merjene na ordinalni lestvici, bi bila teoretično ustreznejša uporaba mediane. Vendar je bila zaradi preglednosti in lažje interpretacije razlik med skupinama v tabelah kljub temu poročana aritmetična sredina (Mean), skupaj s testnima statistikama (U, Z) in pripadajočo p-vrednostjo (Tabela 1). V analizi je bil kot prag statistične značilnosti uporabljen $p < 0,10$, namesto standardne vrednosti $p < 0,05$. Ta odločitev je bila sprejeta zaradi majhnosti vzorcev v obeh skupinah, kar zmanjšuje statistično moč testa in povečuje verjetnost, da dejanske razlike ne bodo zaznane kot statistično značilne (tveganje tipa II). Z nekoliko višjim pragom (0,10) je bilo tako omogočeno zaznavanje tudi potencialno pomembnih trendov, ki bi bili pri strožjem kriteriju lahko spregledani, pri čemer je bila pri interpretaciji rezultatov ohranjena potrebna previdnost.

Tabela 5: Rezultati Mann-Whitney U testa za primerjavo odgovorov med kandidati, ki so anketo rešili PRED začetkom vožnje s spremljevalcem in PO zaključku vožnje s spremljevalcem (opravljen praktični del izpita)

Vprašanje (Vprašanje in trditve so se v anketnih vprašalnikih malenkost razlikovale v smislu »bom« - za anketo PRED in v smislu »sem« za anketo PO; tukaj smo pustili vprašanja in trditve, kot so bile v anketi PRED)	N ²⁴ PRED	N PO	Mean ²⁵ PRED	Mean PO	Mann-Whitney U ²⁶	Z ²⁷	p- vrednost ($< 0,10$) ²⁸	Statistično značilno (DA/NE)
Prosimo, da na lestvici od 1 do 5 (1 – sploh se ne strinjam, 5 – popolnoma se strinjam) ocenite spodnje trditve glede vaših pričakovanj o tem, kje, kdaj in kako boste vozili s spremljevalcem. S spremljevalcem bom vozil ... (1 – sploh se ne strinjam, 2 - ne strinjam se, 3 - niti se ne strinjam niti se strinjam, 4 - strinjam se, 5 - popolnoma se strinjam)								
večinoma samo podnevi	112	117	3,56	3,80	5803,000	-1,599	0,110	NE
tudi v večernih in nočnih urah, da pridobim izkušnje pri vožnji v različnih pogojih	110	116	4,02	3,67	5350,500	-2,255	0,024	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
večinoma samo po znanih poteh (npr. poti, ki jih pogosto uporabljam, ali poti spremljevalca na delo)	109	117	2,90	3,31	5266,000	-2,346	0,019	DA Skupina PO je to trditev ocenila višje kot skupina PRED

²⁴ N - označuje število veljavnih odgovorov v posamezni skupini

²⁵ Mean - Aritmetična sredina odgovorov v vsaki skupini

²⁶ Mann-Whitney U - Testna statistika U neparametričnega Mann-Whitneyjevega testa; U prikazuje razliko v porazdelitvi rangov med obema skupinama

²⁷ Z - Standardizirana vrednost testne statistike (Z-vrednost), ki omogoča izračun p-vrednosti

²⁸ p-vrednost ($< 0,10$) - Verjetnost, da bi razliko med skupinama dobili po naključju; V analizi je bila uporabljena mejna vrednost $p < 0,10$ zaradi majhnih vzorcev (nižja statistična moč testa)

samo v ugodnih vremenskih razmerah (ne v megli, dežju ipd.)	110	117	2,22	2,58	5512,500	-1,958	0,050	DA Skupina PO je to trditev ocenila višje kot skupina PRED
tudi v mestnem prometu, kjer je več nepredvidljivih situacij	110	117	4,28	4,17	6050,500	-0,853	0,393	NE
tudi po bolj zahtevnih cestah, kot sta hitra cesta in avtocesta	110	117	4,34	4,03	6010,000	-0,945	0,345	NE
tudi na daljših poteh, da se privadim na daljšo vožnjo in različne cestne pogoje	110	117	4,27	3,97	5423,000	-2,201	0,028	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
predvsem takrat, ko na cestah ni veliko prometa	110	117	2,74	2,47	5474,500	-2,048	0,041	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
izključno z namenom učenja vožnje in ne zgolj kot del vsakodnevnih opravkov (npr. vožnja v šolo, na delo ipd.)	109	117	3,13	3,14	6262,500	-0,238	0,812	NE
sproščeno in se med vožnjo pogovarjal tudi o drugih temah, ne le o vožnji	109	117	3,70	4,08	5216,500	-2,483	0,013	DA Skupina PO je to trditev ocenila višje kot skupina PRED
<p>Prosimo, da na lestvici od 1 do 5 ocenite spodnje trditve glede pričakovanih izkušenj pri vožnji s spremljevalcem. Pričakujem, da...</p> <p>(1 – nikoli, 2 – redko, 3 – včasih, 4 – pogosto, 5 - zelo pogosto)</p>								

mi bo pojasnjeval napake in podajal predloge za varnejšo vožnjo	110	116	4,12	4,01	5950	-0,935	0,35	NE
me bo spremljevalec opozarjal na napake pri upravljanju vozila (npr. speljevanje, zaviranje, prestavljanje ...)	110	117	4,20	3,91	5250,5	-2,555	0,011	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
me bo spremljevalec opozarjal na napake pri upoštevanju osnovnih prometnih pravil (na primer prekoračitev omejitve hitrosti)	110	117	3,99	3,43	4933	-3,153	0,002	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
me bo spremljevalec opozarjal na napake pri obvladovanju prometnih situacij, kot so zaznavanje prometnega okolja, drugih udeležencev in nevarnosti ter prilagajanje vožnje specifičnim razmeram	110	117	4,18	3,67	4637,5	-3,812	<,001	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
me bo spremljevalec usmerjal pri odločitvah o vožnji, kot so izbira poti, sopotnikov, časa in razloga za vožnjo	110	117	3,69	3,25	5042	-2,912	0,004	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
me bo spremljevalec usmerjal pri odločanju o vožnji v različnih okoliščinah, kot so vožnja ponoči, v utrujenem stanju ali v neugodnih razmerah	109	116	3,76	3,13	4427,5	-3,995	<,001	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
mi bo pomagal razumeti širše cilje in vrednote varne vožnje, vključno z moralno odgovornostjo ter spoštovanjem drugih udeležencev v prometu	110	117	3,87	3,60	5810	-1,319	0,187	NE

me bo spodbujal k samostojnemu razmišljanju in presoji prometnih situacij, namesto da bi mi vedno neposredno dajal navodila	108	116	4,15	3,92	5491	-1,689	0,091	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
mi bo pomagal razviti samozavest pri vožnji s tem, da mi bo dal dovolj prostora za samostojno odločanje	108	117	4,28	4,08	5828,5	-1,078	0,281	NE
mi bo pomagal pri razvijanju defenzivne vožnje, da bom znal predvidevati nevarne situacije in se jim izogniti	109	117	4,33	4,02	5262	-2,438	0,015	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
me bo spodbujal k odgovornemu ravnanju v prometu in mi razložil posledice nevarnega vedenja	108	117	4,19	4,13	6189,5	-0,283	0,777	NE
Prosimo, da na lestvici od 1 do 5 ocenite spodnje trditve glede pričakovanega vedenja spremljevalca med vožnjo. Spremljevalec bo med vožnjo ... (1 – nikoli, 2 – redko, 3 – včasih, 4 – pogosto, 5 - zelo pogosto)								
poskusil prijeto volan in popraviti mojo napako	110	117	2,18	1,42	3751,000	-5,924	0,000	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
poskusil zasilno zavirati z ročno zavoro in popraviti mojo napako	109	117	1,79	1,36	4769,500	-3,860	0,000	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
strpen do mojih napak ali prekrškov	108	115	4,01	3,95	5874,000	-0,749	0,454	NE
miren in ne bo ustvarjal dodatnega pritiska	109	117	4,24	3,99	5362,500	-2,207	0,027	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO

pozoren na prometno okolje	109	117	4,56	4,47	5684,000	-1,623	0,105	NE
na moje napake opozarjal mirno in strpno	109	117	4,26	4,03	5094,500	-2,801	0,005	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
vedno sedel na sopotnikovem sedežu	108	117	4,73	4,92	5606,500	-2,587	0,010	DA Skupina PO je to trditev ocenila višje kot skupina PRED
vedno pripasan z varnostnim pasom	109	116	4,89	4,95	5959,000	-1,777	0,076	DA Skupina PO je to trditev ocenila višje kot skupina PRED
v primerni psihofizični kondiciji in ne pod vplivom alkohola ali drugih nedovoljenih substanc	109	117	4,56	4,61	6102,000	-0,923	0,356	NE
pozoren na promet in ne bo uporabljal mobilnega telefona med vožnjo	109	117	4,56	4,74	6016,000	-0,946	0,344	NE
pod velikim stresom	109	117	2,29	1,81	5287,000	-2,351	0,019	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
spodbujal pravilno parkiranje in mi pomagal pri učenju parkirnih manevrov	109	117	4,47	4,18	5232,000	-2,610	0,009	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO

Prosimo, ocenite, kako zanesljivi se počutite pri vsaki podani spretnosti pri vožnji osebnega avtomobila (1 = zelo nezanesljiv, 5 = zelo zanesljiv).

(1 - zelo nezanesljiv, 2 - precej nezanesljiv, 3 – nevtralen, 4 - precej zanesljiv, 5 - zelo zanesljiv)

Tekoča vožnja	110	117	4,15	2,02	895,500	-11,438	0,000	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
Ravnanje v kritični situaciji	110	142	3,46	3,63	6700,000	-2,056	0,040	DA Skupina PO je to trditev ocenila višje kot skupina PRED
Zaznavanje nevarnosti v prometu	109	142	3,88	3,91	7688,000	-0,098	0,922	NE
Vožnja v neznanem mestu	110	142	3,67	3,35	6031,500	-3,363	0,001	DA Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
Pozornost na pešce in kolesarje	110	142	4,14	4,25	7289,500	-0,990	0,322	NE
Vožnja po spolzki cesti	110	142	3,73	3,67	7649,000	-0,297	0,766	NE
Upoštevanje prometnih pravil	109	141	4,26	4,42	7078,000	-1,175	0,240	NE
Obvladovanje vozila med zdrsom	110	141	3,41	3,33	7288,000	-0,873	0,383	NE
Predvidevanje prometnih situacij	110	142	3,95	3,82	7100,000	-1,359	0,174	NE
Previdna vožnja	110	142	4,42	4,43	7749,500	-0,118	0,906	NE
Obvladovanje prometnih situacij	109	142	4,00	3,92	7423,000	-0,606	0,544	NE
Tekoča menjava voznega pasu v gostem prometu	109	142	3,97	3,82	7322,500	-0,780	0,435	NE
Hitra odzivnost	109	142	3,91	3,98	6957,500	-1,474	0,141	NE

Odločno sprejemanje odločitev	109	142	3,79	3,73	7548,000	-0,357	0,721	NE
Pozornost na druge udeležence v prometu	107	142	4,32	4,28	7320,500	-0,540	0,589	NE
Vožnja pri visoki hitrosti, kadar je to potrebno	109	141	4,23	4,37	6578,500	-2,141	0,032	DA Skupina PO je to trditev ocenila višje kot skupina PRED
Vožnja v temi	109	142	4,02	4,02	7699,000	-0,075	0,940	NE
Nadzor nad vozilom	109	142	4,22	4,25	7385,000	-0,676	0,499	NE
Izogibanje tekmovalnosti v prometu	109	142	4,51	4,58	7605,000	-0,297	0,767	NE
Ohranjanje zadostne varnostne razdalje	109	142	4,41	4,41	7571,500	-0,328	0,743	NE
Prilagajanje hitrosti razmeram na cesti	109	142	4,39	4,47	7445,000	-0,582	0,561	NE
Prehitevanje	109	142	3,90	3,92	7454,000	-0,529	0,596	NE
Čiščenje avtomobilskih stekel na zimsko jutro	108	141	4,24	4,01	6854,000	-1,445	0,148	NE
Prepustitev prednosti v prometu drugim	109	142	4,21	4,18	7509,000	-0,438	0,661	NE
Upoštevanje omejitev hitrosti	109	142	4,43	4,36	7517,500	-0,433	0,665	NE
Izogibanje nepotrebnim tveganjem	108	141	4,41	4,31	7280,000	-0,658	0,510	NE
Strpno prenašanje napak drugih voznikov	109	141	4,30	4,08	6549,500	-2,148	0,032	Skupina PRED je to trditev ocenila višje kot skupina PO
Natančno upoštevanje semaforjev	108	141	4,52	4,75	6267,500	-3,072	0,002	Skupina PO je to trditev ocenila višje kot skupina PRED
Parkiranje samo na dovoljenih mestih	108	142	4,56	4,69	7089,500	-1,331	0,183	NE

Prvi sklop trditev (Tabela 5) se je nanašal na pričakovanja kje, kdaj in kako bo kandidat vozil s spremljevalcem, oziroma kje, kdaj in kako je dejansko kandidat vozil s spremljevalcem (1 – sploh se ne strinjam, 2 - ne strinjam se, 3 - niti se ne strinjam niti se strinjam, 4 - strinjam se, 5 - popolnoma se strinjam). Komentirane so le tiste trditve, pri katerih gre za statistično značilne spremembe med odgovori PRED in odgovori PO:

- »...tudi v večernih in nočnih urah, ...«:
 - PRED > PO²⁹;
 - to pomeni, da so imeli kandidati pred začetkom vožnje višja pričakovanja o tem, da bodo vadili vožnjo tudi v zahtevnejših pogojih (večerna/nočna vožnja), kot pa so poročali kasneje po opravljenem izpitu;
- »...večinoma samo po znanih poteh«:
 - PO > PRED;
 - po uspešno opravljenem praktičnem delu izpita so anketiranci pogosteje poročali, da so dejansko vozili le po poznanih cestah, kar pomeni, da so bile njihove realne izkušnje bolj omejene, kot so pričakovali pred začetkom vožnje s spremljevalcem;
- »... samo v ugodnih vremenskih razmerah«:
 - PO > PRED;
 - to kaže, da so se vožnje s spremljevalcem dejansko odvijale bolj konzervativno in prilagojeno varnim pogojem, kot je bilo pričakovano pred začetkom;
- »... tudi na daljših poteh«:
 - PRED > PO;
 - anketiranci pred začetkom so pričakovali, da bodo vadili tudi na daljših razdaljah, vendar so po vožnji s spremljevalcem poročali o manj krajših vožnjah;
- »... predvsem takrat, ko na cesti ni veliko prometa«:
 - PRED > PO;

²⁹ PRED > PO pomeni, da so se kandidati PRED začetkom vključitve v program vožnje s spremljevalcem BOLJ strinjali s strditvijo kot PO tem, ko so zaključili z vožnjo s spremljevalcem, oziroma so uspešno opravili praktični del izpita

- to nakazuje, da so pred začetkom vožnje s spremljevalcem pričakovali, da bo večina skupnih voženj prilagojena prometnim situacijam z nižjo gostoto prometa, vendar se je potem izkazalo, da so dejansko vozili tudi takrat, ko je bilo malo več prometa (saj so se s to trditvijo manj strinjali);
- »... sproščeno in se med vožnjo pogovarjal tudi o drugih temah, ne le o vožnji:
 - PO > PRED;
 - to pomeni, da so se anketiranci dejansko veliko pogovarjali s spremljevalcem tudi o drugih temah in ne le o sami vožnji;

Drugi sklop se je nanašal na pričakovanja, kaj bo kandidat pridobil s tem, ko bo vozil s spremljevalcem in kaj je dejansko potem pridobil, ko je zaključil vožnjo z njim (1 – nikoli, 2 – redko, 3 – včasih, 4 – pogosto, 5 – zelo pogosto). V tem sklopu so bile ugotovljene statistično značilne razlike pri več trditvah. V vseh primerih je skupina PRED izrazila višja/pogostejša pričakovanja glede vloge spremljevalca pri opozarjanju na napake, usmerjanju med vožnjo in podpori pri razlagi prometnih situacij. To pomeni, da so bile dejanske izkušnje kandidatov po opravljeni vožnji s spremljevalcem skromnejše, kot so predvidevali pred začetkom:

- »me bo spremljevalec opozarjal na napake pri upravljanju vozila (speljevanje, zaviranje, prestavljanje ...)«
 - PRED > PO;
 - anketiranci so pred začetkom vožnje pričakovali, da jih bo spremljevalec pogosto opozarjal na napake pri osnovnem upravljanju vozila;
 - po zaključku vožnje s spremljevalcem pa so poročali o manj takih opozorilih, kar kaže, da so spremljevalci v praksi dajali manj neposrednih tehničnih povratnih informacij, kot je bilo pričakovano;
- »me bo spremljevalec opozarjal na napake pri upoštevanju osnovnih prometnih pravil (npr. prekoračitev hitrosti)«
 - PRED > PO;
 - pred začetkom so kandidati pričakovali, da bodo spremljevalci aktivno opozarjali na upoštevanje prometnih pravil;
 - po izkušnji pa so ocenili, da se je to dogajalo manj pogosto;

- to lahko nakazuje, da so spremljevalci manj posegali v nadzor pravil vožnje, kot so kandidati predvidevali ali pa da so kandidati upoštevali pravila;
- »me bo spremljevalec opozarjal na napake pri obvladovanju prometnih situacij (zaznavanje okolja, nevarnosti, drugi udeleženci ...)»
 - PRED > PO;
 - pred začetkom vožnje so kandidati pričakovali pomembno vlogo spremljevalcev pri razlagi kompleksnih prometnih situacij;
 - dejansko pa so bili po opravljenih vožnjah deležni manj usmerjanj in opozoril glede prometnega okolja, kot so pričakovali;
- »me bo spremljevalec usmerjal pri odločitvah o vožnji (izbira poti, časa, razloga za vožnjo ...)«:
 - PRED > PO;
 - pričakovanja pred začetkom vožnje so bila, da bo spremljevalec bolj aktiven pri odločanju o okoliščinah vožnje, kot pa je dejansko bil;
- »me bo spremljevalec usmerjal pri odločanju o vožnji v različnih okoliščinah, kot so vožnja ponoči, v utrujenem stanju ali v neugodnih razmerah«:
 - PRED > PO;
 - pred začetkom so kandidati pričakovali, da jim bo spremljevalec pomagal pri oceni tveganih situacij;
 - kasneje pa so ocenili, da takšne podpore niso prejeli v enaki meri;
- »me bo spodbujal k samostojnemu razmišljanju in presoji prometnih situacij«:
 - PRED > PO;
 - anketiranci so pred začetkom pričakovali, da jih bo spremljevalec spodbujal k večji samostojnosti in presoji;
 - dejanske izkušnje pa kažejo, da te vrste podpornega vedenja ni bilo izraženega v tolikšni meri, kot so sprva predvideli;
- »mi bo pomagal pri razvijanju defenzivne vožnje (predvidevanje nevarnosti, izogibanje tveganjem)«:
 - PRED > PO;
 - kandidati so pričakovali, da bodo s pomočjo spremljevalca izboljšali defenzivno vožnjo;

- toda po izkušnji so poročali o manj pridobljenih defenzivnih kompetencah, kot so jih napovedovali;

Sklop 3 se je nanašal na pričakovano vedenje spremljevalca. Vprašanje se je glasilo: »Prosim, da na lestvici od 1 do 5 ocenite spodnje trditve glede pričakovanega vedenja spremljevalca med vožnjo. Spremljevalec bo med vožnjo ...« (1 – nikoli, 2 – redko, 3 – včasih, 4 – pogosto, 5 - zelo pogosto). V tem sklopu so anketiranci pred začetkom vožnje s spremljevalcem izražali pričakovanja o tem, kako naj bi se spremljevalec obnašal med vožnjo (varnostna vedenja, odzivi na napake, psihološka podpora). Dejanske izkušnje (skupina PO) kažejo, da je bila vloga spremljevalcev v praksi manj intenzivna in manj posegajoča, kot je bilo pričakovano, z izjemo dveh trditev, kjer so anketiranci po izkušnji poročali o višjih pozitivnih vedenjih spremljevalcev, kot so predvidevali. Spodaj so povzete samo statistično značilne razlike ($p < 0,10$):

- »poskusil prijeto volan in popraviti mojo napako«:
 - PRED > PO;
 - kandidati so pričakovali, da bo spremljevalec v kritičnih trenutkih posegal v upravljanje vozila;
 - po dejanski izkušnji pa se to ni dogajalo v tolikšni meri;
- »poskusil zasilno zavirati z ročno zavoro in popraviti mojo napako«:
 - PRED > PO;
 - tudi pri tej trditvi so anketiranci pred začetkom pričakovali več fizičnih intervencij v varnostni nadzor;
 - dejanske izkušnje pa kažejo, da so spremljevalci posegali zelo redko;
- »miren in ne bo ustvarjal dodatnega pritiska«:
 - PRED > PO;
 - pred začetkom so anketiranci pričakovali, da bo spremljevalec med vožnjo zelo umirjen;
 - po izkušnji pa so to lastnost ocenili nekoliko nižje, kar pomeni, da je bilo dejansko »ozračje« med vožnjo nekoliko bolj napeto, kot so pričakovali;
 - to lahko odraža naravno nervozo staršev ali drugih spremljevalcev v realnih situacijah;
- »na moje napake bo opozarjal mirno in strpno«:

- PRED > PO;
- anketiranci so pričakovali dosledno mirno in prijazno komunikacijo ob napakah;
- v praksi pa je bilo takih odzivov nekoliko manj, kar lahko kaže na to, da spremljevalcem ni vedno uspelo ohraniti idealne stopnje strpnosti, ko so zaznali napake pri vožnji;
- »vedno bo sedel na sopotnikovem sedežu«:
 - PO > PRED;
 - za razliko od večine drugih trditev je skupina PO to trditev ocenila višje;
 - to pomeni, da so spremljevalci bolj dosledno sedeli na sopotnikovem sedežu, kot so kandidati pričakovali pred začetkom – kar je skladno z varnostnimi in zakonskimi pravili;
- »vedno bo pripasan z varnostnim pasom«:
 - PO > PRED;
 - tudi tukaj so dejanske izkušnje pokazale bolj dosledno upoštevanje varnostnih pravil, kot so pričakovali kandidati pred začetkom;
 - spremljevalci so se v praksi izkazali kot bolj varnostno odgovorni, kot so kandidati pričakovali;
- »pod velikim stresom«:
 - PRED > PO;
 - kandidati pred začetkom pričakujejo, da bodo spremljevalci med vožnjo pogosto pod stresom;
 - po dejanski izkušnji pa ocenjujejo, da je bilo stresa manj;
- »spodbujal pravilno parkiranje in mi pomagal pri učenju parkirnih manevrov«:
 - PRED > PO;
 - anketiranci so pričakovali več pomoči pri učenju parkiranja;
 - v praksi pa so spremljevalci to počeli redkeje, kar lahko pomeni, da so kandidati tovrstne manevre vadili večinoma samostojno ali v šoli vožnje, spremljevalci pa so prevzemali manj aktivno učiteljsko vlogo.

Naslednji sklop se je nanašal na samo-zanesljivost pri spretnostih vožnje. Vprašanje se je glasilo: »Prosimo, ocenite, kako zanesljivi se počutite pri vsaki podani spretnosti pri

vožnji osebnega avtomobila (1 = zelo nezanesljiv, 5 = zelo zanesljiv)«. V tem sklopu so anketiranci ocenjevali svojo zanesljivost pri različnih vidikih vožnje. Razlike med pričakovanji (PRED) in dejanskimi izkušnjami (PO) so se pokazale le pri nekaj spretnostih. Spodaj so vključene samo statistično značilne razlike ($p < 0,10$):

- Tekoča vožnja:
 - PRED \gg PO (velika razlika);
 - anketiranci so se pred začetkom usposabljanja ocenili, kot precej zanesljive pri tekoči vožnji (Mean = 4,15);
 - po dejanski izkušnji pa so svojo sposobnost tekoče vožnje ocenili zelo nizko (Mean = 2,02);
 - to lahko nakazuje, da so bila pričakovanja glede razvoja osnovne vozne spretnosti občutno preoptimistična, medtem ko so objektivne izkušnje pokazale drugače;
 - gre za največje razhajanje v celotnem sklopu;
- Ravnanje v kritični situaciji:
 - PO > PRED;
 - pri tej spretnosti so anketiranci po opravljeni izpitni vožnji ocenili svojo zanesljivost višje kot pred začetkom usposabljanja s spremljevalcem;
 - to lahko pomeni, da so izkušnje s spremljevalcem prispevale k večjemu občutku kompetentnosti v stresnih ali nevarnih situacijah;
- Vožnja v neznanem mestu:
 - PRED > PO;
 - pred začetkom vožnje s spremljevalcem so se kandidati relativno samozavestno pri vožnji v neznanem mestu;
 - po opravljenem praktičnem delu izpita pa so se ocenili, da se v novih urbanih okoljih počutijo manj zanesljivo kot pred začetkom usposabljanja s spremljevalcem;
 - te razlike lahko kažejo tudi povečano samokritičnost s povečanim znanjem;
- Vožnja pri visoki hitrosti, kadar je to potrebno:
 - PO > PRED;

- kandidati so po opravljenem praktičnem delu izpita poročali o večji zanesljivosti pri vožnji pri večjih hitrostih, kot so to ocenili na začetku usposabljanja s spremljevalcem;
- to lahko nakazuje, da so realne izkušnje vožnje s spremljevalcem prispevale k boljšemu občutku za obvladovanje vozila pri zahtevnejših okoliščinah;
- Strpno prenašanje napak drugih voznikov:
 - PRED > PO;
 - preden so se začeli kandidati usposablјati s spremljevalcem, so bili bolj strpni do napak drugih;
- Natančno upoštevanje semaforjev:
 - PO > PRED;
 - skupina PO je to trditev ocenila višje, kar pomeni, da so po izkušnji vožnje s spremljevalcem razvili večjo doslednost pri upoštevanju semaforjev kot pred začetkom.

6 SPREMLJEVALCI IN NJIHOVE VLOGE TER VPLIVI NA KANDIDATA

V okviru tega poglavja so predstavljeni povzetki ugotovitev delovnega sklopa DS3: Profil spremljevalcev in njihove vloge ter vplivi na kandidata. Poročilo se osredotoča na razumevanje značilnosti spremljevalcev, njihovega vedenja med spremljanjem ter možnih vplivov na varnost v cestnem prometu.

Poročilo naslavlja več specifičnih raziskovalnih ciljev. Prvi cilj (C9) je opredeliti, kdo so spremljevalci kandidatov – ali gre večinoma za družinske člane ali druge osebe, kakšne so njihove demografske značilnosti ter koliko voznških izkušenj imajo. Drugi cilj (C11) se osredotoča na razumevanje vpliva spremljevalcev na kandidatovo vožnjo, pri čemer se preverja, v kolikšni meri spremljevalci opozarjajo na napake, nevarnosti in pravilno ravnanje v prometnih položajih, ter ali spodbujajo ohranjanje prometovarnostnih navad, ki jih kandidati pridobijo med formalnim usposabljanjem v šolah vožnje.

Naslednji sklop poročila (C12) se nanaša na toleranco spremljevalcev do tveganih vedenj kandidatov, kot so prekoračitve hitrosti, vožnja pod vplivom alkohola, ali psihoaktivnih snovi, neuporaba varnostnega pasu ali nepravilno parkiranje. V okviru cilja C13 pa se proučuje vedenje spremljevalcev med spremljanjem, vključno z njihovo lastno uporabo mobilnih naprav med vožnjo, pripetostjo z varnostnim pasom ter morebitno prisotnostjo alkohola ali drugih substanc.

Pomemben del predstavlja tudi analiza »izobraženosti« spremljevalcev in dostopnosti do ustreznih informacij. Zato cilj C20 obravnava vire informacij in navodila, ki so spremljevalcem na voljo pri opravljanju njihove vloge, ter ocenjuje njihovo uporabnost. V okviru cilja C23 se preuči tudi, ali so spremljevalci kdaj sodelovali v programih varne vožnje ali podobnih oblikah dodatnega usposabljanja.

Podatki za izvedbo analiz so bili zbrani s pomočjo anketnega vprašalnika, ki je bil posredovan spremljevalcem kandidatov za voziški izpit. Poleg podatkov iz ankete se uporablja tudi baza spremljevalcev (AVP baza).

6.1 Osnovne značilnosti spremljevalcev kandidatov za voziški izpit B kategorije v Sloveniji

V tem poglavju so analizirane osnovne značilnosti spremljevalcev kandidatov za voziški izpit B kategorije. Ta del poročila temelji na podatkih baze AVP.

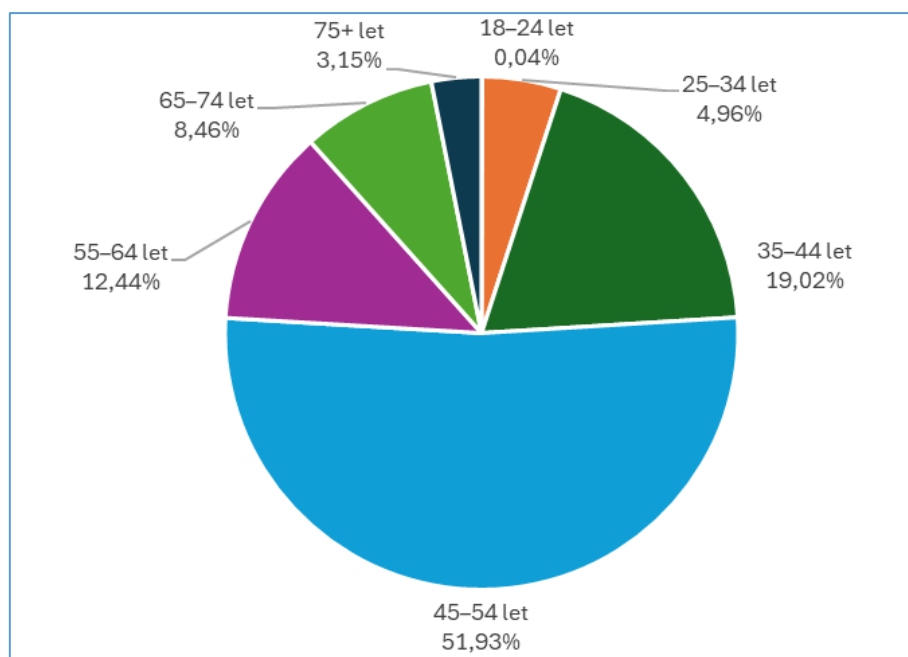
Največji delež kandidatov sodeluje v programu z dvema spremljevalcema, sledijo kandidati z enim spremljevalcem; kot že podano v poglavju 5.1.1 in prikazano na grafu (Slika 2). Struktura spremljevalcev kandidatov za voziški izpit kategorije B kaže izrazito prevlado ožje družine (Slika 3). Najpogosteje vlogo spremljevalca prevzamejo starši, pri čemer izstopata mati in oče, ki skupaj predstavljata skoraj tri četrtine vseh spremljevalcev. Značilnosti vseh spremljevalcev, glede na spol, so enakovredno zastopane. Od vseh spremljevalcev jih je bilo 49 % ženskega spola, 51 % pa moškega spola.

Starostna struktura spremljevalcev (Slika 55) kaže, da vlogo spremljevalca najpogosteje prevzemajo osebe v srednjih odraslih letih, kar ustreza tipični starostni skupini staršev kandidatov. Prisotnost spremljevalcev v višjih starostnih razredih, vključno z osebami nad 75 let, odpira vprašanja z vidika prometne varnosti. S starostjo se namreč lahko zmanjšujejo nekateri psihofizični dejavniki, kot so vid, reakcijski čas in zbranost, ki so pomembni za učinkovito in varno spremljanje kandidata. Čeprav zakonodaja ne določa zgornje starostne meje za spremljevalce, struktura starosti nakazuje potrebo po razmisleku o ustreznosti obstoječih pogojev ter morebitnih dodatnih varnostnih mehanizmih za zagotavljanje varnega usposabljanja mladih voznikov.

90 spremljevalcev je bilo starih manj kot 27 let, kar je v nasprotju z zakonodajnimi zahtevami, saj mora biti spremljevalec po veljavni zakonodaji (ZPrCP) star najmanj 27 let in imeti veljavno voziško dovoljenje kategorije B vsaj pet let. Prisotnost oseb, mlajših od 27 let med spremljevalci, zato nakazuje na možnost napačnih ali nepravilno vnesenih podatkov v obravnavani evidenci.

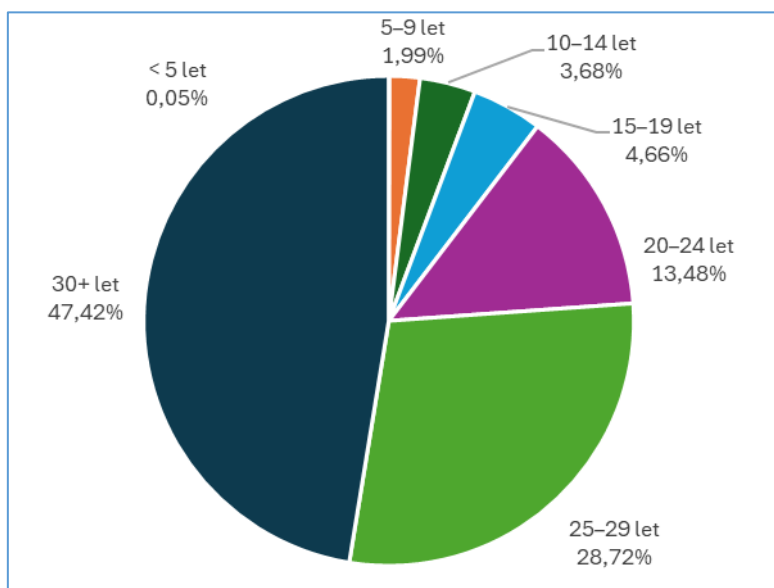
Slika 55: Starostna struktura spremljevalcev kandidatov za voziški izpit kategorije B

(N = 105.280)



Trajanje imetništva voziškega dovoljenja med spremljevalci (Slika 56) kaže, da vlogo spremljevalca praviloma prevzemajo zelo izkušeni vozniki. Največji delež predstavljajo osebe z več kot 30 leti voziških izkušenj, sledijo jim spremljevalci s 25–29 leti ter 20–24 leti imetništva voziškega dovoljenja. To potrjuje, da večina spremljevalcev izpolnjuje pogoj daljše voziške prakse ter ima obsežne izkušnje z vožnjo. Manjši delež spremljevalcev ima krajše obdobje imetništva voziškega dovoljenja, pri čemer so primeri z manj kot petimi leti imetništva redki. Ker zakon določa, da mora imeti spremljevalec voziško dovoljenje kategorije B najmanj pet let, so ti primeri najverjetneje posledica administrativnih posebnosti ali podatkovnih odstopanj in niso primerljivi z drugimi razredi.

Slika 56: Trajanje lastništva voznškega dovoljenja med spremljevalci kandidatov za izpit kategorije B (N = 105.274)



6.2 Analiza ankete med spremljevalci

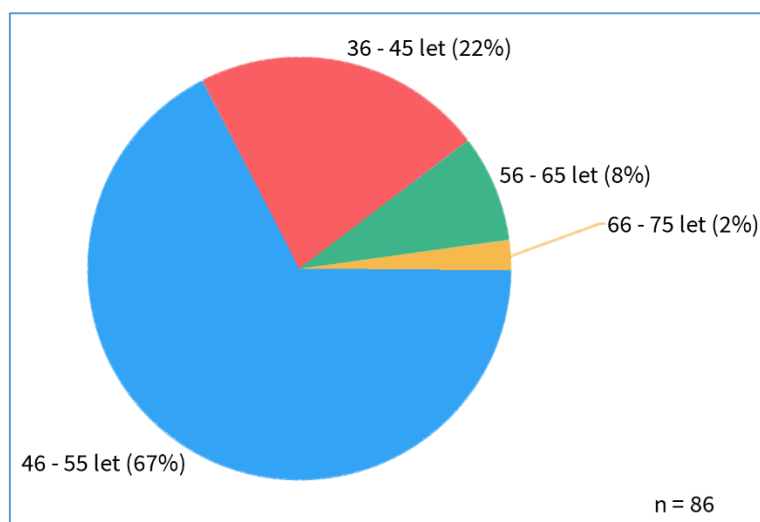
Raziskava je bila usmerjena na spremljevalce kandidatov za voznški izpit kategorije B, ki so sodelovali v programu Vožnja s spremljevalcem. Anketni vprašalnik je bil pripravljen v spletni aplikaciji 1KA, distribucija pa je potekala posredno preko članov izpitnih komisij. Ti so kandidatom, ki so uspešno opravili praktični del izpita, predali QR kodo za anketo za spremljevalce, z navodilom, da jo posredujejo svojemu spremljevalcu oziroma več spremljevalcem. Anketiranje je potekalo med 26. 3. 2025 in 21. 10. 2025. Anketo je odprlo 348 oseb, 90 jo je začelo izpolnjevati, v celoti pa jo je izpolnilo 86 spremljevalcev, ki predstavljajo končni vzorec za nadaljnjo analizo.

Tukaj je podan povzetek le nekaterih del celotnega poročila ankete, ki je obravnavan v poročilu: Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Profil spremljevalcev in njihove vloge ter vplivi na kandidata.

6.2.1 Profil sodelujočih spremljevalcev

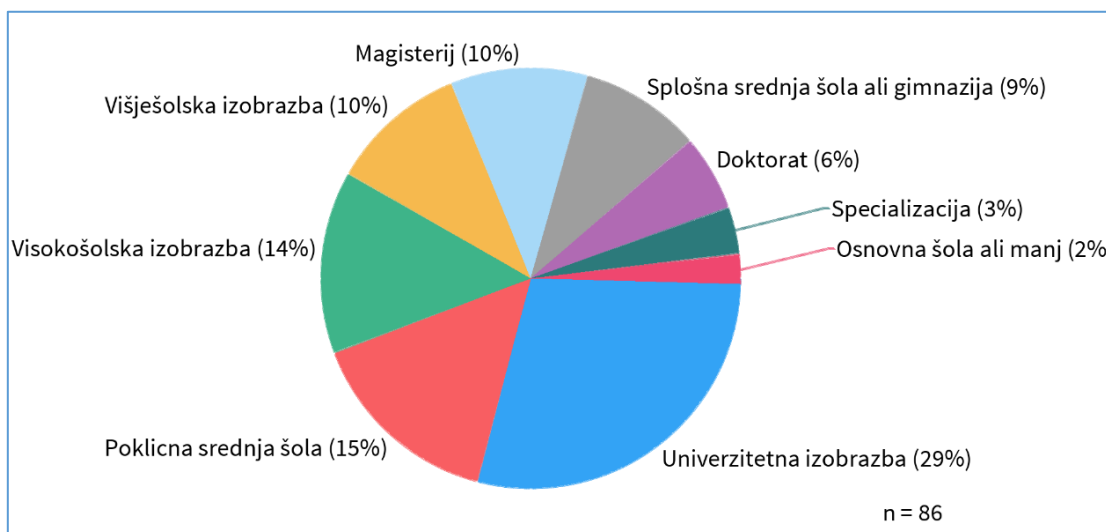
V nadaljevanju je predstavljen sociodemografski profil spremljevalcev, ki so v celoti izpolnili anketni vprašalnik. Analiza vključuje osnovne značilnosti, kot so spol, starost, izobrazba in voziške izkušnje, ki predstavljajo pomembno izhodišče za razumevanje nadaljnjih rezultatov. Porazdelitev po spolu je bila razmeroma uravnotežena (53 % ženske, 47 % moški) večina sodelujočih pa sodi v starostno skupino med 46 in 55 let, sledijo spremljevalci v starosti 36–45 let (Slika 57).

Slika 57: Starostna struktura anketiranih spremljevalcev (N = 86)



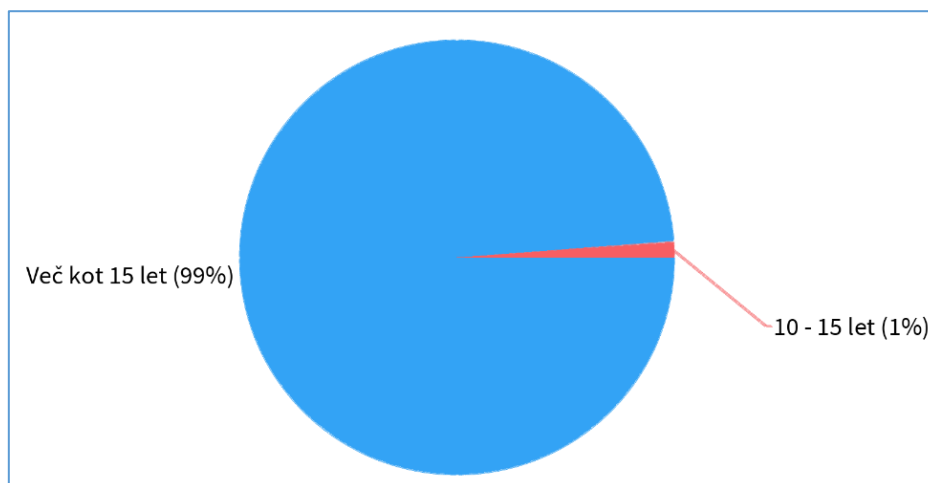
Izobrazbena struktura kaže na razmeroma visoko izobraženost sodelujočih (Slika 58). Prevladujejo posamezniki z visokošolsko ali univerzitetno izobrazbo, pomemben delež pa ima tudi podiplomsko izobrazbo.

Slika 58: Stopnja izobrazbe anketiranih spremljevalcev (N = 86)



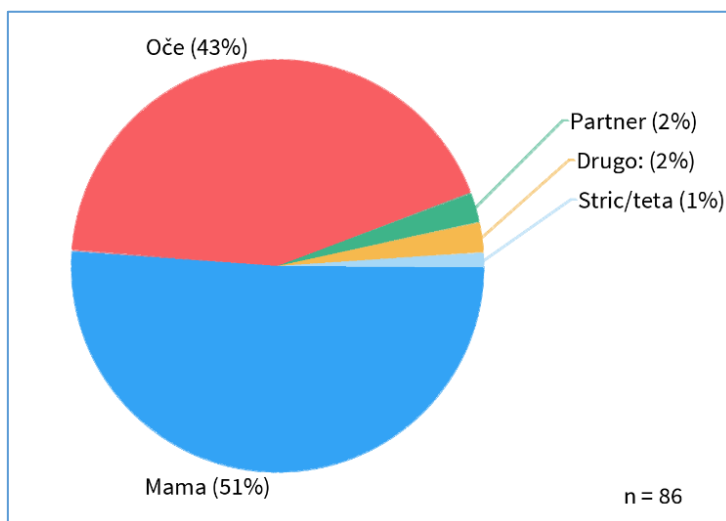
Analiza trajanja imetništva voznškega dovoljenja med anketiranimi spremljevalci (Slika 59) kaže, da gre skoraj izključno za zelo izkušene voznike. Skoraj vsi sodelujoči imajo voznško dovoljenje kategorije B več kot 15 let, le izjemoma pa med 10 in 15 let.

Slika 59: Lastništvo voznškega dovoljenja med spremljevalci



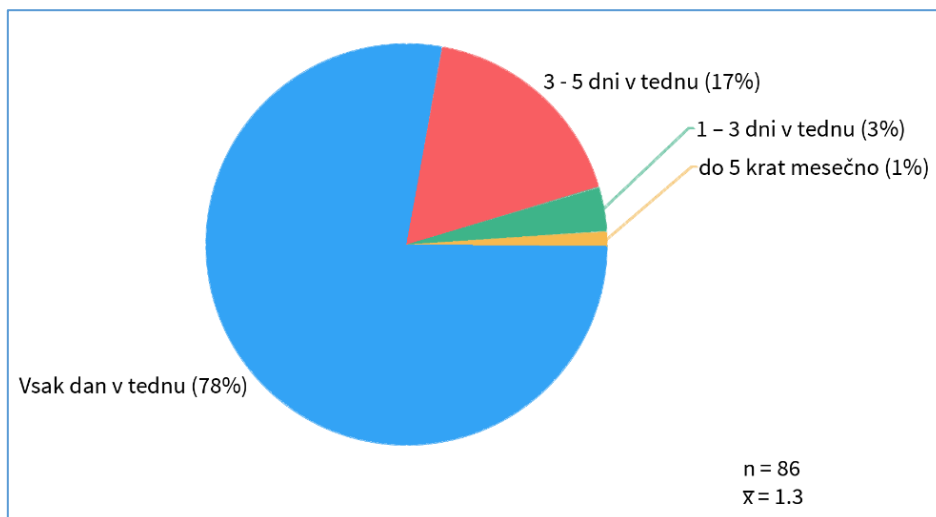
Tudi analiza teh podatkov, kot predhodno podanih, kaže, da vožnja s spremljevalcem v največji meri poteka znotraj ožje družine. Prevladujejo starši, pri čemer sta bila najpogosteje navedena mama in oče, ki skupaj predstavljata skoraj vse spremljevalce v vzorcu (Slika 60).

Slika 60: Odnosi med spremljevalci in kandidati za voznike (N = 86)



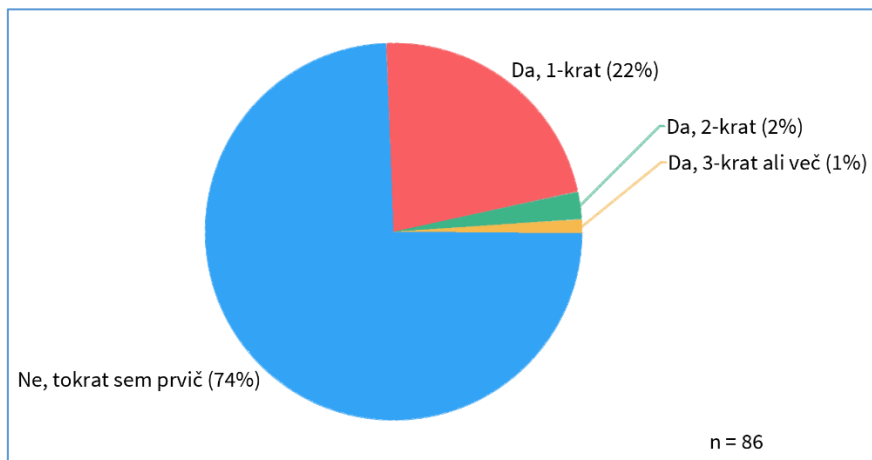
Analiza pogostosti uporabe osebnega avtomobila med spremljevalci (Slika 61) kaže, da gre za zelo aktivne voznike. Velika večina spremljevalcev uporablja osebni avtomobil vsakodnevno, pomemben delež pa večkrat tedensko.

Slika 61: Pogostost vožnje osebnega avtomobila (M = 86)



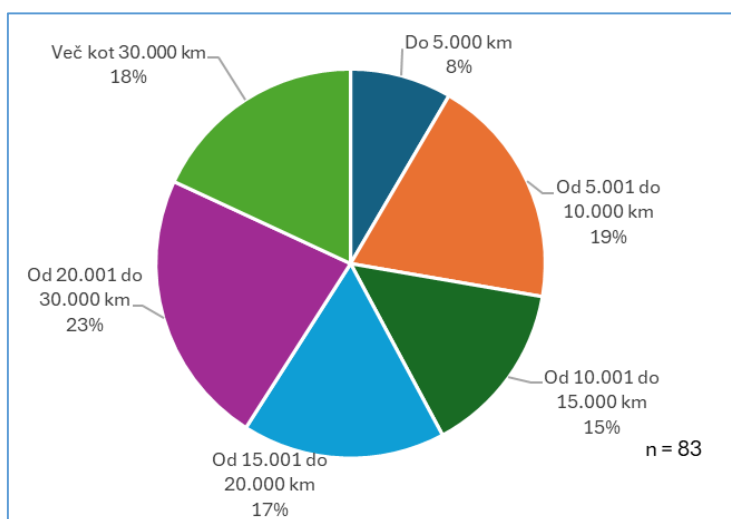
Izkušnje spremljevalcev z vlogo v okviru vožnje s spremljevalcem (Slika 62) kažejo, da je za večino sodelujočih to prva tovrstna izkušnja. Prevladujejo namreč spremljevalci, ki so v tej vlogi sodelovali prvič, medtem ko ima približno četrtina anketiranih že eno predhodno izkušnjo.

Slika 62: Predhodne izkušnje anketirancev v vlogi spremljevalca kandidatu za voznika B kategorije (N = 86)



Letna kilometrina spremljevalcev (Slika 63) kaže, da večina sodelujočih sodi med redne in razmeroma intenzivne uporabnike osebnega avtomobila. Največji delež spremljevalcev letno prevozi med 20.000 in 30.000 kilometri, pomemben delež pa tudi več kot 30.000 kilometrov.

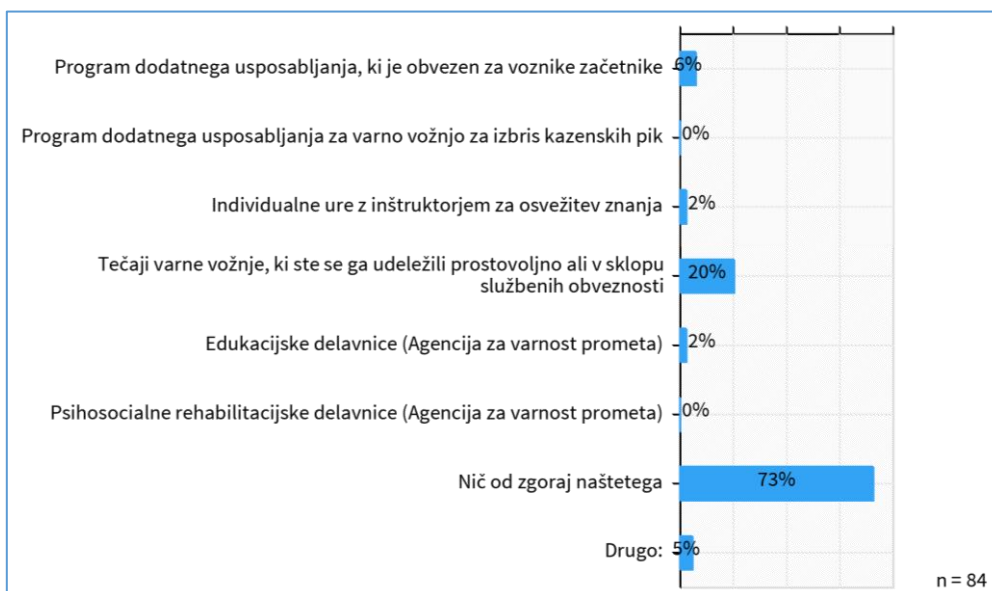
Slika 63: Povprečni letni prevoženi kilometri z osebnim avtomobilom (N = 83)



Analiza vprašanja: »Ali ste se kdaj že udeležili kakšnega tečaja ali delavnice o varni vožnji?« kaže (Slika 64), da se večina anketirancev (73 %) ni udeležila nobenega od v anketi vnaprej ponujenih programov ali delavnic s področja varne vožnje. Med vrstami izobraževanj je bila najpogosteje izbrana možnost tečajev varne vožnje, izvedenih

prostovoljno ali v okviru službenih obveznosti (20 % vseh anketirancev). Program dodatnega usposabljanja za voznike začetnike, ki je obvezen po pridobitvi vozniškega dovoljenja, je izbralo 6 % spremljevalcev. Individualnih ur z inštruktorjem za osvežitev znanja ter edukacijskih delavnic Agencije za varnost prometa se je udeležilo po 2 % anketirancev. Program dodatnega usposabljanja za varno vožnjo za izbris kazenskih točk ter psihosocialne rehabilitacijske delavnice nista bila izbrana (0 %). Poleg navedenega je 5 % anketirancev pod možnostjo »Drugo« navedlo tudi druge oblike dodatnega usposabljanja (npr. napredni tečaj obvladovanja vozila, delavnica asistenčnih sistemov ali terenska vožnja).

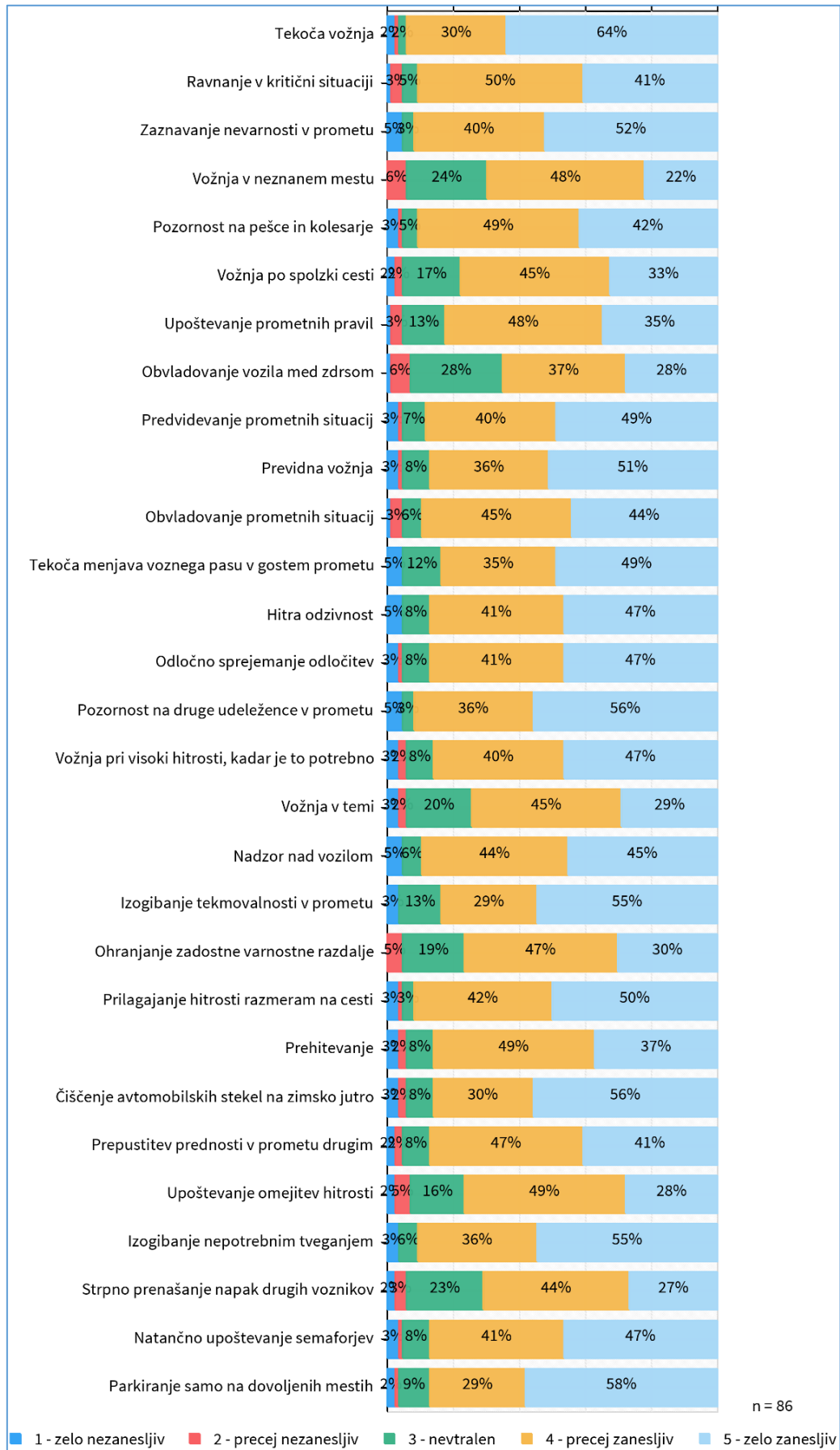
Slika 64: Udeležba anketiranih spremljevalcev na programih in delavnicah s področja varne vožnje (N = 84)



Samooocena voznških spretnosti spremljevalcev (Slika 65) kaže, da se anketirani spremljevalci v splošnem ocenjujejo kot zelo zanesljive in samozavestne. Najvišje so bile ocenjene spretnosti, povezane z osnovnim obvladovanjem vozila ter prometno kulturo, kot so tekoča vožnja, pozornost do drugih udeležencev v prometu, izogibanje nepotrebnim tveganjem, ustrezno parkiranje in spoštovanje prometnih pravil. Nekoliko nižje, vendar še vedno razmeroma visoko, so bile ocenjene spretnosti, ki zahtevajo prilagajanje zahtevnejšim razmeram, na primer vožnja po spolzki cesti, vožnja v neznanem okolju ali ponoči ter strpno soočanje z napakami drugih voznikov. Med

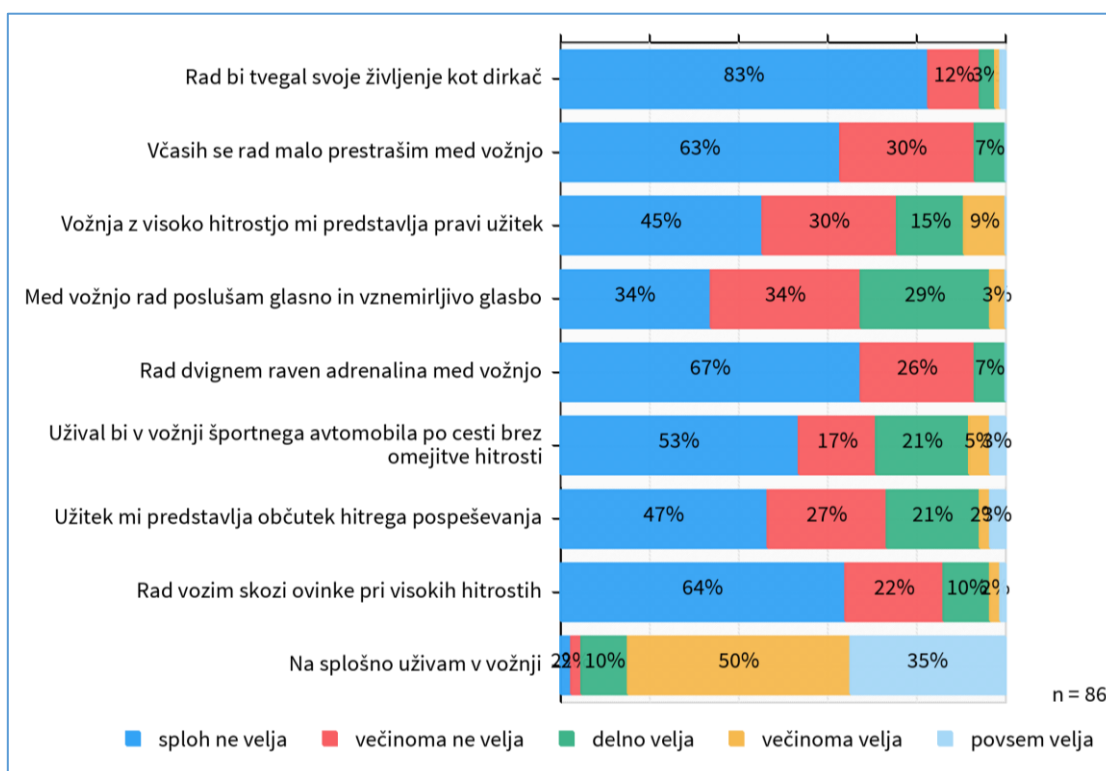
relativno manj samozavestno ocenjene spretnosti sodijo obvladovanje vozila v kritičnih situacijah, kot sta zdrs ali nenadna nevarnost v prometu, kjer so se pokazale večje razlike v ocenah med posamezniki.

Slika 65: Samoocena zanesljivosti voznških spretnosti med spremljevalci (N = 86)



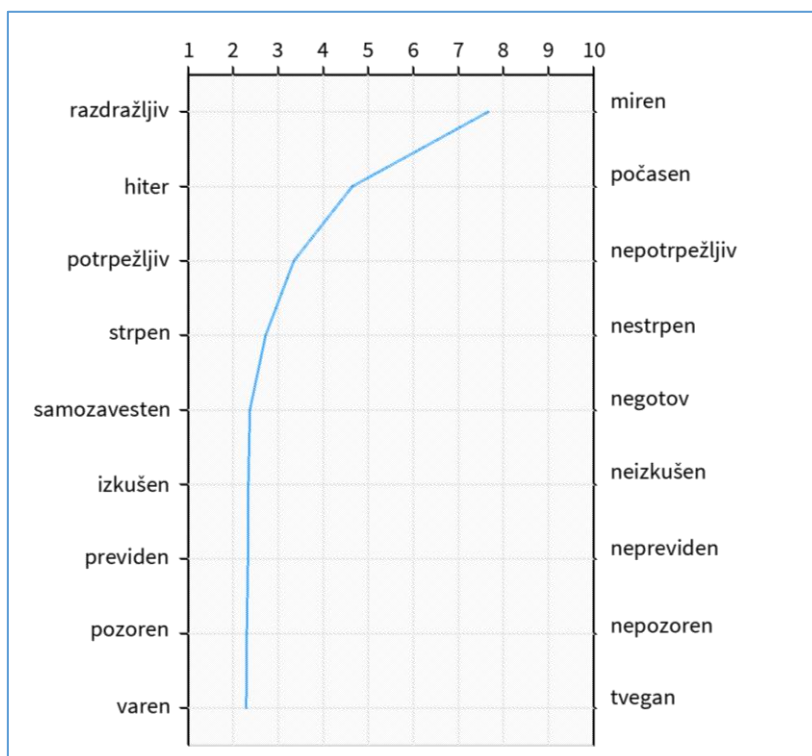
Odnos anketirancev do vožnje in tveganja (Slika 66) kaže, da spremljevalci praviloma niso naklonjeni tveganeu vedenju v prometu. Izjave, povezane z adrenalinsko vožnjo, iskanjem nevarnosti ali uživanjem v tveganju, so bile ocenjene zelo nizko, kar pomeni jasno zavračanje tovrstnega vedenja. Nekoliko višje, vendar še vedno razmeroma nizke, so bile ocene trditev, povezanih z uživanjem v hitrosti ali dinamični vožnji. To nakazuje, da je pri manjšem delu anketirancev prisotna določena privlačnost hitrejšje vožnje, vendar ta ne predstavlja prevladujoče značilnosti njihovega odnosa do vožnje.

Slika 66: Odnos anketirancev do vožnje in tveganja v prometu (N = 86)



Samoocena voznega sloga (Slika 67) kaže, da se anketirani spremljevalci večinoma dojemajo kot pozorni, previdni, varni in izkušeni vozniki. Ocene so bile pri teh lastnostih skoncentrirane bližje pozitivnemu polu lestvice, kar pomeni, da svojo vožnjo praviloma ocenjujejo kot odgovorno, nadzorovano in samozavestno. Lastnosti, povezane s prometno kulturo, kot sta strpnost in potrpežljivost, so bile ocenjene nekoliko bolj razpršeno.

Slika 67: Samoocena voznega sloga med anketiranci (N = 86)



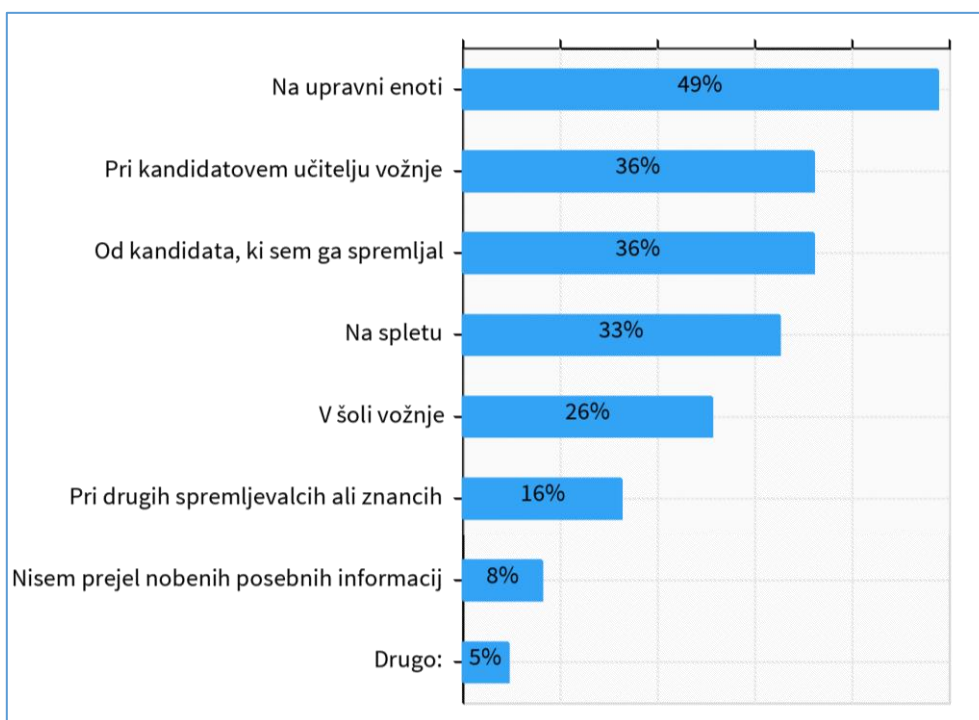
6.2.2 Dostopnost informacij o sistemu vožnje s spremljevalcem in dodatno usposabljanje

Ustrezna informiranost spremljevalcev je ključnega pomena za kakovostno in varno izvajanje vožnje s spremljevalcem, saj spremljevalec prevzema pomembno podporno in nadzorno vlogo v procesu usposabljanja kandidata. Poznavanje pravil, odgovornosti ter pričakovanj, povezanih z vlogo spremljevalca, lahko bistveno vpliva na učinkovitost učenja in prometno varnost. Zato je bilo v raziskavi preverjeno, iz katerih virov spremljevalci pridobivajo informacije o svoji vlogi. Analiza omogoča vpogled v delovanje sistema informiranja ter hkrati odpira vprašanje, kje bi bilo mogoče prenos ključnih informacij še izboljšati ali okrepiti.

Seznanjenost spremljevalcev z njihovo vlogo in viri informacij o poteku vožnje s spremljevalcem (Slika 68) kaže, da so bile informacije najpogosteje pridobljene preko formalnih kanalov. Največ sodelujočih je informacije prejelo na upravni enoti,

pomemben delež pa tudi od učitelja vožnje ali neposredno od kandidata. Pogost vir informacij je bil tudi splet. Poleg formalnih poti so bili uporabljeni tudi neformalni viri, kot so znanci ali drugi spremljevalci. Skrb vzbujajoče pa je, da je manjši delež anketirancev navedel, da o svoji vlogi niso prejeli nobenih posebnih informacij.

Slika 68: Viri informacij o vlogi spremljevalcev kandidatov za voznika (N = 86)



Za ugotavljanje, kako so anketiranci pridobili informacije o svoji vlogi spremljevalca kandidata za vozniški izpit kategorije B, je bilo najprej analizirano vprašanje o virih informacij (predhodno vprašanje), nato pa še njihova uporabnost. Pomembno je poudariti, da niso vsi anketiranci odgovarjali na vsa vprašanja v tem sklopu, saj so bila nadaljnja podvprašanja namenjena samo tistim, ki so posamezen vir informacij tudi dejansko označili. Povzetki so naslednji:

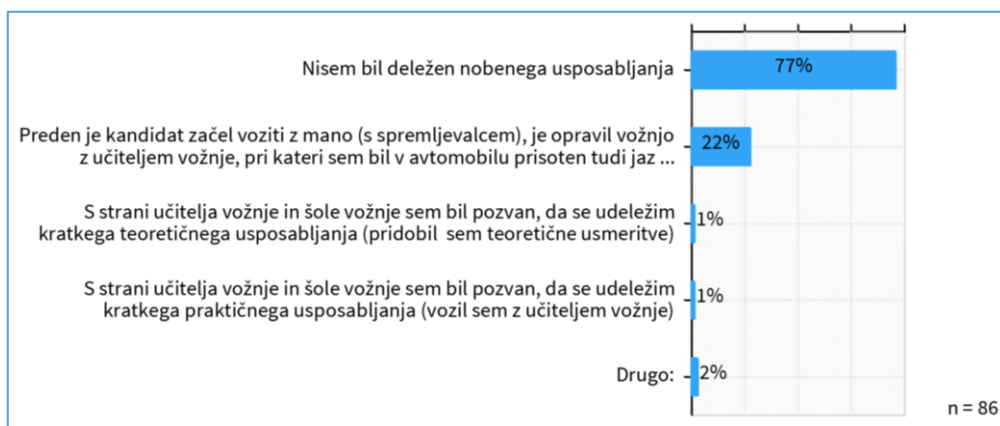
- Informacije upravnih enot so bile ocenjene kot koristne in dovolj jasne, vendar so posamezni anketiranci izpostavili pomanjkanje specifičnih informacij o zakonskih omejitvah in odgovornosti spremljevalcev. Tudi informacije v šolah vožnje so bile ocenjene, kot v veliki meri uporabne, vendar so bile po mnenju nekaterih preveč splošne in ne dovolj usmerjene na praktično izvajanje spremljane vožnje.

- Najbolje so bile ocenjene informacije, pridobljene pri učiteljih vožnje. Ti so informacije največkrat podali neposredno med praktično vožnjo kandidata, zato so bile razumljene kot najbolj konkretne, jasne in uporabne za realne situacije na cesti. Nasprotno pa so bile informacije s spleta ocenjene različno – od koristnih do nejasnih in nepovezanih, najpogosteje pa je bila poudarjena težava pomanjkanja informacij na enem mestu.
- Informacije, pridobljene od drugih spremljevalcev ali znancev, so bile ocenjene predvsem kot praktične, saj so temeljile na izkušnjah, vendar so anketiranci opozorili, da tem virom pogosto manjka formalna podlaga.
- Posebej zanimiva je ugotovitev, da je pomemben delež informacij spremljevalcev izviral od samega kandidata, ki je pogosto posredoval napotke, ki jih je prejel v šoli vožnje. To kaže na to, da so spremljevalci v informacijski verigi pogosto postavljeni v pasivno vlogo prejemnika informacij.

Na podlagi analiz odgovorov je mogoče zaključiti, da so spremljevalci pri iskanju informacij prepuščeni lastni iniciativi, saj ne obstaja enotno strukturiran sistem informiranja, ki bi bil namenjen posebej njim. Posledično so informacije razpršene med več virov, kar povečuje nejasnost glede njihove vloge, odgovornosti in dovoljenih ravnanj med spremljano vožnjo.

Pripravljenost spremljevalcev na prevzem vloge pri vožnji s spremljevalcem je pomemben dejavnik kakovosti učnega procesa in prometne varnosti. Zato je bilo preverjeno, ali so bili spremljevalci pred začetkom spremljanja kandidata deležni kakršnekoli dodatne priprave ali usposabljanja (Slika 69). Rezultati kažejo, da večina spremljevalcev pred začetkom svoje vloge ni prejela nobene oblike formalnega usposabljanja. Manjši delež je bil prisoten pri učni uri vožnje kandidata z učiteljem vožnje in je tam prejel osnovne napotke, medtem ko so bile organizirane oblike teoretičnega ali praktičnega usposabljanja zastopane le izjemoma. Ugotovitve tako potrjujejo, da spremljevalci praviloma vstopajo v proces vožnje s spremljevalcem brez sistematične priprave, pri čemer je podpora učiteljev vožnje omejena, strukturirane oblike usposabljanja pa skoraj ne obstajajo. To odpira vprašanje o potrebi po bolj organiziranem pristopu k pripravi spremljevalcev na njihovo vlogo.

Slika 69: Dodatno usposabljanje spremljevalcev pred vožnjo s kandidatom (N = 86)



6.2.3 Vloga in vedenje spremljevalca

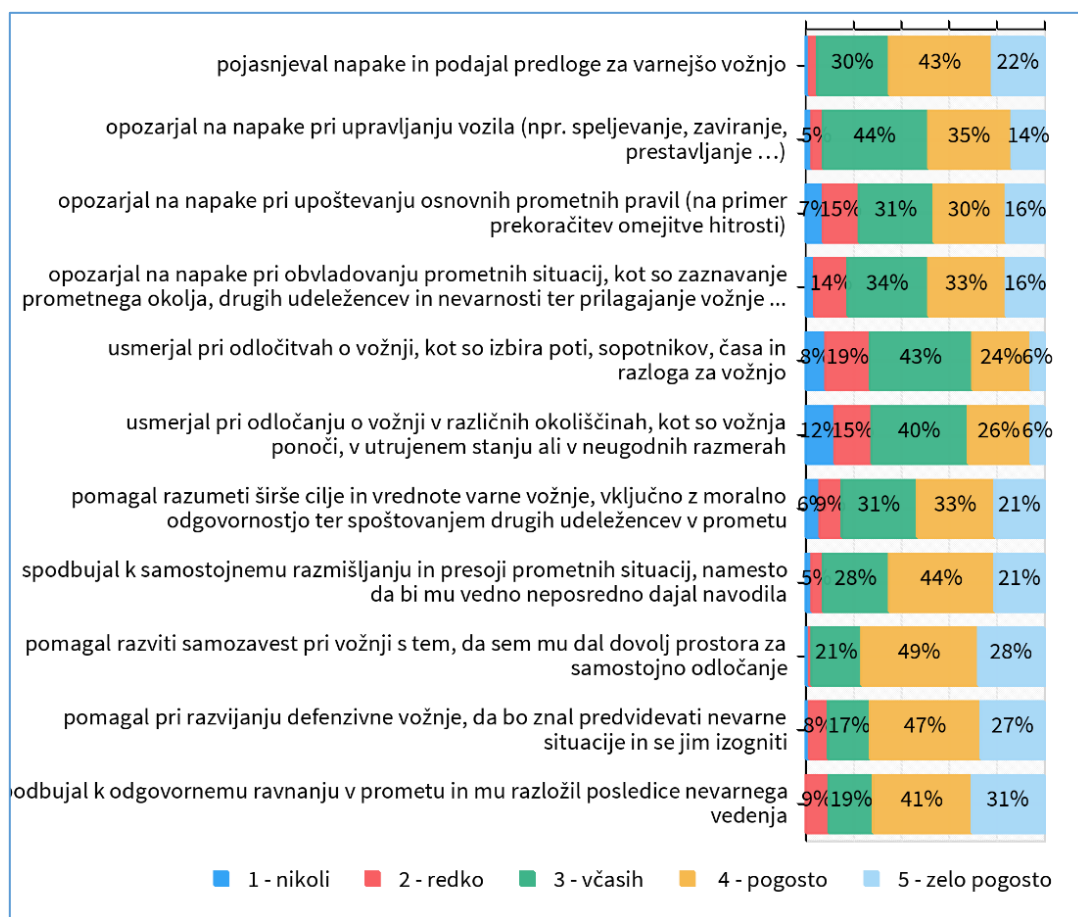
V nadaljevanju je bila analizirana vloga spremljevalca v procesu vožnje. Spremljevalec namreč nima zgolj funkcije opazovalca, temveč pomembno deluje kot mentor, vir povratnih informacij in nadzornik pri vožnji³⁰. Zato je bilo preverjeno, kako pogosto je spremljevalec kandidatu nudil napotke, usmeritve in podporo ter v kolikšni meri je bilo njegovo vedenje med vožnjo odgovorno, mirno in varno.

Vloga spremljevalca pri vožnji s spremljevalcem se odraža predvsem v pogostem nudenju povratnih informacij in usmerjanju kandidata (Slika 70). Rezultati kažejo, da so spremljevalci praviloma aktivno pojasnjevali napake, podajali predloge za varnejšo vožnjo ter opozarjali na nepravilnosti pri upravljanju vozila. Pogosto so pomagali tudi pri razumevanju prometnih situacij in prilagajanju vožnje okolju, s čimer so prispevali k razvoju taktičnega razmišljanja v prometu. Pomemben del njihove vloge je bil usmerjen v spodbujanje samostojnega razmišljanja, razvijanje samozavesti ter krepitev defenzivne vožnje in odgovornega ravnanja v prometu. Nekoliko manj pogosto so spremljevalci posegali v odločitve glede načrtovanja vožnje ali svetovali v zahtevnejših okoliščinah, kot sta nočna vožnja ali utrujenost, kar nakazuje postopno prepuščanje odgovornosti kandidatu.

³⁰ Na podobno vprašanje so odgovarjali tudi kandidati (so ocenjevali spremljevalca, tukaj pa spremljevalec oceni samega sebe).

Rezultati torej kažejo, da je večina spremljevalcev svojo vlogo razumela odgovorno in aktivno. Kandidatom so pomagali razvijati: osnovne vozniške veščine, razumevanje prometnih pravil, sposobnost predvidevanja in defenzivne vožnje, samostojnost in samozavest pri vožnji in odgovoren odnos do varnosti v prometu.

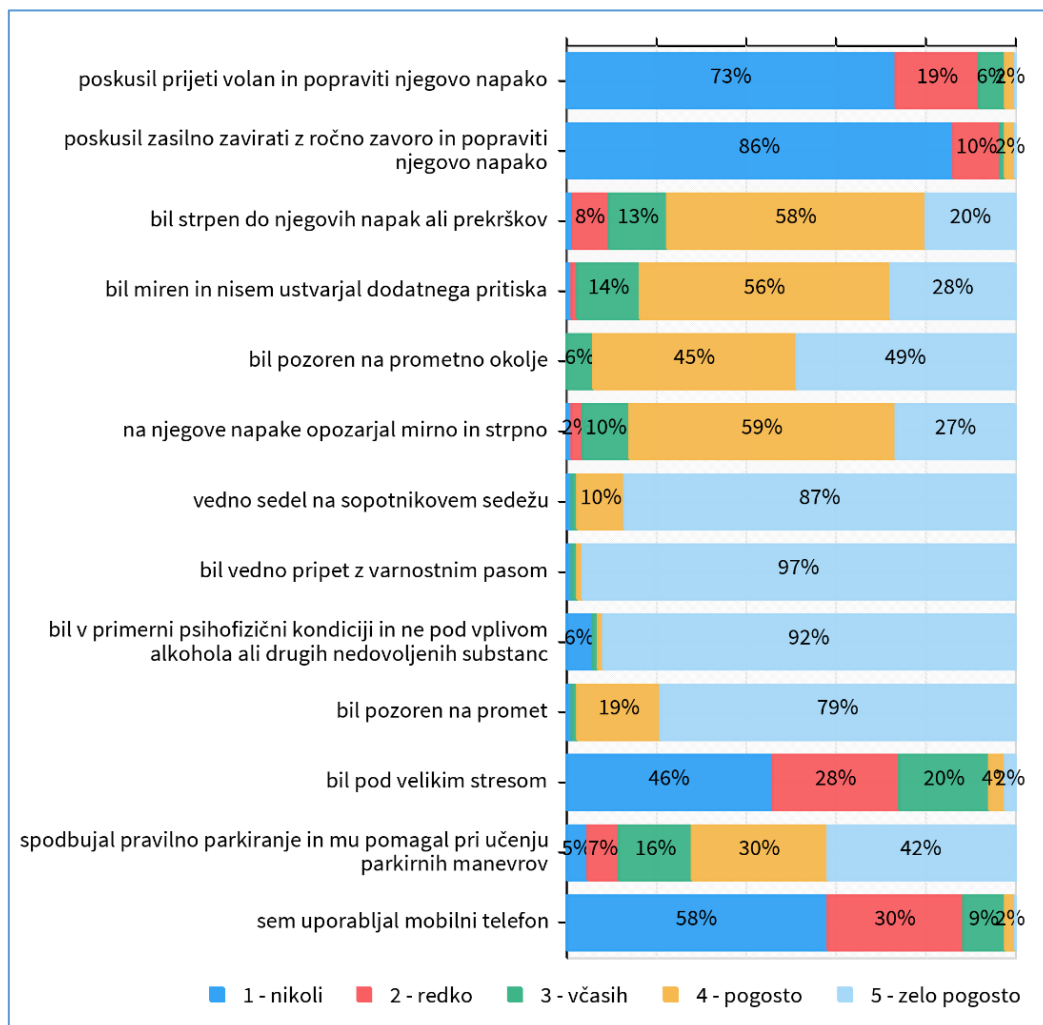
Slika 70: Pogostost povratnih informacij in usmerjanja spremljevalcev (N = 86)



Vedenje spremljevalcev (Slika 71) kaže na visoko stopnjo odgovornosti, umirjenosti in prometne discipline. Nevarni posegi v vožnjo, kot sta poseganje v volan ali uporaba ročne zavore, so bili izjemno redki, kar pomeni, da so spremljevalci praviloma spoštovali kandidatovo samostojnost in se izogibali tveganemu ravnanju. Spremljevalci so pogosto ohranjali mirnost, strpnost do napak kandidata ter napake popravljali na konstruktiven način z razlago in podporo. Visoko so ocenili tudi lastno pozornost na prometno okolje ter ustrezno psihofizično stanje med vožnjo. Večina je dosledno sedela na sovoznikovem sedežu in uporabljala varnostni pas, kar kaže na spoštovanje predpisov in visoko prometno zavedanje. Uporaba mobilnega telefona med vožnjo je bila redka.

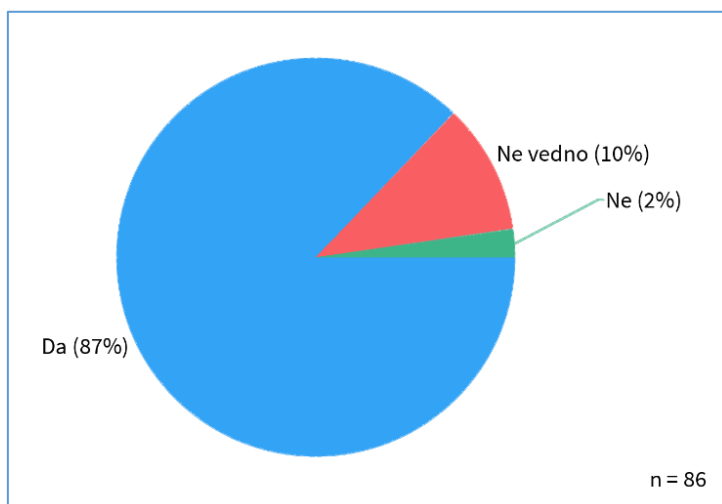
Rezultati tako kažejo, da spremljevalci svojo vlogo pri vožnji s spremljevalcem večinoma izvajajo odgovorno in varno, z usmerjenostjo v podporo kandidatu ter zagotavljanje varnega učnega okolja. Manjši delež odstopanj pri izpolnjevanju pogoja ustreznega psihofizičnega stanja pa opozarja na potrebo po dodatnem poudarjanju odgovornosti, ki jo ta vloga prinaša.

Slika 71: Vedenje spremljevalcev med vožnjo (N = 86)



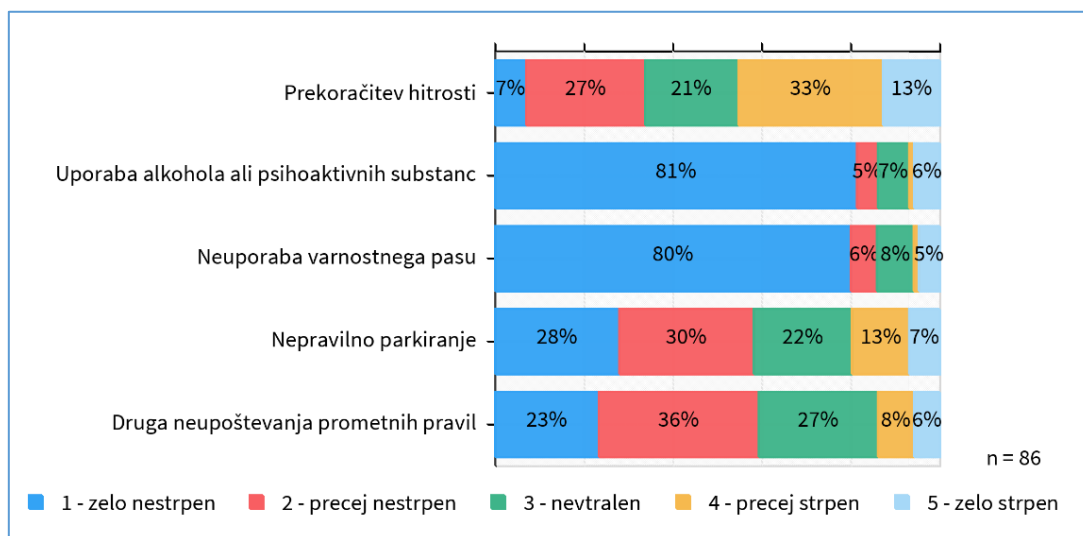
Stopnja zaupanja spremljevalcev v vožnjo kandidata (Slika 72) kaže na pretežno pozitivno oceno kandidatovih sposobnosti. Večina spremljevalcev je izrazila visoko raven zaupanja, medtem ko je manjši delež navedel, da kandidatu ni vedno zaupal, kar lahko odraža postopnost razvoja voznških spretnosti in previden odnos spremljevalcev do varnosti. Popolno nezaupanje je bilo zaznано le izjemoma.

Slika 72: Stopnja zaupanja spremljevalcev v vožnjo kandidata (N = 86)



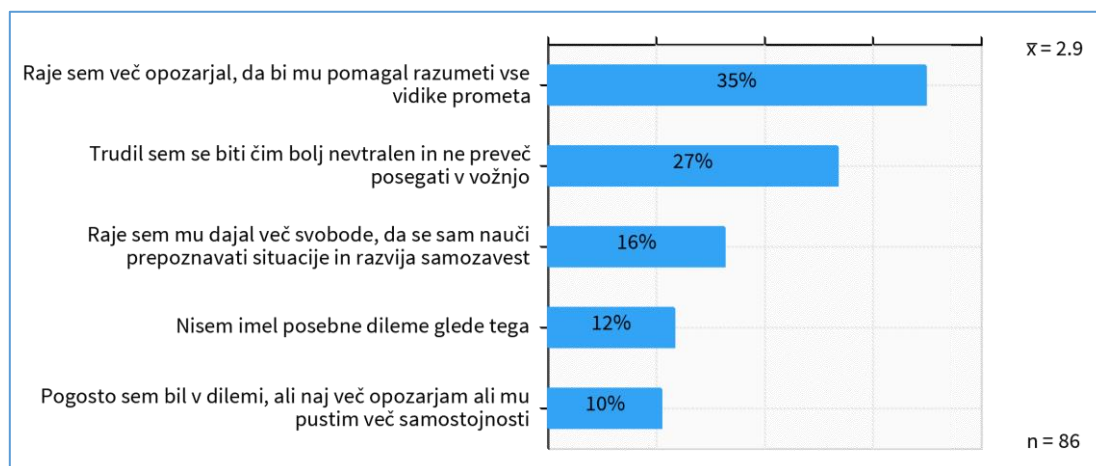
Odzivi spremljevalcev na napake in tvegana vedenja kandidatov (Slika 73) kažejo jasno razlikovanje med napakami, ki so del učnega procesa, in ravnanji, ki neposredno ogrožajo prometno varnost. Stopnja strpnosti ima pomembno vlogo pri oblikovanju učne klime, saj pretirana strogost lahko povzroča stres, prevelika popustljivost pa utrjuje nevarne vzorce vedenja. Rezultati kažejo izrazito nizko toleranco do nevarnih in nezakonitih ravnanj, kot sta vožnja pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih substanc ter neuporaba varnostnega pasu. Pri teh vedenjih se kaže skoraj ničelna toleranca, kar potrjuje visoko varnostno zavedanje spremljevalcev. Pri manj resnih kršitvah, kot je nepravilno parkiranje ali druga blažja neupoštevanja prometnih pravil, je bila strpnost nekoliko višja. To nakazuje, da spremljevalci takšne napake prepoznavajo kot del učnega procesa, vendar jih kljub temu ne sprejemajo nekritično. Največja raznolikost odzivov se je pokazala pri prekoračitvi hitrosti. Del spremljevalcev je pri tem ravnanju izkazal več prilagodljivosti, kar lahko pomeni, da hitrost v določenih okoliščinah tolerirajo ali pa ne zaznavajo vseh tveganj, povezanih z njo. Ta ugotovitev odpira pomembno vprašanje doslednosti varnostnih standardov znotraj vožnje s spremljevalcem.

Slika 73: Strpnost spremljevalcev do nevarnih vedenj kandidata med vožnjo (N = 86)



Ravnovesje med opozarjanjem in omogočanjem samostojnosti kandidata (Slika 74) predstavlja pomemben pedagoški vidik vožnje s spremljevalcem. Ustrezna mera usmerjanja namreč vpliva na razvoj varne in samozavestne vožnje, saj pretirano poseganje lahko vodi v odvisnost od spremljevalca, medtem ko premajhna podpora zmanjšuje možnosti za učenje iz napak. Rezultati kažejo, da je največ spremljevalcev poročalo o pogostejšem opozarjanju kandidata, kar odraža zaščitniško držo in poudarek na varnosti. Pomemben delež spremljevalcev je skušal ohraniti nevtralno držo in premišljeno posegati v vožnjo, kar nakazuje prizadevanje za iskanje ravnovesja med nadzorom in učenjem. Manjši delež je izrazito spodbujal samostojnost kandidata, kar kaže na previdnost pri prepuščanju nadzora. Del spremljevalcev je ob tem doživljal dileme glede svoje vloge, kar lahko odraža pomanjkanje jasnih smernic ali sistematične priprave na vožnjo s spremljevalcem. Rezultati tako potrjujejo, da spremljevalci pogosto prevzemajo vlogo neformalnih učiteljev vožnje, pri čemer pa niso vedno povsem prepričani, kako vzpostaviti optimalno ravnovesje med varnostjo in samostojnostjo kandidata.

Slika 74: Ravnesje med opozarjanjem in samostojnostjo kandidata (N = 86)

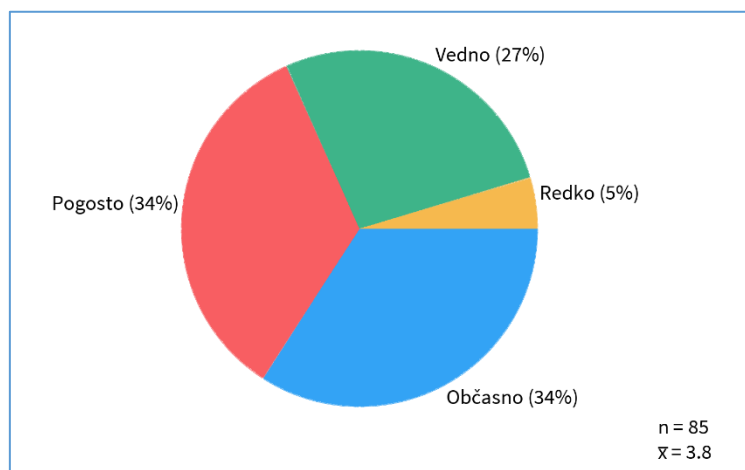


6.2.4 Samorefleksija in napake kandidatov

Samorefleksija med učenjem vožnje predstavlja pomemben del oblikovanja varnostno zrelega voznika. Zato je bilo v tem delu analizirano, v kolikšni meri je bila prisotna povratna analiza voženj ter kako pogosto je bilo kandidatu omogočeno razmišljanje o lastnih napakah in izboljšavah. Posebna pozornost je bila namenjena tudi pogostosti in vsebini opozoril spremljevalcev.

Refleksija po zaključeni vožnji (Slika 75) predstavlja pomemben del učnega procesa v okviru vožnje s spremljevalcem, saj omogoča prepoznavanje napak, razumevanje prometnih situacij ter načrtovanje izboljšav. Rezultati kažejo, da je bila analiza vožnje pri večini spremljevalcev redno prisotna. Največ jih je navedlo, da so o vožnji razpravljali občasno ali pogosto, pomemben delež pa je poročal, da so takšne pogovore izvajali dosledno po vsaki vožnji. Le manjši del spremljevalcev je refleksiji namenjal malo pozornosti.

Slika 75: Refleksija po vožnji (N = 85)

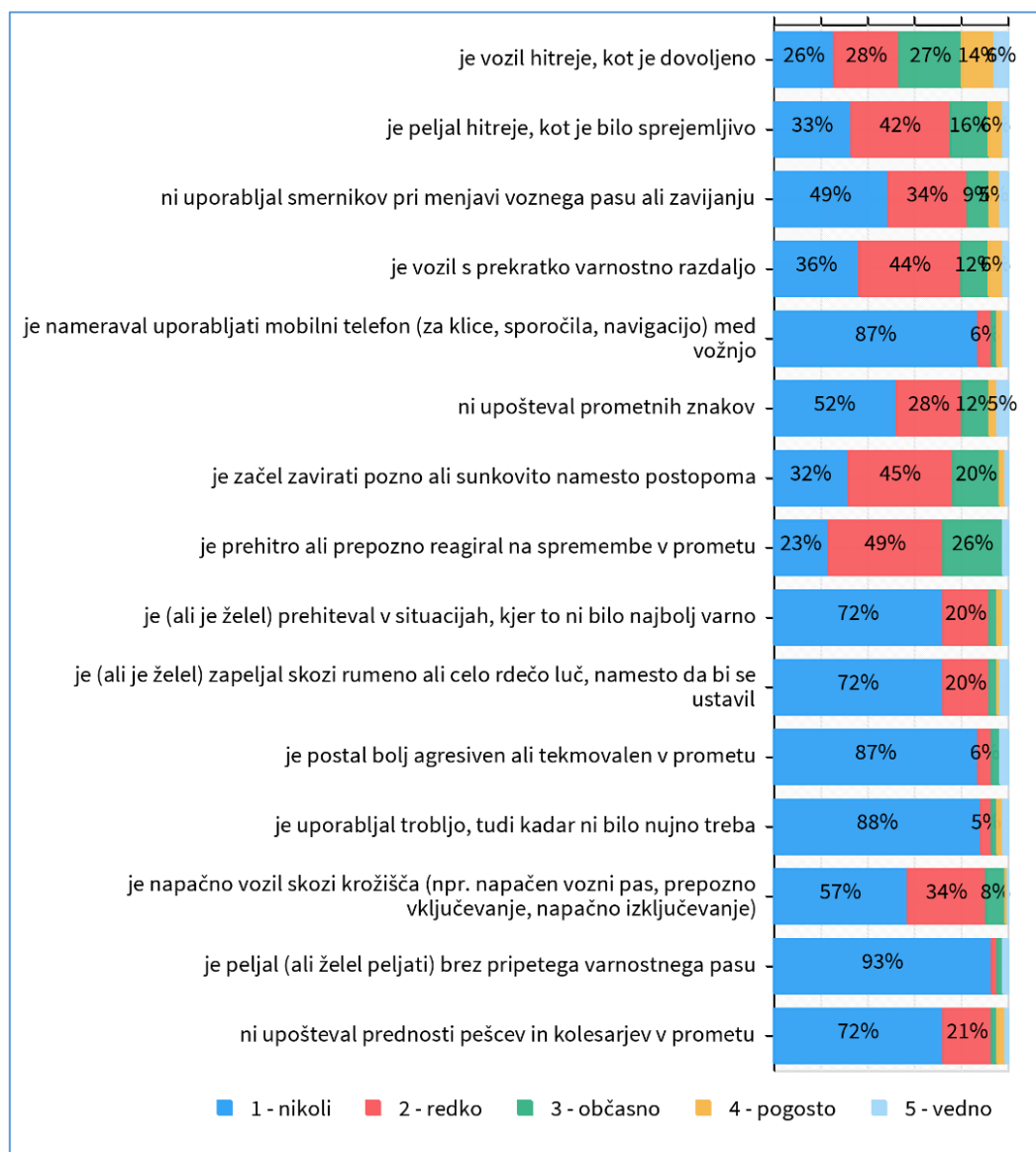


Najpogostejše napake kandidatov med vožnjo, kot jih zaznavajo spremljevalci (Slika 76), so bile povezane predvsem z nezadostnimi izkušnjami in še nerazvitim občutkom za promet, ne pa z namernim tveganim vedenjem. Spremljevalci so najpogosteje opozarjali na prepozno ali prehitro reagiranje, neustrezno prilagajanje hitrosti razmeram ter sunkovito ali pozno zaviranje, kar kaže na tipične začetniške težave pri predvidevanju in ocenjevanju prometnih situacij. Občasno so opozarjali tudi na napake, kot so neuporaba smernikov, neupoštevanje prometnih znakov in neustrezna varnostna razdalja, kar so sicer pomembni, vendar pričakovani izzivi v procesu učenja vožnje. Redke pa so bile zaznave resnejših in namerno tveganih ravnanj, kot so uporaba mobilnega telefona med vožnjo, tvegano prehitevanje, vožnja skozi rdečo luč, neuporaba varnostnega pasu ali agresivna vožnja. Tudi kršitve v odnosu do pešcev in kolesarjev so bile ocenjene kot redke, čeprav to področje ostaja pomembno z vidika varnosti ranljivih udeležencev.

Rezultati tako kažejo, da so bile težave kandidatov predvsem posledica pomanjkanja izkušenj in še neizoblikovanega prometnega občutka, medtem ko zavestno nevarno vedenje med vožnjo s spremljevalcem ni bilo izrazito prisotno.

Slika 76: Najpogostejše napake kandidatov med vožnjo (percepcija spremljevalcev)

(N = 86)

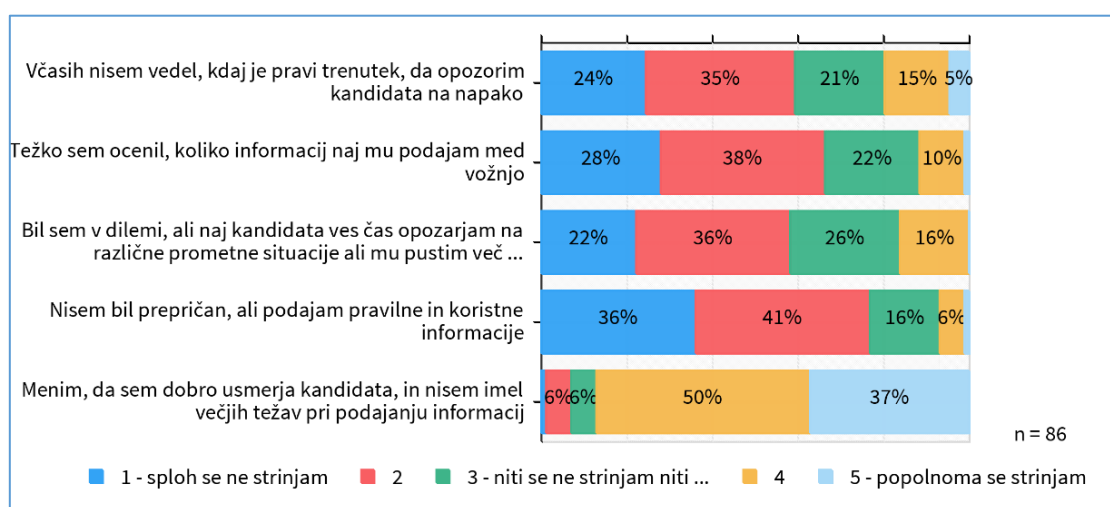


6.2.5 Refleksija spremljevalcev o izkušnji in učinkih sistema vožnje s spremljevalcem

Podajanje informacij med vožnjo predstavlja za spremljevalca pomemben izziv, saj zahteva sprotno presojo o tem, kdaj in kako poseči v kandidatovo vožnjo (Slika 77). Rezultati kažejo, da se večina spremljevalcev pri tem počuti kompetentno in samozavestno ter ni poročala o večjih težavah pri usmerjanju kandidata. Kljub splošni samozavesti pa se pri delu spremljevalcev pojavljajo določene dileme. Nekateri so

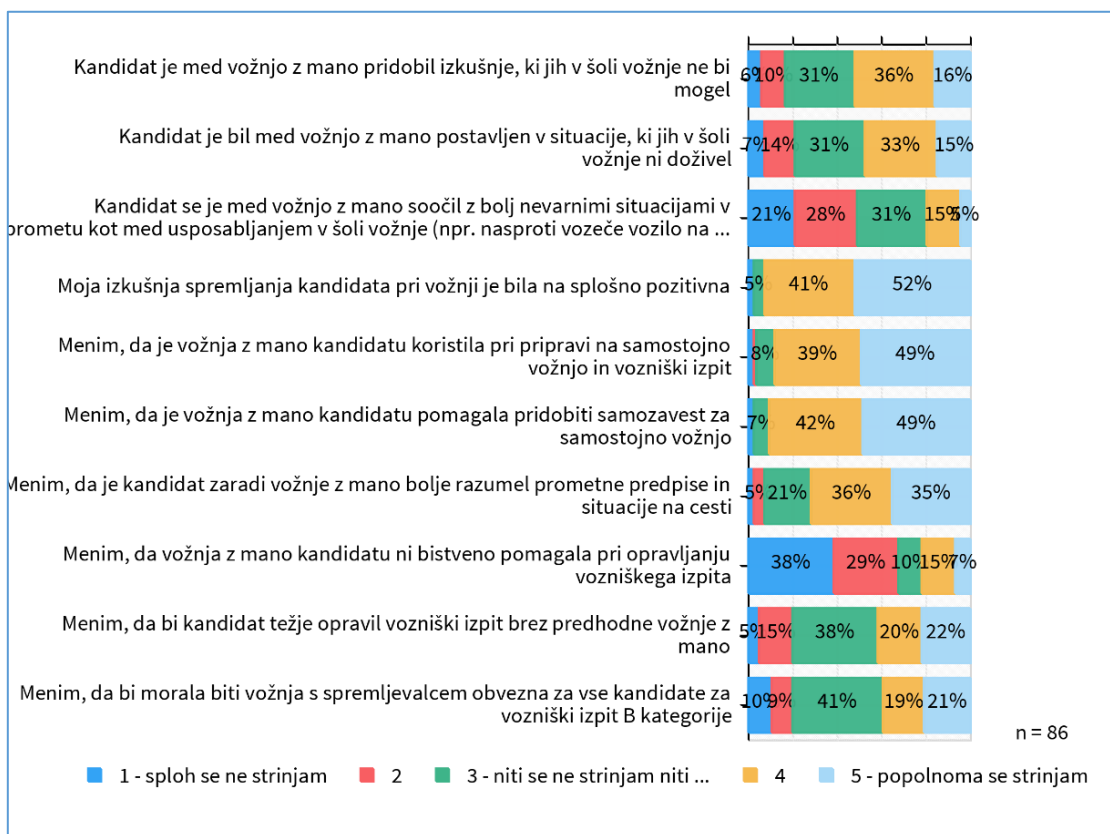
poročali, da včasih niso povsem prepričani, kdaj je najprimernejši trenutek za opozorilo, koliko informacij podati med vožnjo ter kako vzpostaviti ravnovesje med opozarjanjem in spodbujanjem samostojnosti. Le manjši delež spremljevalcev je menil, da so podajali napačne ali neustrezne informacije, kar kaže, da večina svojo vlogo dojema kot ustrezno in učinkovito. Rezultati tako potrjujejo, da spremljevalci praviloma zaupajo svojim sposobnostim usmerjanja, vendar se ob tem soočajo z naravnimi pedagoškimi izzivi, povezanimi z obsegom podajanja informacij in podporo kandidatu samostojnosti.

Slika 77: Težave spremljevalcev pri podajanju informacij med vožnjo (N = 86)



Ocena učinkovitosti vožnje s spremljevalcem (Slika 78) kaže, da spremljevalci svojo vlogo in vpliv na kandidata doživljajo izrazito pozitivno. Večina meni, da je bila njihova izkušnja spremljanja konstruktivna ter da je kandidatu pomembno koristila pri pripravi na samostojno vožnjo in vozniški izpit. Spremljevalci verjamejo, da so s svojo podporo prispevali k večji samozavesti kandidata, boljšemu razumevanju prometnih pravil ter razvoju vozniške rutine. Hkrati ocenjujejo, da so kandidati med vožnjo z njimi pridobili dodatne izkušnje iz realnega prometa, ki jih v okviru šole vožnje ne bi mogli v enaki meri doživeti. Ob tem niso zaznali, da bi bili kandidati zaradi tega izpostavljeni nevarnejšim situacijam.

Slika 78: Kako spremljevalci ocenjujejo svoj vpliv na kandidata (N = 86)



31

Odgovori na odprto vprašanje, ki je sledilo, kažejo, da spremljevalci prepoznajo pomembno dodano vrednost vožnje s spremljevalcem, predvsem v izkušnjah, ki jih kandidat v okviru šole vožnje težje pridobi. Približno tretjina sodelujočih je izpostavila štiri vsebinsko sorodne sklope pridobljenih izkušenj. Prvi sklop se nanaša na vožnjo v raznolikih prometnih in vremenskih razmerah. Spremljevalci so poudarjali izkušnje z nočno vožnjo, zimskimi razmerami, slabo vidljivostjo, prometnimi konicami ter vožnjo na daljših relacijah in avtocestah. Omenjene so bile tudi specifične situacije, kot so vzpostavljane reševalnega pasu ali srečanje z divjadjo, ki zahtevajo večjo prilagodljivost in presojo. Drugi sklop zajema večjo kilometrino in raznolikost voznih situacij. Spremljevalci so izpostavili pomen dodatne prakse, vožnje po ozkih ali podeželskih cestah, samostojnega načrtovanja poti ter vsakodnevne uporabe vozila za konkretne

³¹ Trditev, ki ni vidna v celoti: Kandidat se je med vožnjo z mano soočil z bolj nevarnimi situacijami v prometu kot med usposabljanjem v šoli vožnje (npr. nasproti vozeče vozilo na avtocesti – napačna smer vožnje, okvara vozila ipd.)

namene. Takšne izkušnje po njihovem mnenju prispevajo k razvoju rutine in prometnega občutka. Tretji sklop se nanaša na krepitev voznih kompetenc in varnostne kulture. Kandidati naj bi razvili boljšo predvidljivost, defenzivno vožnjo, učinkovitejše ocenjevanje situacij ter doslednejše upoštevanje prometnih pravil v praksi.

Četrty sklop poudarja psihološki vidik vožnje. Spremljevalci so izpostavili večjo samozavest, zmanjšanje strahu, večjo odločnost ter bolj sproščen odnos do vožnje. Posebej je bilo poudarjeno tudi vzpostavljanje zaupanja med spremljevalcem in kandidatom, kar lahko pozitivno vpliva na proces učenja.

Odgovori na drugo odprto vprašanje dodatno osvetljujejo, katere konkretne prometne situacije so kandidati doživeli med vožnjo s spremljevalcem in jih v okviru šole vožnje verjetno ne bi v enaki meri izkusili. Približno četrtyina spremljevalcev je navedla primere, ki jih je mogoče razvrstiti v štiri vsebinske sklope. Prvi sklop zajema nevarne in nepredvidljive situacije v prometu. Spremljevalci so opisovali primere odvzema prednosti, izsiljevanja v križiščih, nenadnih reakcij zaradi nepravilnega ravnanja drugih voznikov, nepričakovanega prečkanja pešcev ali kolesarjev ter srečanj z divjadjo. Omenjene so bile tudi zahtevne situacije v krožiščih in primeri vozil, ki so zapeljala na nasprotni vozni pas. Ti primeri poudarjajo pomen izkušenj z realnimi tveganji v prometu. Drugi sklop se nanaša na zahtevne vremenske razmere in slabšo vidljivost. Kandidati so po navedbah spremljevalcev vozili v snegu, poledici, dežju, megli in nevihtah ter ponoči na neosvetljenih cestah, kar predstavlja pomembno dopolnitev standardnega učnega procesa. Tretji sklop vključuje kompleksnejše prometne razmere in daljše vožnje, kot so vožnja po avtocesti v času prometnih konic, vožnja v večjih mestih, dela na cesti, obvozi ter nenadne spremembe prometnih tokov. Takšne situacije zahtevajo večjo zbranost in sposobnost hitrega prilagajanja. Četrty sklop poudarja razvoj samostojnosti in tehničnih spretnosti. Spremljevalci so izpostavili samostojno parkiranje v zahtevnih prostorih, uporabo ročne zavore pri speljevanju, reševanje napak brez pomoči inštruktorja ter sprejemanje odločitev v realnem času.

Odgovori na vprašanje o konkretnih nevarnih situacijah, s katerimi so se kandidati soočili med vožnjo s spremljevalcem, dodatno poudarjajo pomen izkušenj iz realnega prometa.

Čeprav je odgovorilo manj spremljevalcev, so opisane situacije vsebinsko izrazite in usmerjene predvsem na tveganja, ki zahtevajo hitro in pravilno reakcijo. Izpostavljene so bile kritične situacije, kot so vozila, ki so vozila v napačno smer ali zapeljala na nasprotni vozni pas, ter nenadna srečanja z divjadjo. Poleg tega so spremljevalci opisovali zahtevne vremenske razmere, prometne zastoje z nujno nenadnega zaviranja ter vožnjo po poškodovanih ali nevarnih cestah. Pojavili so se tudi primeri tehničnih okvar vozila in nevarnosti, povezanih z infrastrukturo, kot so zapuščena vozila na voznem pasu ali neurejene ceste.

Pri vprašanju o splošnem mnenju o sistemu vožnje s spremljevalcem je prevladovala pozitivna naravnost. Večina spremljevalcev sistem ocenjuje kot koristen, učinkovit in smiseln del vozniškega usposabljanja, predvsem kot nadgradnjo šole vožnje in kot realistično pripravo na samostojno vožnjo. Podpora sistemu je bila pogosto pogojena z ustreznostjo in odgovornostjo spremljevalca. Več odgovorov poudarja, da je sistem dober, če je spremljevalec primerno usposobljen, motiviran in pripravljen vložiti čas ter trud. Manjši delež odgovorov je izrazil kritiko, predvsem v smeri pomanjkanja jasnih smernic ali dvoma o varnosti brez dodatnih varovalnih mehanizmov.

V odprtih odgovorih o izboljšavah sistema se kot najpogostejši predlog pojavlja potreba po formalnem usposabljanju spremljevalcev. Mnogi menijo, da bi bilo smiselno uvesti obvezne teoretične ali praktične priprave, delavnice, priročnike ali uvodni pogovor z učiteljem vožnje, da bi spremljevalci bolje razumeli svojo pedagoško in varnostno vlogo. Pogosto je bila izpostavljena tudi potreba po boljšem sodelovanju s šolami vožnje, saj spremljevalci včasih nimajo jasnega vpogleda, kako nadaljevati učenje po zaključenih urah pri učitelju. Nekateri predlogi so se nanašali na vključevanje praktičnih življenjskih vsebin (npr. ravnanje ob prometni nesreči), drugi pa na povečanje varnosti z dodatnimi tehničnimi rešitvami ali večjo sistematičnostjo procesa (npr. učni načrt, dnevnik vožnje, daljše obdobje spremljanja).

V zaključnem vprašanju so spremljevalci izrazili osebne občutke glede svoje izkušnje. Odgovori razkrivajo, da je spremljanje kandidata pogosto doživeto kot odgovorna in na začetku tudi stresna naloga, saj spremljevalec nosi pomemben del odgovornosti za

varnost. Kljub temu prevladujejo pozitivna občutja – spremljevalci so poudarjali zadovoljstvo ob napredku kandidata, krepitev medsebojnega odnosa ter občutek ponosa ob razvoju samostojnosti mladega voznika. Nekateri pa so izpostavili negotovost glede lastne vloge in potrebo po večji podpori sistema.

7 MNENJA IN PREDLOGI UČITELJEV VOŽNJE GLEDE SISTEMA VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM

V okviru tega poglavja so predstavljeni povzetki vmesnih ugotovitev delovnega sklopa DS4 in pripadajočega poročila: Mnenja in predlogi učiteljev vožnje glede sistema vožnje s spremljevalcem. Čeprav so bili cilji projekta primarno usmerjeni v kandidate za vozniški izpit in njihove spremljevalce, je bila v raziskavo vključena tudi strokovna perspektiva učiteljev vožnje, saj ti predstavljajo ključne akterje v procesu usposabljanja prihodnjih voznikov. Njihova vloga pri spremljanju napredka kandidatov ter pripravi na izpitno vožnjo omogoča celovitejše vrednotenje učinkovitosti sistema vožnje s spremljevalcem.

V okviru te aktivnosti so bila analizirana mnenja učiteljev vožnje o trenutnem sistemu vožnje s spremljevalcem (cilj C25) ter o njegovem vplivu na kandidate (cilj C26). Ciljno skupino raziskave so predstavljali učitelji vožnje, ki poučujejo kandidate za vozniški izpit kategorije B v Sloveniji in imajo neposreden vpogled v potek ter učinke sistema vožnje s spremljevalcem. V raziskavo so bili vključeni učitelji iz različnih šol vožnje po Sloveniji.

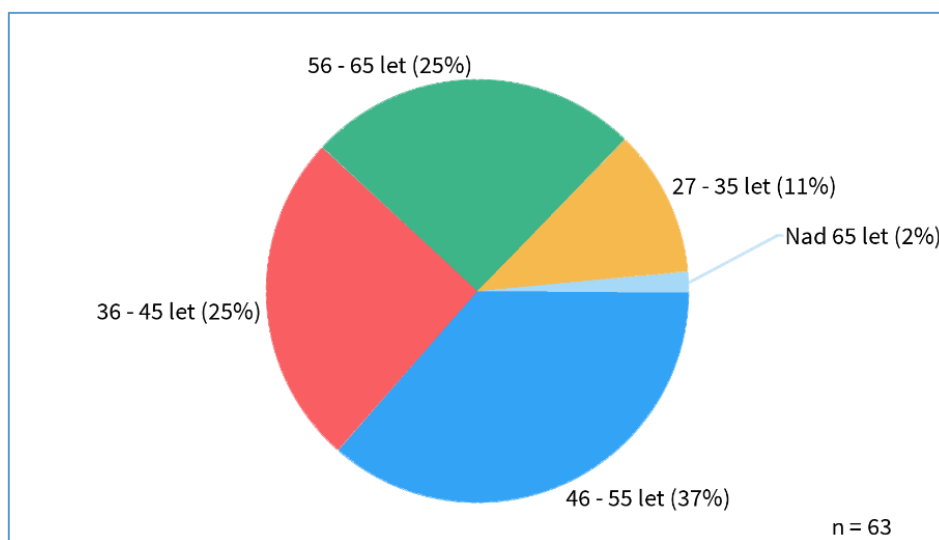
Podatki so bili zbrani s pomočjo spletnega anketnega vprašalnika v aplikaciji 1KA. Distribucija ankete je potekala v sodelovanju z Agencijo za varnost prometa (AVP), ki je povabilo posredovala učiteljem vožnje oziroma šolam vožnje po elektronski pošti, dodatno pa je bila anketa razposlana tudi neposredno na naslove šol vožnje s strani izvajalcev projekta, s čimer je bil zagotovljen širši doseg in večja geografska razpršenost vzorca. V času zbiranja podatkov je bilo zabeleženih 178 odzivov, od katerih je bilo 86 enot ocenjenih kot ustreznih za analizo (64 popolnoma in 22 delno izpolnjenih vprašalnikov). Preostale enote so bile izločene zaradi nepopolnih ali praznih odgovorov.

7.1 Demografske značilnosti in poklicne izkušnje učiteljev vožnje

V raziskavi so sodelovali tako učiteljice vožnje (25 %) kot učitelji vožnje (68 %); manjši delež sodelujočih o spolu ni želel podati odgovora. Starostna struktura učiteljev vožnje

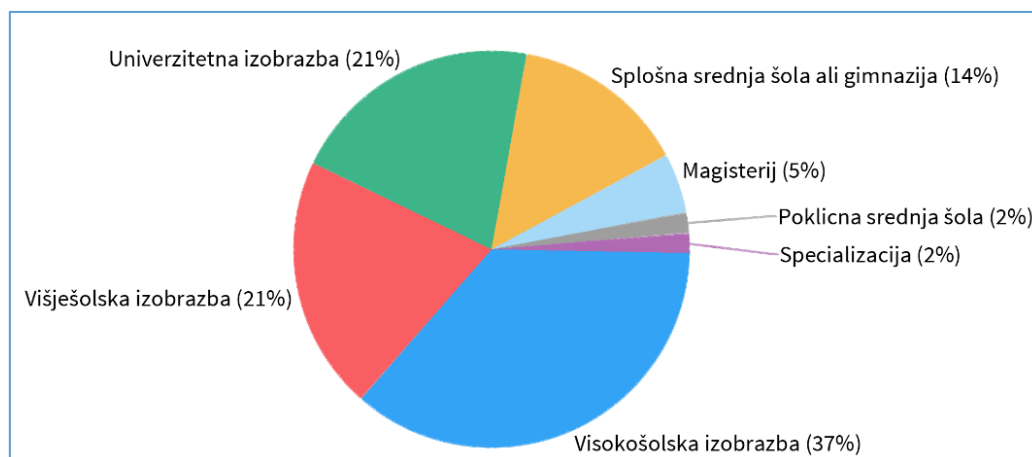
(Slika 79) kaže, da gre pretežno za strokovnjake srednje starosti. Največji delež predstavljajo učitelji v starostnem razredu med 46 in 55 let, pomemben delež pa zavzemata tudi skupini 36–45 let in 56–65 let. Mlajši učitelji so zastopani v manjšem obsegu, medtem ko je delež starejših od 65 let zanemarljiv.

Slika 79: Starostna porazdelitev učiteljev vožnje (N = 63)



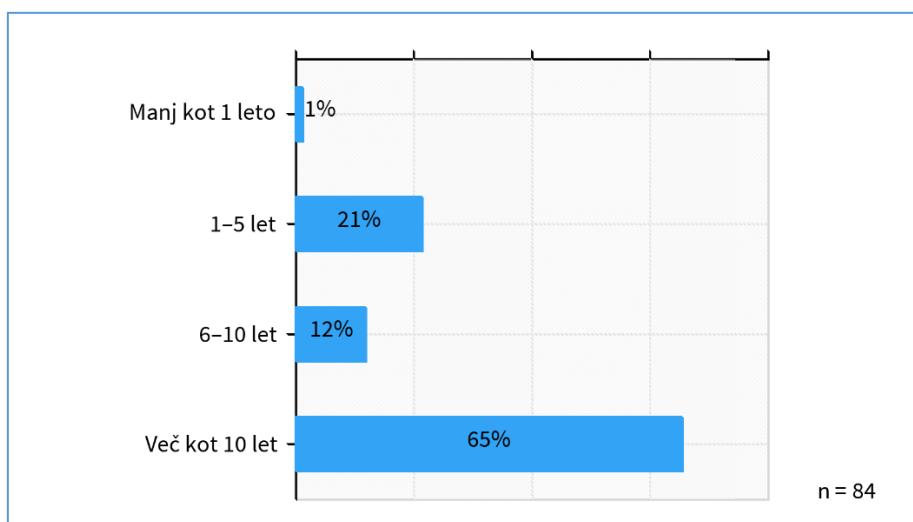
Izobrazbena struktura sodelujočih učiteljev vožnje kaže na razmeroma visoko raven formalne izobrazbe (Slika 80). Največji delež predstavljajo učitelji z visokošolsko izobrazbo, sledita višješolska in univerzitetna izobrazba. Srednješolska izobrazba je zastopana v manjšem obsegu, delež poklicne srednje izobrazbe pa je zanemarljiv.

Slika 80: Najvišje dosežena izobrazba učiteljev vožnje (N = 63)



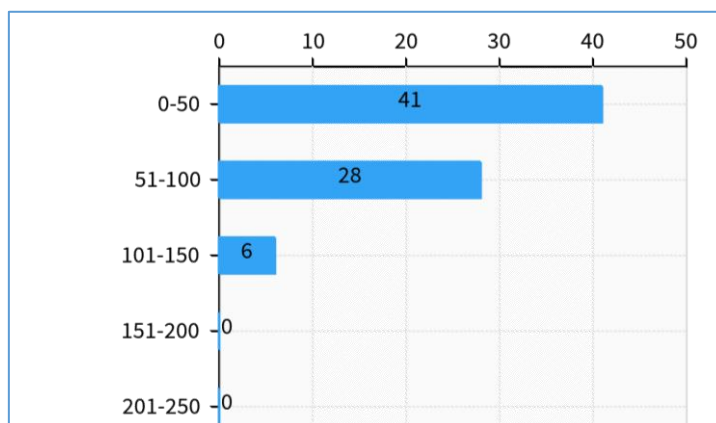
Porazdelitev učiteljev vožnje glede na delovne izkušnje (Slika 81) kaže, da v raziskavi prevladuje izrazito izkušen kader. Med 84 veljavnimi odgovori največji delež predstavljajo učitelji z več kot desetletnimi izkušnjami, medtem ko so učitelji z do desetletno prakso zastopani v manjšem obsegu.

Slika 81: Leta izkušenj v vlogi učiteljev vožnje (N = 84)



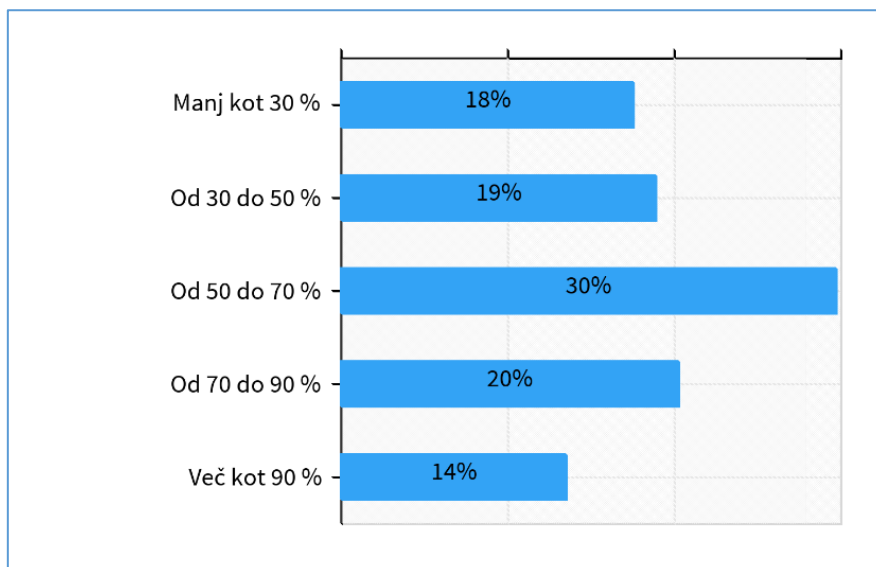
V nadaljevanju je predstavljen obseg kandidatov za kategorijo B, ki so jih anketirani učitelji vožnje poučevali v zadnjih 12 mesecih (Slika 82). Podatki temeljijo na lastnih številčnih ocenah učiteljev, pri čemer razredi niso bili vnaprej določeni. Rezultati kažejo na izrazito heterogen obseg dela med učitelji vožnje. Povprečno število poučevanih kandidatov na učitelja je bilo visoko, ob tem pa je bila zaznana tudi velika variabilnost med posamezniki (eden je navedel, da je imel med 451–500 kandidatov, ta učitelj v grafu ni prikazan). Večina učiteljev je v zadnjem letu poučevala do 100 kandidatov, medtem ko so bile zelo visoke vrednosti zabeležene le posamično in verjetno odražajo specifične okoliščine ali morebitno napako pri vnosu podatkov.

Slika 82: Število kandidatov, poučevanih v zadnjih 12 mesecih (N = 76)



V nadaljevanju je prikazan delež kandidatov, ki so se po oceni učiteljev vožnje v zadnjih 12 mesecih odločili za vožnjo s spremljevalcem (Slika 83). Porazdelitev odgovorov kaže na pretežno sredinske ocene, kar nakazuje na razmeroma stabilno vključenost kandidatov v sistem vožnje s spremljevalcem. Najpogosteje je bilo ocenjeno, da se za to obliko usposabljanja odloči približno polovica do dve tretjini kandidatov, o pomembnem deležu učiteljev pa je poročal tudi o višji stopnji vključevanja. Baza podatkov AVP pa kaže, da je razmerje kandidatov, ki vozijo s spremljevalcem, in tistih, ki se v sistem vožnje s spremljevalcem ne vključijo, enako porazdeljena.

Slika 83: Ocenjeni delež kandidatov, ki se odločijo za vožnjo s spremljevalcem (N = 74)

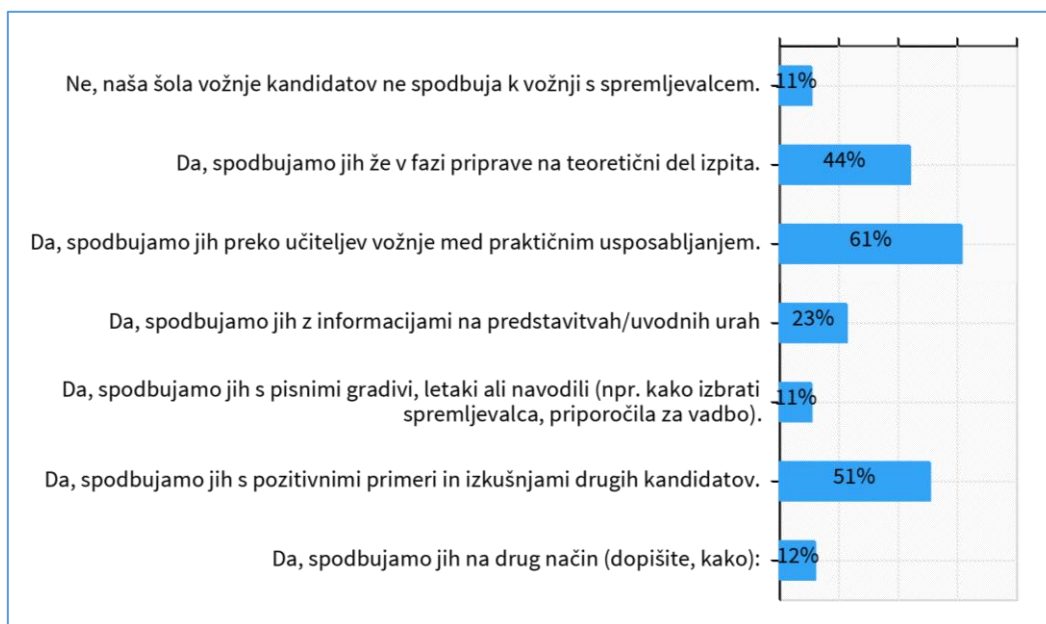


7.2 Prakse šol vožnje in način spodbujanja kandidatov

V tem sklopu so bila analizirana ravnanja šol vožnje v zvezi z vključevanjem kandidatov v sistem vožnje s spremljevalcem. Preučeno je bilo, v kolikšni meri šole vožnje to obliko usposabljanja aktivno spodbujajo, ter na kakšen način se spodbuda izvaja – bodisi v okviru teoretičnega in praktičnega usposabljanja bodisi preko informativnih aktivnosti. Dodatno je bilo preverjeno, ali posamezne šole postavljajo pogoje, ki presegajo zakonsko določene zahteve.

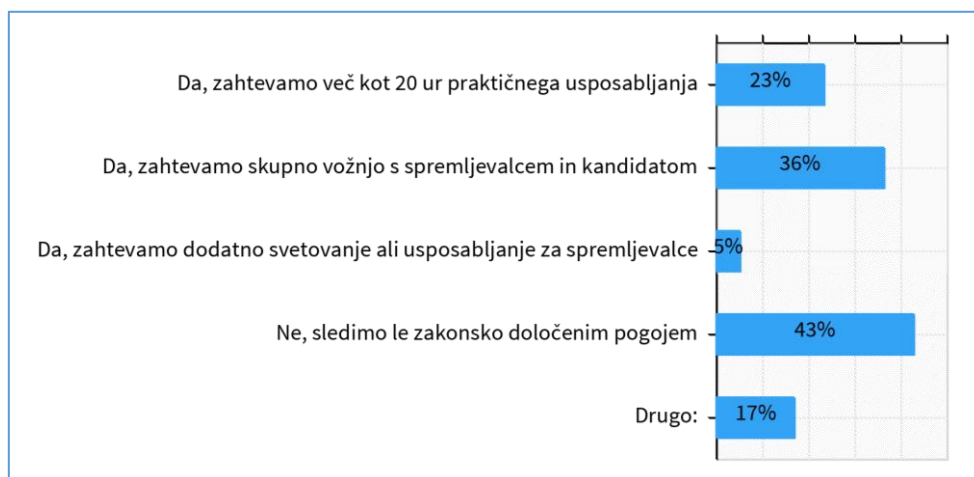
Najprej je predstavljen pregled načinov spodbujanja kandidatov k vključitvi v sistem vožnje s spremljevalcem (Slika 84). Rezultati kažejo, da je spodbujanje kandidatov k vključitvi v sistem razmeroma razširjena praksa. Najpogosteje poteka neposredno preko učiteljev vožnje med praktičnim usposabljanjem. Pogosta oblika spodbude so tudi pozitivne izkušnje drugih kandidatov ter seznanjanje z možnostjo že v fazi priprave na teoretični del izpita. Manj pogosto se uporabljajo formalnejši pristopi, kot so uvodne predstavitve ali pisna informativna gradiva. Manjši delež učiteljev je navedel, da njihova šola kandidatov k vključitvi ne spodbuja, kar kaže na določeno raznolikost pristopov med šolami vožnje. Odprti odgovori nakazujejo, da se sistem vožnje s spremljevalcem v praksi pogosto uporablja tudi kot prilagoditveni mehanizem ob organizacijskih ali individualnih izzivih (npr. čakalne dobe, finančne omejitve ali različna motivacija kandidatov). S tem njegova vloga presega zgolj formalno zakonsko opredelitev in postaja tudi praktično orodje za podporo kandidatom v obdobju pred izpitom.

Slika 84: Načini spodbujanja kandidatov k vožnji s spremljevalcem (N = 75)



Pregled dodatnih pogojev, ki jih posamezne šole vožnje po navedbah učiteljev postavljajo pred vključitvijo kandidata v vožnjo s spremljevalcem, kažejo (Slika 85), da pomemben delež šol vožnje ne uvaja dodatnih zahtev poleg zakonsko določenih pogojev. Med tistimi, ki dodatne zahteve vendarle postavljajo, je najpogostejša praksa izvedba skupne vožnje kandidata in spremljevalca ob prisotnosti učitelja vožnje, kar nakazuje prizadevanje za večjo usklajenost in kakovost prenosa informacij med vsemi udeleženi. V določenem obsegu se pojavlja tudi zahteva po večjem številu opravljenih učnih ur, kar kaže na težnjo po dodatni pripravi kandidata pred samostojnejšim vključevanjem v promet. Dodatno svetovanje ali usposabljanje spremljevalcev je redkejše, vendar poudarja zavedanje, da je kakovost spremljanja pomemben dejavnik prometne varnosti.

Slika 85: Dodatne zahteve šol vožnje za vožnjo s spremljevalcem (N = 77)



Opcija »drugo« je bila izbrana v 17 % primerov, kar kaže na prisotnost prilagojenih ali specifičnih praks v posameznih šolah vožnje. Iz odprtih odgovorov je razvidno več pomembnih tem, ki nakazujejo raznolikost pristopov:

- Varna presoja kandidata pred vključitvijo. Več učiteljev vožnje navaja, da se kandidat lahko vključi v vožnjo s spremljevalcem šele, ko ga učitelj oceni kot varnega (»učitelj mora obvezno predhodno oceniti...«).
- Prilagajanje številu ur glede na individualne potrebe. Mnogi odgovori poudarjajo, da so kandidati zelo različni, zato se število opravljenih ur ne določa enotno (»odvozimo toliko ur, kot jih kandidat potrebuje«).
- Svetovanje in vključitev spremljevalcev v »pouk«. Pogosto se pojavlja zahteva ali priporočilo, da spremljevalci prisedejo pri učni uri, da jih učitelj pouči o pravilnem usmerjanju voznika.
- Nadomeščanje sistemskih pomanjkljivosti. Nekateri odgovori odražajo poskuse kompenzacije za izzive sistema, npr.:
 - dolge čakalne dobe;
 - finančne omejitve kandidatov;
 - variabilno kakovost usposabljanja.
- Različne interne prakse med učitelji. Pojavljajo se tudi individualne prakse (»odvisno od inštruktorja«).

Predhodno vprašanje je bilo nadgrajeno s: »Ker ste izbrali, da zahtevate skupno vožnjo s spremljevalcem in kandidatom (kandidat vozi ob prisotnosti učitelja in spremljevalca), prosimo pojasnite, kako to izvedete v praksi.«. V odprtih navedbah se ponavljajo zlasti tri ključne teme:

- Prilagajanje pogojev individualnemu napredku kandidata. Več učiteljev vožnje je poudarilo, da se obseg zahtevanih ur določa glede na to, kdaj kandidat postane varen udeleženec v prometu ter kdaj ga je mogoče z zaupanjem predati v nadaljnje učenje s spremljevalcem.
- Aktivna vključitev spremljevalcev v proces usposabljanja. Nekatere šole priporočajo, ali zahtevajo, da se spremljevalec:
 - udeleži 1–4 učnih ur;
 - prisede na uro vožnje;
 - sodeluje pri analizi vožnje;
 - prejme navodila o svojih nalogah.
- Ocenjevanje varnosti pred dovoljenjem vožnje s spremljevalcem. Več učiteljev vožnje navaja, da mora učitelj vožnje pred odobritvijo izrecno oceniti, da je kandidat:
 - dovolj spreten;
 - stabilen v vožnji;
 - pripravljen na samostojno vožnjo.

Anketiranci so nato še odgovorili na vprašanje: »Ker ste označili, da zahtevate dodatno svetovanje ali usposabljanje za spremljevalce, prosimo, pojasnite kako izvedete to.«. Odgovori na odprto vprašanje kažejo, da se dodatno svetovanje za spremljevalce izvaja v razmeroma neformalni, a neposredno strokovni obliki, pri čemer so poudarjene predvsem praktične usmeritve za varno in učinkovito podporo kandidatu. Najpogostejši pristop je pogovor po končani učni uri ali povabilo na vožnjo, kjer spremljevalec prejme neposredne povratne informacije o napredku kandidata ter usmeritve, na katere elemente naj pri vadbi posebej pazi. Podobno je v več odgovorih navedeno, da se spremljevalcem svetuje glede ključnih poudarkov vožnje (npr. na katere napake naj bodo pozorni, in kako utrjevati znanje). Pri nekaterih šolah vožnje je usposabljanje nekoliko bolj strukturirano: spremljevalec se lahko oglasi v pisarni, kjer prejme

podrobnejša ustna navodila ali gradiva, kar kaže na bolj formaliziran, a še vedno individualno prilagojen pristop. En odgovor omenja tudi ponovitev testnih pol s spletne strani AVP, kar nakazuje, da je svetovanje lahko razširjeno tudi na teoretično pripravo z namenom okrepitve razumevanja prometnih pravil pri spremljevalcih.

7.3 Potek vožnje s spremljevalcem in organizacija usposabljanja

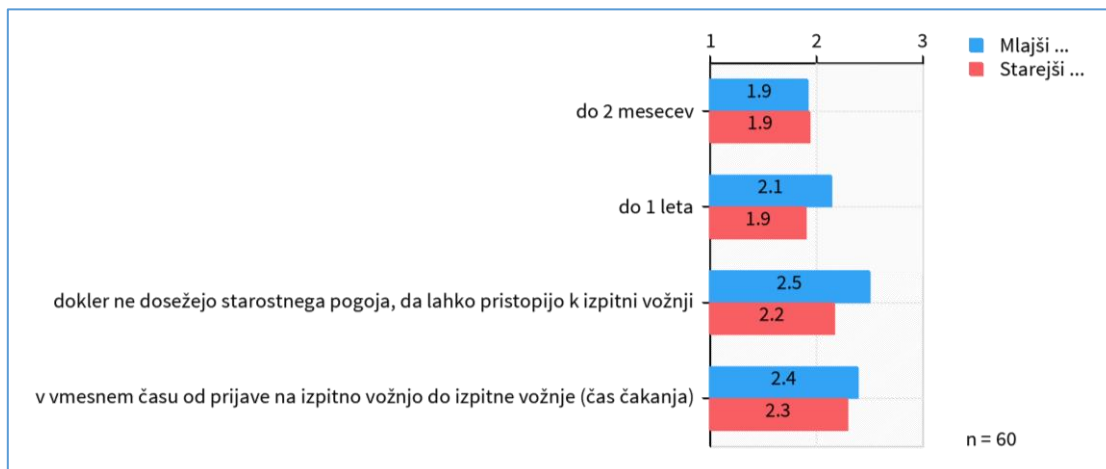
V tem sklopu so bili preučeni ključni vidiki izvajanja vožnje s spremljevalcem v praksi ter njena umeščenost v proces formalnega usposabljanja. Posebna pozornost je bila namenjena razmerju med praktičnim usposabljanjem v šoli vožnje in obdobjem vožnje s spremljevalcem, saj ta predstavlja pomemben vir dodatnih voznških izkušenj.

Najprej so predstavljene ocene učiteljev vožnje o trajanju vožnje s spremljevalcem pred pristopom k izpitni vožnji, ločeno za mlajše (16–17 let) in starejše kandidate (17,5 leta)³² (Slika 86). Učitelji vožnje so odgovarjali na trditve z uporabo tritočkovne lestvice (nihče – polovica – vsi), s čimer so ocenili, kako pogost je posamezen vzorec trajanja vožnje med njihovimi kandidati. Rezultati kažejo, da je pri mlajših kandidatih vožnja s spremljevalcem praviloma daljša in časovno bolj strukturirana, kar je povezano z izpolnjevanjem starostnega pogoja za pristop k izpitu. Po ocenah učiteljev večina mlajših kandidatov vozi s spremljevalcem bodisi do doseganja starostne meje bodisi v obdobju čakanja na izpitno vožnjo, pri čemer se pri delu kandidatov obdobje spremljane vožnje razteza tudi na daljše časovno obdobje. Pri starejših kandidatih je trajanje vožnje s spremljevalcem krajše in bolj vezano na organizacijske okoliščine, predvsem na čakanje na izpitni termin. To je skladno z dejstvom, da so ti kandidati že bližje izpolnjevanju starostnih pogojev za pristop k praktičnemu delu izpita.

³² Mlajši/starejši kandidati so obravnavani ločeno v smislu, ali gre za kandidate, ki so začeli voziti s 16 leti, kar bi bil pravi sistem vožnje s spremljevalcem, ali mogoče celo kandidate, ki so se v sistem priključili s razlogom vožnje med čakanjem na izpitno vožnjo.

Slika 86: Obseg vožnje s spremljevalcem pred izpitom za mlajše in starejše kandidate

(N = 60)



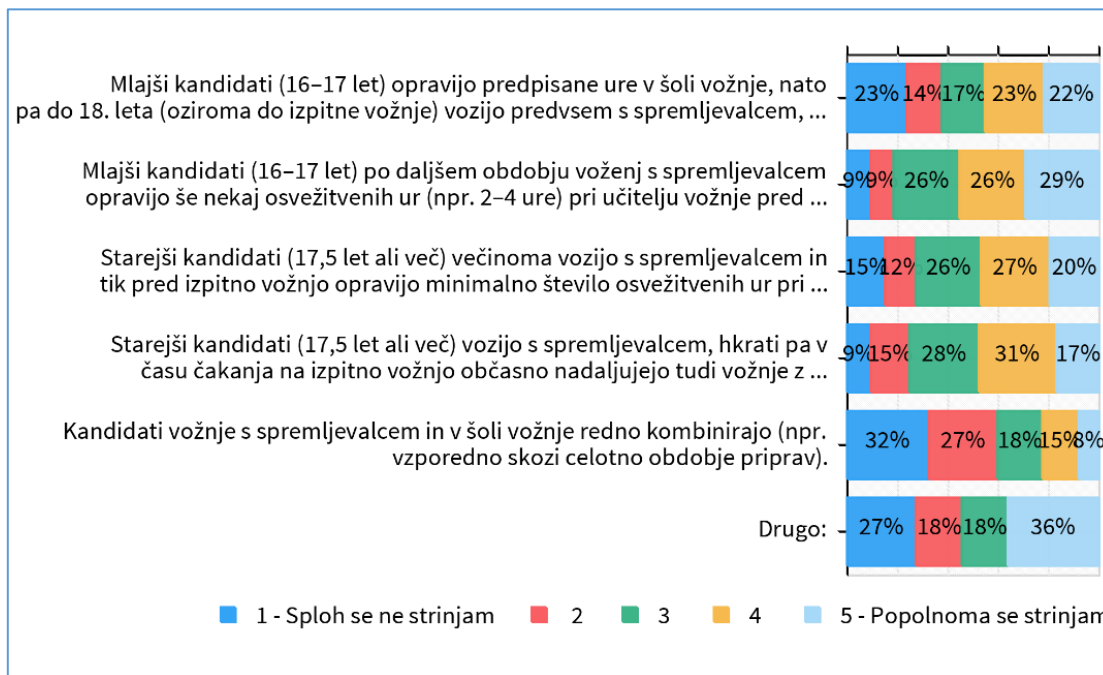
33

Analiza kombiniranja vožnje s spremljevalcem in formalnega usposabljanja pri učitelju vožnje kaže na raznolike prakse, ki se deloma razlikujejo glede na starost kandidatov (Slika 87). Ugotovljeno je bilo, da mlajši kandidati po opravljenih predpisanih urah pri učitelju vožnje praviloma nadaljujejo predvsem z vožnjo s spremljevalcem, in sicer vse do izpolnitve starostnega pogoja za pristop k izpitu oziroma do same izpitne vožnje. Pogosto se pred izpitom ponovno vključijo še v nekaj osvežitvenih ur pri učitelju vožnje, kar kaže na kombinacijo samostojnega utrjevanja znanja s spremljevalcem ter zaključne strokovne priprave. Pri starejših kandidatih je zaznan podoben vzorec. Tudi ti večinoma vozijo s spremljevalcem, tik pred izpitom pa opravijo dodatne ure pri učitelju vožnje, zlasti v obdobju, čakanja na izpitni termin.

V odprtih odgovorih so bili izpostavljeni predvsem trije vsebinski poudarki. Najprej je bilo opozorjeno na pomanjkanje strukturirane in kakovostne vožnje s spremljevalcem, saj naj bi nekateri kandidati vozili predvsem neformalno in brez jasnih učnih ciljev. Nadalje je bila izpostavljena nezadostna vključitev učitelja vožnje tik pred izpitom, kar naj bi bilo pogosto povezano s stroškovnimi razlogi. Kot tretji izziv je bilo navedeno pomanjkanje dejanskih voznških izkušenj oziroma premajhna količina prevoženih kilometrov, kar lahko vpliva na razvoj samostojnosti in varnega prometnega ravnanja.

³³ Pomen vrednosti: 1 –nihče; 2 – polovica; 3 –vsi

Slika 87: Kombiniranje vožnje s spremljevalcem in formalnega usposabljanja v šoli vožnje (N = 66)



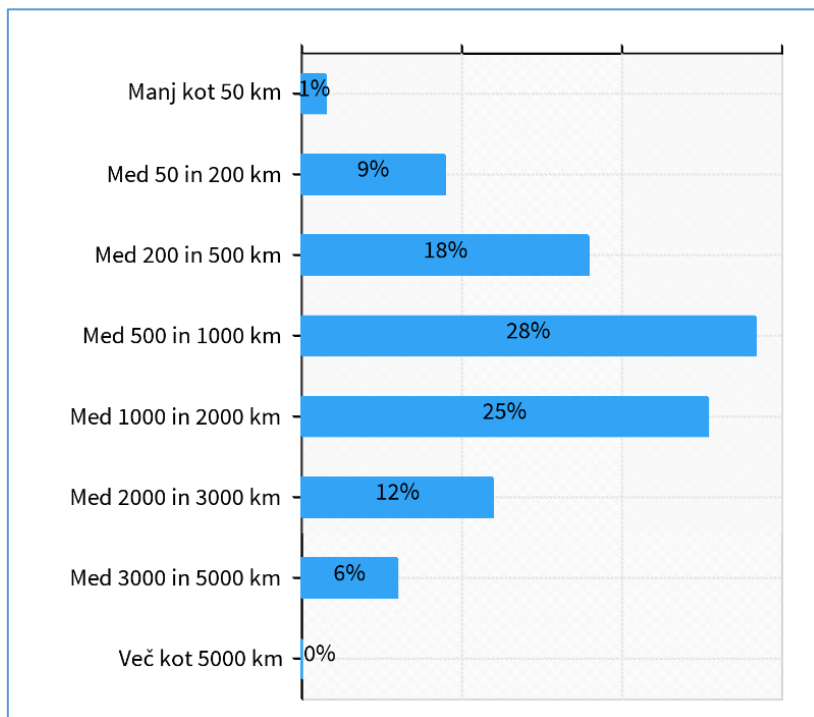
34

V nadaljevanju je predstavljen ocenjeni obseg kilometrov, ki jih mlajši kandidati v času vožnje s spremljevalcem prevozijo po presoji učiteljev vožnje (Slika 88). Ugotovitve kažejo, da je obseg prevoženih kilometrov praviloma razmeroma visok, pri čemer se največ ocen osredotoča na srednje razrede razdalj. Po mnenju učiteljev večina mlajših kandidatov prevozi zmerno količino kilometrov, ki je skladna s priporočili za postopno razvijanje začetnih voznških spretnosti.

³⁴ Trditve, ki na grafu niso vidne v celoti (omejitev grafa):

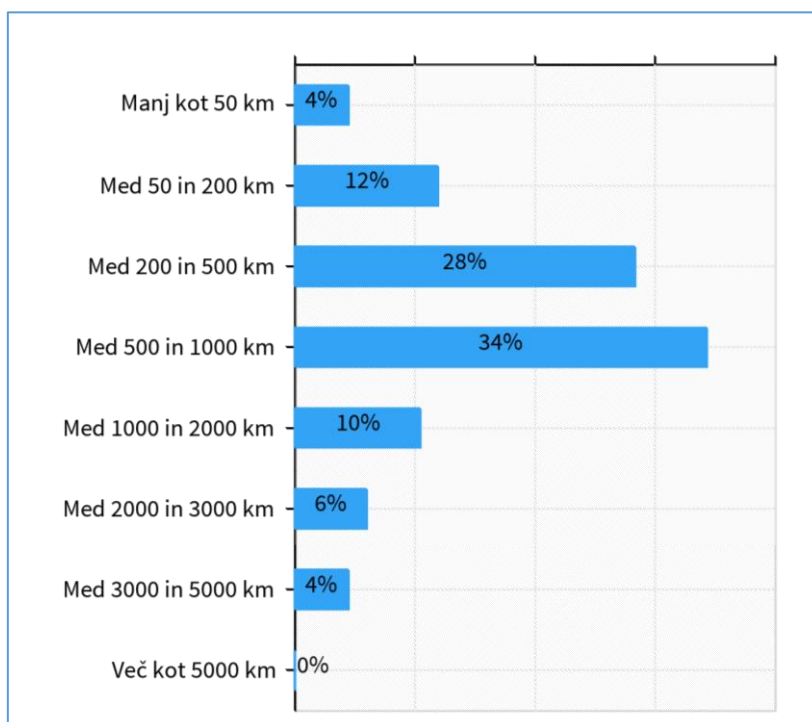
- Mlajši kandidati (16–17 let) opravijo predpisane ure v šoli vožnje, nato pa do 18. leta (oziroma do izpitne vožnje) vozijo predvsem s spremljevalcem, brez dodatnih ur pri učitelju vožnje.
- Mlajši kandidati (16–17 let) po daljšem obdobju voženj s spremljevalcem opravijo še nekaj osvežitvenih ur (npr. 2–4 ure) pri učitelju vožnje pred izpitno vožnjo.
- Starejši kandidati (17,5 let ali več) večinoma vozijo s spremljevalcem in tik pred izpitno vožnjo opravijo minimalno število osvežitvenih ur pri učitelju vožnje.
- Starejši kandidati (17,5 let ali več) vozijo s spremljevalcem, hkrati pa v času čakanja na izpitno vožnjo občasno nadaljujejo tudi vožnje z učiteljem vožnje.

Slika 88: Ocenjeni obseg prevoženih kilometrov s spremljevalcem - mlajši kandidati
(16 - 17 let) (N = 67)



V nadaljevanju je prikazan ocenjeni obseg kilometrov, ki jih po presoji učiteljev vožnje starejši kandidati prevozijo v času vožnje s spremljevalcem (Slika 89). Tudi pri starejših kandidatih se večina ocen osredotoča na srednje razrede prevoženih razdalj. Po mnenju učiteljev ti kandidati praviloma opravijo zmeren obseg dodatne vožnje, ki presega minimalne izkušnje, vendar redkeje dosega zelo visoke kilometrine. V primerjavi z mlajšimi kandidati je zaznano, da starejši praviloma prevozijo manj kilometrov. Mlajši kandidati se v sistem vožnje s spremljevalcem vključujejo daljše obdobje, pogosto do izpolnitve starostnega pogoja za pristop k izpitu, zato imajo več možnosti za vključevanje voženj v vsakodnevne aktivnosti. Pri starejših kandidatih pa je obdobje vožnje s spremljevalcem praviloma krajše, kar se odraža tudi v manjšem skupnem obsegu prevoženih kilometrov.

Slika 89: Ocenjeni obseg prevoženih kilometrov s spremljevalcem - starejši kandidati
(več kot 17,5 leta) (N = 67)



7.4 Predvideni učinki vožnje s spremljevalcem

Analiza ocen učiteljev vožnje o učinkih vožnje s spremljevalcem na kandidate (Slika 90) kaže, da so bili preučeni tako pozitivni kot tudi potencialno neželeni vplivi te oblike usposabljanja. V ospredju so bili vidiki razvoja voznških kompetenc, vedenjskih sprememb ter morebitnega prenosa neustreznih vzorcev vožnje.

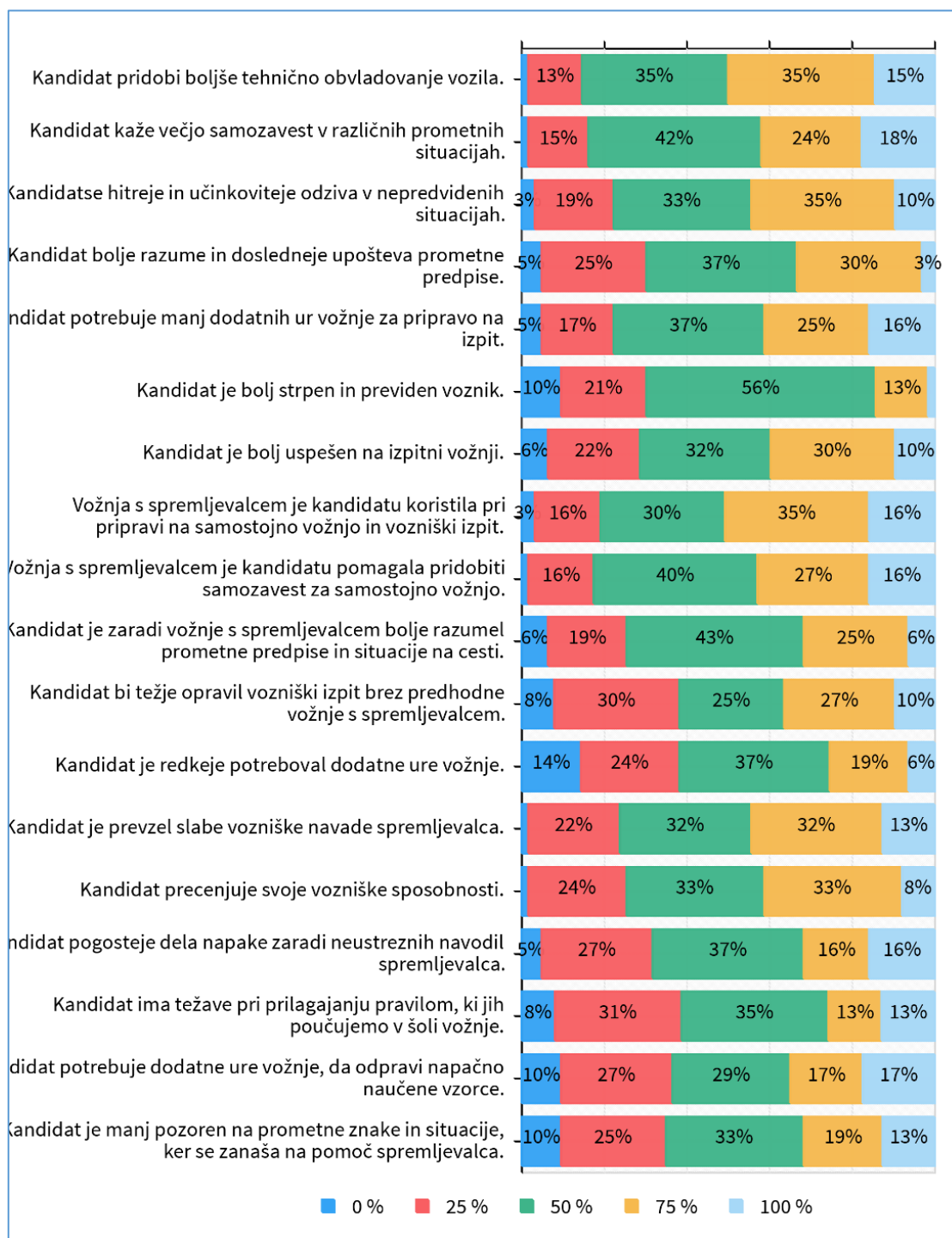
Rezultati nakazujejo, da so pozitivni učinki vožnje s spremljevalcem večinoma prepoznani. Najizraziteje je bilo zaznано izboljšanje tehničnega obvladovanja vozila ter povečanje samozavesti kandidatov v prometnih situacijah. Po oceni učiteljev se ti učinki uresničujejo pri pomembnem deležu kandidatov, kar potrjuje zaznано dodano vrednost dodatne prakse izven formalnega usposabljanja. Pozitivno je bilo ocenjeno tudi izboljšanje odzivnosti v nepredvidljivih prometnih okoliščinah ter boljše razumevanje prometnih pravil, čeprav so bile te ocene nekoliko bolj zmerne.

V zvezi s pripravo na izpitno vožnjo je bil vpliv vožnje s spremljevalcem ocenjen kot zmeren, a pozitiven. Po mnenju učiteljev ta oblika vožnje pri delu kandidatov zmanjšuje potrebo po dodatnih urah z učiteljem vožnje ter prispeva k večji uspešnosti na izpitu. Hkrati pa razpršenost ocen kaže, da učinki niso enotni in so odvisni od posameznika ter kakovosti izvedbe spremljane vožnje.

Ob pozitivnih vidikih so bili zaznani tudi neželeni učinki. Učitelji vožnje opozarjajo na prenos neustreznih ali slabih voznih navad s strani spremljevalcev ter na možnost podajanja napačnih navodil. V določenih primerih je bila opažena tudi potreba po dodatnih urah za odpravljanje napačno usvojenih vzorcev vožnje. Prav tako je bila izpostavljena možnost precenjevanja lastnih sposobnosti pri kandidatih, kar lahko vodi v vedenjske odklone, povezane s pretirano samozavestjo.

Slika 90: Ocenjeni učinki vožnje s spremljevalcem na kandidatovo usposobljenost

(N = 63)



35

³⁵ V grafu niso povsod vidne trditve v celoti. Večinoma na začetku trditve manjka »Kandidat«.

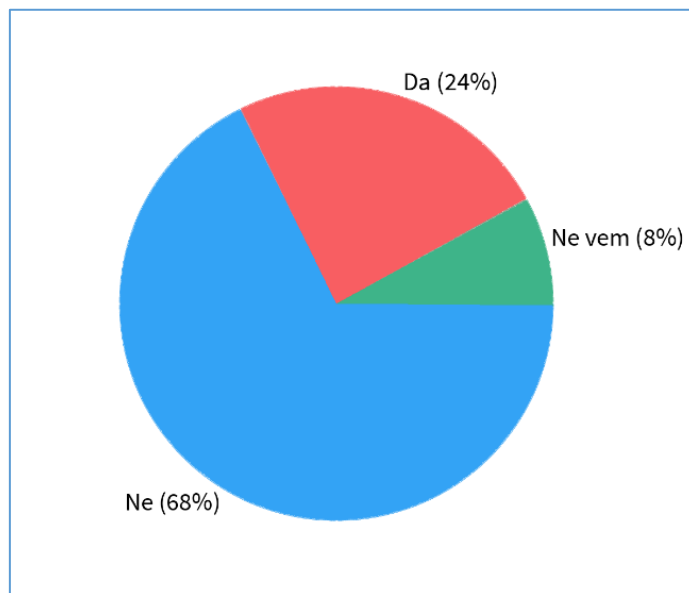
7.5 Ocenjevanje sistema in vloga učitelja vožnje pri izboljšavah

V nadaljevanju so bili obravnavani vidiki, povezani z učinkovitostjo sistema vožnje s spremljevalcem ter z vlogo učiteljev vožnje pri njegovem nadaljnjem razvoju. Ocenjevano je bilo, v kolikšni meri bi bilo smiselno v sistem vključiti določene nadgradnje ter kako lahko učitelji vožnje prispevajo k izboljšani podpori tako kandidatom kot spremljevalcem.

Preučeni so bili različni predlogi za izboljšanje obstoječe ureditve, med drugim uvedba jasnejših navodil za spremljevalce, doslednejše spremljanje napredka kandidatov med vožnjo s spremljevalcem ter večja vključitev simulacij nevarnih prometnih situacij v teoretični del usposabljanja. Takšna presoja omogoča identifikacijo področij, na katerih bi bilo mogoče dodatno okrepiti kakovost in varnost izvajanja vožnje s spremljevalcem ter prispevati k boljši pripravljenosti kandidatov na izpitno in kasnejšo samostojno vožnjo.

Analiza stališč učiteljev vožnje do morebitne obvezne uvedbe vožnje s spremljevalcem za vse kandidate (Slika 91) kaže, da takšna rešitev ni deležna večinske podpore. Večina učiteljev meni, da obveznost ni potrebna, medtem ko bi jo podprl manjši delež vprašanih, del sodelujočih pa ostaja neodločen. Povprečna vrednost odgovorov kaže na prevladujoče odklonilno stališče, pri čemer je razpršenost odgovorov razmeroma nizka, kar pomeni, da med učitelji glede tega vprašanja ni izrazitih razlik.

Slika 91: Stališča učiteljev vožnje do obvezne vožnje s spremljevalcem (N = 62)



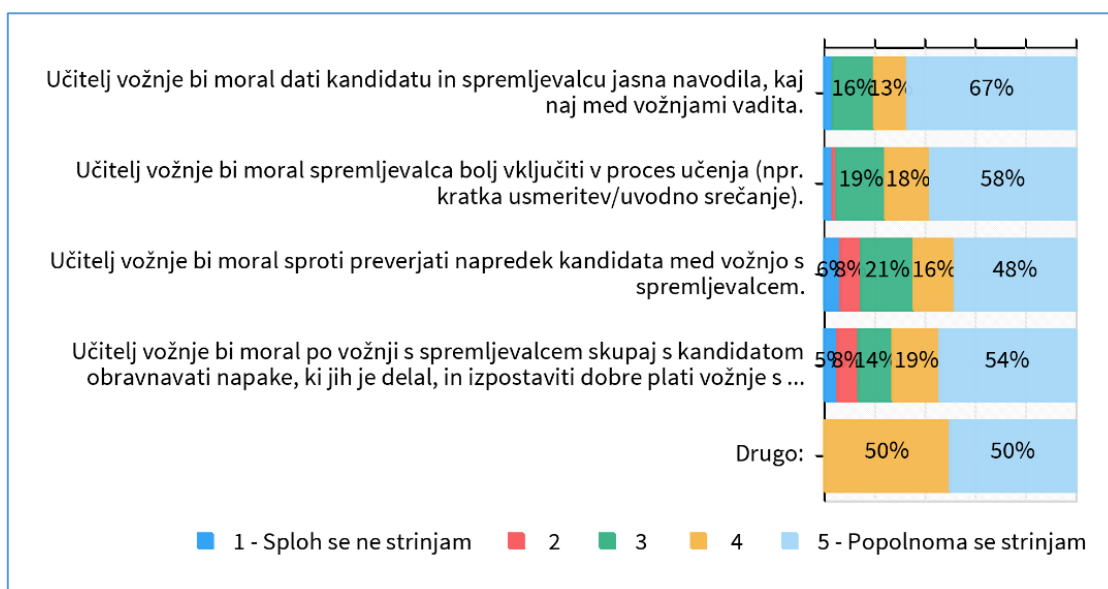
V nadaljevanju je predstavljena ocena učiteljev vožnje o tem, v kolikšni meri bi posamezni predlagani ukrepi lahko prispevali k večji učinkovitosti vožnje s spremljevalcem (Slika 93). Odgovori so bili podani na petstopenjski lestvici strinjanja, pri čemer višje vrednosti izražajo večjo podporo predlaganim izboljšavam. Prikaz tako omogoča vpogled v to, katere oblike dodatne podpore kandidatom in spremljevalcem so s strani strokovnjakov, ocenjene kot najbolj smiselne.

Analiza rezultatov kaže na izrazito visoko podporo ukrepom, usmerjenim v večjo strukturiranost in strokovno podporo procesa vožnje s spremljevalcem. Najvišje soglasje je bilo izraženo pri predlogih, da bi moral učitelj vožnje kandidatu in spremljevalcu posredovati jasna in konkretna navodila za vadbo ter da bi bilo smiselno spremljevalca bolj neposredno vključiti v proces učenja. Ti ukrepi so bili ocenjeni kot posebej pomembni za zagotavljanje enotnejšega in kakovostnejšega izvajanja vožnje s spremljevalcem.

Visoko podporo so prejeli tudi predlogi, povezani z rednim spremljanjem napredka kandidata. Poudarjena je bila potreba po sistematičnem preverjanju doseženega znanja in po skupni analizi napak, ki se pojavijo med vožnjo s spremljevalcem, kar bi omogočilo boljše usklajevanje med formalnim usposabljanjem in domačo prakso.

Odperti odgovori dodatno potrjujejo zaznano potrebo po večji strokovni podpori spremljevalcem. Kot pogosta težava je bila navedena njihova neustrezna pripravljenost na vlogo, zato so bili predlagani različni ukrepi, kot so predhodno usposabljanje spremljevalcev, njihova udeležba na uvodnih urah vožnje ali celo preverjanje njihovega vozniškega znanja. Ti predlogi kažejo, da učitelji vožnje prepoznajo ključno vlogo spremljevalca ter potrebo po bolj sistematični vključitvi tudi tega deležnika v proces usposabljanja.

Slika 92: Stopnja strinjanja učiteljev vožnje z ukrepi za izboljšanje vožnje s spremljevalcem (N = 62)



36

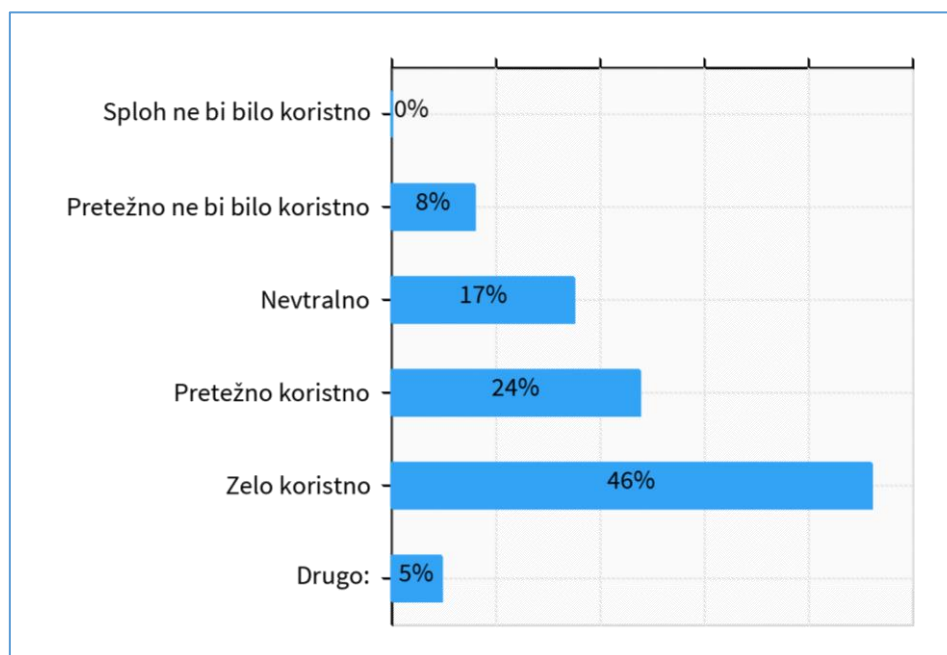
Ocena učiteljev vožnje glede smiselnosti vključitve simulacij tveganih prometnih situacij v usposabljanje (Slika 96) kaže na izrazito podporo predlaganemu ukrepu. Večina učiteljev vožnje ocenjuje, da bi vključitev simulacij pomembno prispevala k večji prometni varnosti in boljši pripravljenosti kandidatov. Zaznana je bila visoka stopnja strinjanja, pri čemer je le majhen delež sodelujočih izrazil zadržanost, izrazitega nasprotovanja pa ni bilo. Povprečna ocena potrjuje splošno naklonjenost uvedbi tovrstnih vsebin, razpršenost odgovorov pa ostaja zmerna.

³⁶ Celotna trditev: Učitelj vožnje bi moral po vožnji s spremljevalcem skupaj s kandidatom obravnavati napake, ki jih je delal, in izpostaviti dobre plati vožnje s spremljevalcem.

Rezultati kažejo, da učitelji vožnje v simulacijah prepoznavajo možnost varnega prikaza kritičnih prometnih situacij, ki jih med vožnjo s spremljevalcem ali učiteljem pogosto ni mogoče načrtno izvesti. Po njihovi oceni bi kandidati s pomočjo vodenih vizualnih prikazov razvijali boljše zaznavanje tveganj, hitrejšo odzivanje ter globlje razumevanje realnih prometnih nevarnosti.

Odpri odgovori pa opozarjajo tudi na nekatere pomisleke. Izpostavljena je bila možnost, da je teoretični del že sedaj vsebinsko obsežen, zato bi dodatne praktično usmerjene vsebine lahko predstavljale obremenitev, zlasti če bi bile uvedene prezgodaj. Prav tako je bilo poudarjeno, da bi bilo simulacije smiselno časovno umestiti po začetku praktičnega usposabljanja, ko kandidat že razume osnovne prometne situacije in lahko prikazane primere lažje poveže z lastno izkušnjo vožnje.

Slika 93: Ocenjevanje koristnosti vključitve simulacij tveganih prometnih situacij v teoretični del usposabljanja (N = 63)



7.6 Zahteve in pričakovanja do spremljevalcev

Analizirana je bila tudi strokovna presoja učiteljev vožnje glede ustreznosti obstoječih pogojev za spremljevalce ter morebitne potrebe po dodatnih zahtevah. Namen sklopa je bil ugotoviti, kateri kriteriji bi po njihovem mnenju prispevali k večji prometni varnosti in učinkovitejšemu izvajanju vožnje s spremljevalcem ter k bolj kakovostni podpori kandidatu pri pridobivanju izkušenj v realnem prometu.

Obraunavani so bili različni vidiki, med drugim starost in vozniške izkušnje spremljevalca, prometna disciplina (npr. odsotnost hujših prekrškov), dodatno usposabljanje v teoretični ali praktični obliki ter morebitna obvezna vključitev spremljevalca v določene ure vožnje z učiteljem. Preverjena je bila tudi smiselnost predhodne ocene primernosti spremljevalca pred začetkom izvajanja vožnje.

Rezultati kažejo (Slika 94), da so obstoječi pogoji za spremljevalce po oceni učiteljev vožnje v osnovi ustrezni, vendar dopuščajo možnosti za nadgradnjo. Hkrati ni izražene podpore ideji, da bi imel kandidat le enega spremljevalca, kar kaže na prepoznano vrednost fleksibilnosti in vključevanja več oseb v proces usposabljanja.

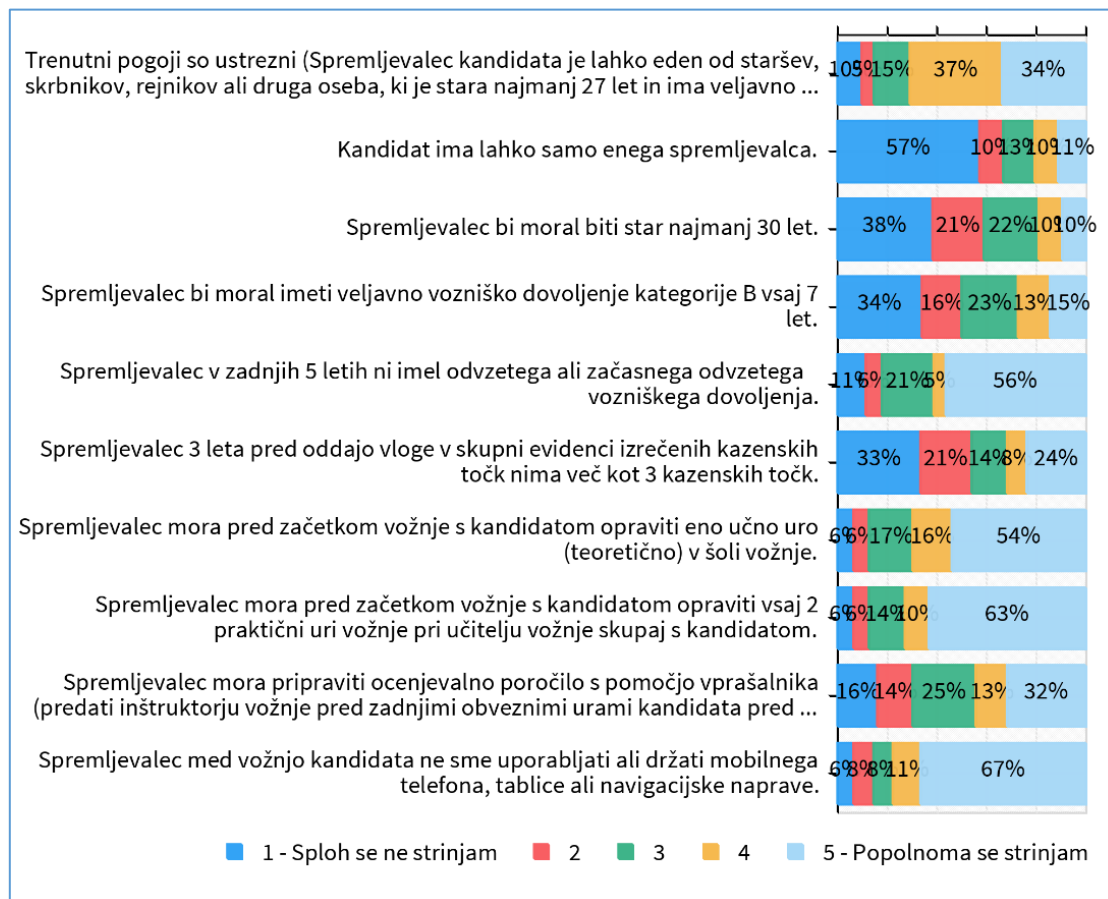
Pri morebitnem zaostrovanju pogojev glede starosti ali števila let voznških izkušenj je zaznana zadržanost. Predlogi o višji minimalni starosti ali daljšem obdobju imetništva voznškega dovoljenja niso prejeli izrazite podpore, kar nakazuje, da zgolj formalni kriteriji po mnenju učiteljev ne zagotavljajo nujno kakovostnejšega spremljanja.

Izrazito visoka pa je podpora pogojem, povezanim s prometno disciplino spremljevalca. Posebej je podprta zahteva, da spremljevalec v določenem obdobju pred spremljanjem ne bi smel imeti odvzema voznškega dovoljenja, kar kaže na poudarjanje osebne odgovornosti in zgledne prometne kulture.

Največjo podporo pa prejema uvedba obveznega usposabljanja za spremljevalce. Podprta je tako krajša teoretična priprava kot tudi vključitev spremljevalca v praktične ure vožnje z učiteljem. Prav tako je močno poudarjena zahteva, da spremljevalec med

vožnjo ne uporablja mobilnega telefona ali drugih naprav, kar potrjuje usmerjenost učiteljev vožnje v dosledno zagotavljanje varnosti in zgledega vedenja med vožnjo.

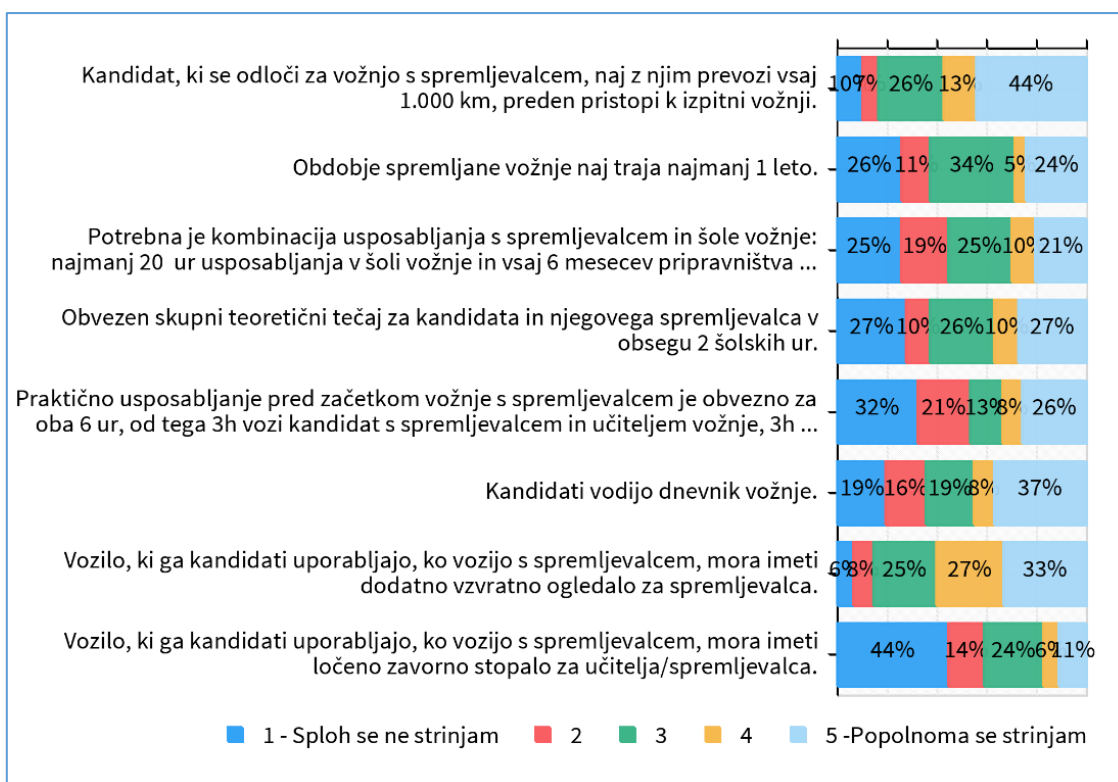
Slika 94: Stopnja podpore različnim dodatnim pogojem za spremljevalce (N = 63)



V nadaljevanju so predstavljene ocene učiteljev vožnje glede možnih nadgradenj sistema vožnje s spremljevalcem (Slika 95). Analiza kaže, da je največ podpore namenjene ukrepom, ki bi povečali dejanski obseg vožnje ter izboljšali tehnično varnost vozila, medtem ko so do obsežnejših sistemskih sprememb učitelji vožnje precej zadržani. Posebej je podprt predlog o določitvi minimalnega števila prevoženih kilometrov pred pristopom k izpitu, kar nakazuje prepričanje, da trenutni obseg praktičnih izkušenj pogosto ni zadosten. Relativno visoka podpora je izražena tudi predlogu o dodatnem vzvratnem ogledalu v vozilu, kar poudarja pomen boljšega nadzora in večje varnosti med vožnjo s spremljevalcem.

Nasprotno pa so kompleksnejše strukturne spremembe sistema deležne bistveno manjše podpore. Predlogi o obveznem daljšem obdobju vožnje s spremljevalcem ali o uvedbi formaliziranega pripravniškega modela niso bili izrazito podprti, kar kaže na zavedanje praktičnih omejitev ter različnih življenjskih okoliščin kandidatov. Prav tako je zaznana zadržanost do obsežnejšega predhodnega praktičnega usposabljanja spremljevalcev ali uvedbe obveznega skupnega teoretičnega tečaja.

Slika 95: Predlogi izboljšav sistema vožnje s spremljevalcem (N = 63)



37

7.7 Izkušnje učiteljev vožnje ter dodatni predlogi

V zaključnem sklopu vprašalnika so bili učitelji vožnje povabljeni k opisnemu podajanju lastnih izkušenj, opazanj in razmislekov glede izvajanja sistema vožnje s spremljevalcem

³⁷ Celotne trditve:

Potrebna je kombinacija usposabljanja s spremljevalcem in šole vožnje: najmanj 20 ur usposabljanja v šoli vožnje in vsaj 6 mesecev pripravništva pod vodstvom spremljevalca.

Praktično usposabljanje pred začetkom vožnje s spremljevalcem je obvezno za oba 6 ur, od tega 3h vozi kandidat s spremljevalcem in učiteljem vožnje, 3h prej učitelj uči spremljevalca v avtu.

v praksi. Namen tega dela je bil zajeti kvalitativne vpoglede, ki jih ni mogoče zajeti z ocenjevalnimi lestvicami, ter pridobiti celovitejše razumevanje izzivov, dobrih praks in potrebnih izboljšav sistema. Učitelji vožnje so imeli možnost poudariti ključne izzive, s katerimi se srečujejo pri delu s kandidati in njihovimi spremljevalci, ter predlagati konkretne rešitve, ki bi lahko prispevale k večji učinkovitosti, varnosti in konsistentnosti sistema vožnje s spremljevalcem.

Najprej so odgovarjali na vprašanje: »Kakšne so bile vaše izkušnje s spremljevalci kandidatov, ki ste jih učili?«. Odgovori učiteljev vožnje kažejo na izjemno raznoliko paleto izkušenj, ki segajo od izrazito pozitivnih do izrazito negativnih. Najpogosteje so izkušnje opisane kot dobre, večinoma dobre, pretežno pozitivne ali pozitivne, kar nakazuje, da v številnih primerih spremljevalci uspešno opravijo svojo vlogo. Hkrati pa se ponavljajo tudi nizi izjav, ki opozarjajo na sistemske težave, pomanjkljivo znanje spremljevalcev in neustrezne komunikacije s kandidati.

Odgovori razkrivajo, da so izkušnje spremljevalcev visoko variabilne. Sistem vožnje s spremljevalcem lahko deluje izjemno dobro – a le, če je spremljevalec ustrezno motiviran, kompetenten in v stiku z učiteljem vožnje. Pri delu z manj angažiranimi ali neustrezno pripravljenimi spremljevalci se pojavljajo resne težave: prenos napačnih navad, nezainteresiranost, prevelika živčnost ali nesposobnost strukturiranega vodenja. Iz odgovorov je razvidno, da je ključno izboljšanje mogoče doseči predvsem z:

- boljšo pripravo spremljevalcev;
- jasnimi navodili;
- večjim vključevanjem spremljevalcev v začetne učne ure;
- in učinkovitejšim komuniciranjem med šolo vožnje, kandidatom in spremljevalci.

Sledilo je še vprašanje: »Imate še kakšne dodatne pripombe ali predloge glede sistema vožnje s spremljevalcem?«. Odgovori na zadnje vprašanje odprtega tipa prinašajo širok spekter predlogov, kritik in opažanj, pri čemer se kaže močna potreba po nadgradnji sistema vožnje s spremljevalcem ter boljši organizaciji celotnega procesa usposabljanja kandidatov. Pripombe učiteljev lahko združimo v več tematskih sklopov:

- Potreba po boljšem usposabljanju spremljevalcev. Najpogosteje izpostavljen predlog je uvedba obveznega teoretičnega in praktičnega usposabljanja za spremljevalce pred začetkom vožnje. Učitelji vožnje poudarjajo, da spremljevalci pogosto nimajo dovolj znanja CPP, vozijo po zastarelih pravilih ali ohranjajo neustrezne navade.
- Prilagoditve pogojev, starosti in odgovornosti spremljevalcev. Nekateri učitelji menijo, da trenutno določeni pogoji niso optimalni. Pojavljajo se pobude za znižanje starostne meje ali po drugi strani za strožje kriterije pri kazenskih točkah, pa tudi za preverjanje dejanske usposobljenosti spremljevalcev.
- Predlogi za večjo formalizacijo: evidenca voženj, avstrijski model, šolski preizkus.
- Kritične pripombe glede obstoječega sistema. Nekateri učitelji poudarjajo, da se sistem vožnje s spremljevalcem pogosto zlorablja zaradi dolgih čakalnih dob ali zaradi finančnih motivov.
- Predlogi za izboljšanje kakovosti vožnje kandidatov. Učitelji vožnje opažajo, da kandidati pogosto premalo vadijo ključne elemente.
- Težave, povezane s čakalnimi vrstami in postopki. Več učiteljev poudarja, da dolge čakalne dobe za izpitno vožnjo bistveno vplivajo na sistem.

8 UGOTOVITVE IZ TESTIRANJA NA SIMULATORJU VOŽNJE

V okviru cilja C24 se preučuje, ali so se kandidati med vožnjo s spremljevalcem soočili z bolj nevarnimi situacijami kot med formalnim usposabljanjem v šoli vožnje ter ali menijo, da bi bilo smiselno v teoretični del usposabljanja vključiti preverjanje zaznavanja tveganih dogodkov s pomočjo simulacij. Del tega cilja je že obravnavan v poročilu *Značilnosti kandidatov za voziški izpit in njihove izkušnje z vožnjo s spremljevalcem*, medtem ko se to poglavje osredotoča na testno preverjanje simulatorja vožnje in povezane analize.

Eden ključnih izzivov sodobnih sistemov usposabljanja mladih voznikov je zagotavljanje zadostne in hkrati varne izpostavljenosti raznolikim ter tveganim prometnim situacijam. Sistem vožnje s spremljevalcem sicer omogoča povečanje obsega vožnje in pridobivanje izkušenj v realnem prometu, vendar ne zagotavlja nujno strukturirane obravnave redkih ali kompleksnih scenarijev (npr. zmanjšana vidljivost, nenadne nevarnosti, nepredvidljivo vedenje drugih udeležencev). V tem kontekstu se simulator vožnje obravnava kot dopolnilno orodje, ki omogoča nadzorovano, ponovljivo in varno učenje. Simulator vožnje namreč omogoča predstavitev zahtevnih prometnih situacij brez dejanskega tveganja, hkrati pa omogoča ponovljivost scenarijev in takojšnjo povratno informacijo. S tem se kandidatom omogoča razvoj zaznavanja nevarnosti in ustreznega odzivanja še pred srečanjem s takšnimi situacijami v realnem prometu.

To poročilo tako povzema glavne ugotovitve, ki izhajajo iz poročila: *Učinkovitost vožnje s spremljevalcem: Poročilo o testiranju na simulatorju vožnje* in ne vključuje podrobnih metodoloških procesov.

Raziskava je bila obravnavana s strani Komisije za etičnost raziskovanja na FL UM, ki je k načrtu raziskovanja izdala pozitivno mnenje.

8.1 Metodologija izvedbe testiranja na simulatorju

Za izvedbo raziskave je bil uporabljen simulator vožnje, ki se uporablja pri raziskovalnem delu na Fakulteti za logistiko UM. K sodelovanju so bili povabljeni mladi vozniki z različnimi vozniškimi izkušnjami. Udeleženci so pred in po vožnji na simulatorju izpolnili vprašalnik ter odvozili dva scenarija (v posameznih primerih podatki niso bili popolni zaradi tehničnih ali časovnih omejitev). Med vožnjo so uporabljali tudi očala za sledenje pogledu, kar je omogočilo celovit vpogled v vedenjske in vizualne značilnosti vožnje.

V raziskavi je bil uporabljen simulator vožnje s programsko opremo Carnetsoft (Carnetsoft, 2025), ki omogoča izvajanje standardiziranih scenarijev v nadzorovanem virtualnem okolju. Sistem omogoča ponovljivost pogojev (prometne situacije, vremenske razmere, gostota prometa) ter s tem primerljivost med udeleženci in scenariji. Simulacija je bila prikazana na treh zaslonih z realističnim prikazom notranjosti in zunanosti vozila. Vizualna pozornost je bila merjena z očali Tobii Pro Glasses 3, ki omogočajo natančno sledenje pogleda v realnem času. Očala vključujejo štiri kamere za oči in 16 osvetljevalnikov, kar omogoča zanesljivo sledenje očem, medtem ko širokokotna scenska kamera (106°) zajema prvoosebni pogled udeleženca. Sistem dopolnjujejo vgrajeni merilniki gibanja (pospeškometer, žiroskop in magnetometer), ki pomagajo ločevati premike glave od očesnih premikov. Zabeleženi so bili parametri za dva scenarija (običajna vožnja in vožnja v megli), in sicer:

- Trajanje intervala, ki pove, koliko ms je trajala vožnja v posameznem scenariju vožnje.
- Povprečno trajanje fiksacije med vožnjo za oba scenarija ločeno. Ta parameter meri čas, v katerem voznikovo oko ostane usmerjeno na eno točko, preden premakne pogled drugam, in gre za ključni kazalnik vizualne pozornosti, saj fiksacije odražajo trenutke, ko voznik dejansko obdeluje informacije iz prometnega okolja. Povprečno trajanje fiksacij je neposredno povezano s tem, kako učinkovito voznik zaznava nevarnosti, procesira informacije in sprejema odločitve. Izračunali smo povprečno trajanje na ravni celotne vožnje v enem scenariju.

- Povprečna velikost zenice med vožnjo za oba scenarija ločeno. Povprečna velikost zenice meri premer zenice (pupil size) med fiksacijami – torej, kako široko je odprta zenica, ko voznik usmeri pogled na določeno točko. Gre za objektivni fiziološki kazalnik, ki dopolnjuje samoocene udeležencev, saj se pogoji osvetlitve in prostora niso spreminjali med obema scenarijema, zato so meritve med seboj neposredno primerljive.
- Povprečno število sakad na minuto med vožnjo za oba scenarija ločeno. Število sakad na minuto meri, kako pogosto voznik premakne pogled z ene točke na drugo v eni minuti. Sakada je hiter, sunkovit očesni premik med dvema fiksacijama. Več sakad v minuti pomeni, da voznik hitreje pregleduje okolico, večkrat menja točko pozornosti in bolj aktivno išče informacije iz prometnega okolja.

V eksperimentalnem delu sta bila uporabljena dva scenarija vožnje, zasnovana z namenom primerjave vedenja voznikov v običajnih in zahtevnejših voznih pogojih. Prvi scenarij je predstavljal vožnjo v pretežno običajnih, preglednih vremenskih razmerah z zmerno gostim prometom. Vključeval je kombinacijo tipičnih prometnih situacij, kot so vožnja po regionalni cesti, vključevanje na hitrejšo cesto, vožnja skozi naselje, krožišče ter občasni nepričakovani dogodki (npr. pojav ovire na cestišču). Scenarij je bil zasnovan tako, da je zahteval stalno pozornost, prilagajanje hitrosti in ustrezno zaznavanje prometnega okolja, vendar je potekal v razmeroma dobrih vidnih pogojih in brez izrazito oteženih okoliščin. Drugi scenarij je bil vsebinsko zahtevnejši in je simuliral vožnjo v razmerah goste megle z bistveno zmanjšano vidljivostjo. Ključni element scenarija je bilo vključevanje na avtocesto ter vožnja v gostejšem prometu pri omejeni preglednosti. V primerjavi s prvim scenarijem je drugi scenarij zmanjšal vizualne informacije iz okolja (omejena vidljivost), povečal kognitivno obremenitev zaradi težjega zaznavanja hitrosti in razdalj, zahteval hitrejša odločanja pri vključevanju v gost promet, poudaril pomen pravilnega ocenjevanja tveganja v pogojih negotovosti.

V eksperimentalnem delu je sodelovalo 23 udeležencev. Vzorec je bil pretežno ženski, saj je bilo med sodelujočimi 15 žensk (65,2 %). Starost udeležencev se je gibala med 18 in 29 let, pri čemer je bila povprečna starost 21,8 leta. Vozniško dovoljenje kategorije B

so udeleženci v povprečju imeli 3,6 leta. Pred opravljanjem praktičnega dela vozniškega izpita so udeleženci v šoli vožnje opravili povprečno 31,4 ure vožnje, več kot polovica udeležencev (56,5 %) je bila na praktičnem delu izpita uspešna že v prvem poskusu, 30,4 % v drugem.

Kar zadeva vožnjo s spremljevalcem v procesu pridobivanja vozniškega dovoljenja kategorije B, je 60,9 % udeležencev navedlo, da so pred opravljanjem izpita vozili s spremljevalcem, medtem ko 39,1 % te izkušnje ni imelo. Med udeleženci, ki so vozili s spremljevalcem, je bilo v povprečju opravljenih 33,6 ure vožnje s spremljevalcem. Skupno so pod nadzorom spremljevalca prevozili povprečno 654 kilometrov. Vožnja s spremljevalcem se je najpogosteje začela pri 18. letu starosti (razpon 17–20 let), kar nakazuje, da je bila pogosto uporabljena kot oblika vožnje v obdobju čakanja na opravljanje praktičnega dela vozniškega izpita. Trajanje vožnje s spremljevalcem je znašalo od pol meseca do enega leta, povprečno 3,3 meseca.

8.2 Samoocena obremenitev med vožnjo

Na področju zaznanih obremenitev mladih voznikov med vožnjo v realnem okolju in na simulatorju vožnje je bilo uporabljeno orodje NASA TLX. Udeleženci so pred vožnjo na simulatorju ocenili obremenitev pri vožnji v realnem okolju, po zaključeni vožnji na simulatorju pa še obremenitev pri vožnji na simulatorju. Za ugotavljanje razlik v samoocenjeni težavnosti in obremenitvi med obema pogojevoma je bil uporabljen parni t-test (paired samples t-test). Analiza je bila izvedena na povprečni skupni oceni NASA TLX (izračunani iz šestih dimenzij) ter na posameznih dimenzijah (mentalna zahtevnost, fizična zahtevnost, časovna zahtevnost, uspešnost, prizadevanje in frustracija) (Tabela 6).

Rezultati so pokazali (Tabela 6, Tabela 7), so pokazali, da je bila mentalna zahtevnost v simulatorju statistično značilno višje ocenjena kot v realnem okolju (ocene na lestvici od 0 do 100). Statistično značilno višje je bilo v simulatorju ocenjeno tudi prizadevanje. Pri obeh dimenzijah je bil ugotovljen srednje velik učinek.

Največja razlika med pogoji je bila ugotovljena pri dimenziji uspešnosti, kjer je bila v simulatorju zaznana statistično značilno nižja uspešnost kot v realnem okolju; pri tem je bil učinek velik. Pri fizični zahtevnosti, časovni zahtevnosti in frustraciji statistično značilne razlike med pogojema niso bile ugotovljene. Prav tako se ni statistično značilno razlikovala skupna povprečna ocena NASA-TLX, kar kaže, da se celostna zaznana obremenitev med vožnjo v realnem okolju in vožnjo na simulatorju ni bistveno razlikovala.

Skupaj rezultati nakazujejo, da udeleženi vožnjo v realnem okolju in v simulatorju ocenjujejo kot primerljivo zahtevne, pri čemer pa se pojavijo razlike v posameznih komponentah delovne obremenitve, zlasti v zaznanem občutku potrebnega prizadevanja in uspešnosti ter mentalni zahtevnosti naloge.

Tabela 6: Deskriptivna statistika ocene obremenitve med vožnjo v realnem okolju in na simulatorju vožnje po dimenzijah NASA TLX (N = 23)

		Povprečje	Standardni odklon	Napaka standardnega odklona
Par 1 ³⁸	Mentalna zahtevnost - realno	36,74	21,352	4,452
	Mentalna zahtevnost - simulator	51,09	23,834	4,970
Par 2	Fizična zahtevnost realno	24,13	16,072	3,351
	Fizična zahtevnost simulator	33,70	21,962	4,579
Par 3	Časovna zahtevnost realno	41,52	19,036	3,969
	Časovna zahtevnost simulator	35,00	19,365	4,038
Par 4	Uspešnost realno	75,00	16,855	3,515
	Uspešnost simulator	54,57	23,975	4,999
Par 5	Prizadevanje realno	40,22	23,475	4,895
	Prizadevanje simulator	55,43	22,508	4,693
Par 6	Frustracija realno	34,78	23,183	4,834
	Frustracija simulator	40,65	27,065	5,643
Par 7	Povprečje NASATLX realno okolje	42,065	9,360	1,951
	Povprečje NASATLX simulator	45,072	12,446	2,595

³⁸ Konkretno v tem primeru gre za primerjavo kategorije mentalne zahtevnosti med vožnjo v realnem okolju in vožnjo na simulatorju vožnje. V povprečju so udeleženi vožnjo na simulatorju ocenili kot bolj zahtevno (51,09 od 100) kot vožnjo v realnem okolju (36,74 od 100), standardni odklon od the vrednosti pa je okoli 22 točk. Enako logiko prikazujejo tudi ostale vrstice v tej tabeli.

Tabela 7: Razlike v ocenah obremenitve med vožnjo v realnem okolju in na simulatorju vožnje po NASA TLX (N = 23)

Razlike med oceno za realno okolje in simulator	Parne razlike					t	df	Statistična značilnost	
	Povprečje razlike	Standardni odklon razlike	Napaka standardnega odklona razlike	95% interval zaupanja razlike				Enostranski p	Dvostranski p
				Spodnji	Zgornji				
mentalna zahtevnost ³⁹	-14,348	24,968	5,206	-25,145	-3,551	-2,756	22	,006	,012
fizična zahtevnost	-9,565	28,321	5,905	-21,812	2,682	-1,620	22	,060	,120
časovna zahtevnost	6,522	24,235	5,053	-3,958	17,002	1,291	22	,105	,210
uspešnost	20,435	25,669	5,352	9,335	31,535	3,818	22	<,001	<,001
prizadevanje	-15,217	31,023	6,469	-28,633	-1,802	-2,352	22	,014	,028
frustracija	-5,870	37,558	7,831	-22,111	10,372	-,750	22	,231	,461
povprečje NASATLX	-3,007	12,828	2,674	-8,554	2,540	-1,124	22	,137	,273

³⁹ Ta tabela oziroma rezultati v njej prikazujejo rezultate statistične analize razlik v obremenitvah. Na področju konkretno mentalne zahtevnosti je povprečje razlik med oceno mentalne zahtevnosti za vožnjo v realnem okolju in za vožnjo v simulatorju negativna (-14,348), kar še dodatno potrjuje, da so udeleženi kot bolj zahtevno na področju mentalne zahtevnosti ocenjevali vožnjo v simulatorju. Na teh razlikah je t test za parne primerjave pokazal, da gre za statistično značilno razliko, torej da so udeleženi konsistentno ocenevali simulator kot bolj mentalno zahteven kot vožnjo v realnem okolju. Enaka logika analize je prikazana tudi pri ostalih področjih obremenitve, prikazanih v tabeli.

Za preverjanje vpliva izkušnje vožnje s spremljevalcem na zaznano zahtevnost vožnje je bila izvedena mešana analiza variance z enim faktorjem znotraj subjektov (okolje vožnje: realno okolje, simulator) in enim faktorjem med subjekti (vožnja s spremljevalcem: da, ne). Analizirano je bilo, ali ta dejavnik vpliva na samooceno zahtevnosti, merjeno z orodjem NASA-TLX, v obeh okoljih vožnje. S tem smo želeli preveriti, ali tisti, ki so vozili s spremljevalcem, drugače vidijo in ocenjujejo stopnjo obremenitve med vožnjo v simulatorju, kar bi lahko kazalo na vpliv dodatnih izkušenj zaradi vožnje s spremljevalcem ali na prilagojenost na različne vozne situacije. Rezultati niso pokazali statistično značilnega glavnega učinka okolja, kar pomeni, da se skupna zaznana obremenitev med realnim okoljem in simulatorjem ni bistveno razlikovala. Prav tako ni bil ugotovljen statistično značilen glavni učinek vožnje s spremljevalcem, kar kaže, da se povprečne ocene NASA-TLX med udeleženci z izkušnjo vožnje s spremljevalcem in tistimi brez te izkušnje niso značilno razlikovale.

Tudi interakcijski učinek med okoljem in vožnjo s spremljevalcem ni bil statistično značilen, kar nakazuje, da sprememba zaznane obremenitve med realnim okoljem in simulatorjem ni bila odvisna od izkušnje vožnje s spremljevalcem. Deskriptivni rezultati sicer nakazujejo, da je bila v realnem okolju obremenitev nekoliko višje ocenjena pri udeležencih, ki so vozili s spremljevalcem, medtem ko so bile v simulatorju razlike med skupinama majhne. Vendar ti trendi niso dosegli statistične značilnosti.

8.3 Ocena koristnosti uporabe simulatorja

Za oceno zaznane koristnosti simulatorja vožnje so bili udeleženci zaprošeni, da na petstopenjski lestvici (1-sploh ne bi koristilo, 2-pretežno ne bi koristilo, 3-nevtrarno, 4-pretežno koristno, 5-zelo koristno) ocenijo smiselnost vključitve simulatorja v teoretični ali praktični del usposabljanja za pridobitev vozniškega izpita B kategorije, zlasti za vadbo tveganih prometnih situacij, ki jih je v realnih razmerah težko varno preverjati.

Vključitev simulatorja je bila na splošno ocenjena pozitivno. Večina udeležencev (65,2 %) je ocenila, da bi bila uporaba simulatorja pretežno ali zelo koristna, medtem ko je

nevtralnno stališče izrazilo 30,4 % udeležencev, negativno oceno pa je podal le en udeleženec (4,3 %).

Za preverjanje razlik v oceni koristnosti simulatorja med udeleženci, ki so vozili s spremljevalcem, in tistimi brez spremljevalca, je bil uporabljen Mann–Whitneyjev U-test za neodvisne vzorce. Pri preverjanju razlik glede na izkušnjo vožnje s spremljevalcem statistično značilne razlike v oceni koristnosti niso bile ugotovljene ($U = 35,00$, $Z = -1,86$, $p = ,062$). Čeprav razlika ni dosegla ravni statistične značilnosti, so udeleženci z izkušnjo vožnje s spremljevalcem dosegli nekoliko višje povprečne range kot udeleženci brez te izkušnje, tako da vseeno lahko sklepamo na obstoj razlik med skupinama. Tudi analiza porazdelitve odgovorov ni pokazala statistično značilnih razlik med skupinama.

Spearmanova korelacija ni pokazala statistično značilne povezanosti med številom poskusov opravljanja izpita in oceno koristnosti simulatorja, kar nakazuje, da uspešnost kandidata na izpitu ni povezana z njegovim odnosom do uporabe simulatorja. Prav tako ni bila ugotovljena statistično značilna povezanost med številom opravljenih ur vožnje v šoli vožnje in oceno koristnosti simulatorja. Tudi Pearsonova korelacija je pokazala zanemarljivo povezavo, kar dodatno potrjuje odsotnost linearnega odnosa med količino praktičnih izkušenj, ki so jih imeli vozniki pred opravljanjem izpita, in zaznana uporabnostjo simulatorja. Skupno gledano rezultati kažejo, da zaznana koristnost simulatorja ni povezana niti s številom poskusov opravljanja izpita niti s količino opravljenih ur vožnje v šoli vožnje, kar nakazuje relativno enotno zaznavo potencialne vloge simulatorja med udeleženci z različno stopnjo voznških izkušenj.

Udeleženci so bili dodatno vprašani, na kakšen način bi bilo po njihovem mnenju smiselno vključiti simulator vožnje v izobraževanje za pridobitev voznškega dovoljenja B kategorije. Kvalitativna analiza odgovorov je pokazala več vsebinskih sklopov:

- Predlagan čas in način vključitve. Najpogosteje je bila predlagana vključitev simulatorja pred začetkom praktičnih voženj, zlasti kot uvod v realno vožnjo. Predlagano je bilo, da bi kandidat pred prvo vožnjo na cesti opravil omejeno število ur na simulatorju (najpogosteje 2–3 ure), s čimer bi pridobil osnovni občutek za upravljanje vozila, uporabo pedal ter zaznavanje prometnega okolja.

Simulator je bil pogosto umeščen tudi v okvir teoretičnega dela usposabljanja oziroma CPP predavanj, bodisi kot dopolnilo predavanjem bodisi kot praktični preizkus znanja po zaključeni teoriji. V nekaterih odgovorih je bil predlagan postopen model usposabljanja (simulator – poligon – realni promet).

- Simulator je bil najpogosteje razumljen kot dopolnilno učno orodje za:
 - seznanjanje z osnovami vožnje in pridobivanje začetnih izkušenj;
 - utrjevanje prometnih predpisov;
 - vadbo specifičnih voznških postopkov (npr. uporaba ogledal, preverjanje mrtvih kotov);
 - merjenje ali urjenje reakcijskega časa;
 - vadbo zaviranja v sili ter drugih tveganih situacij;
 - razvijanje zavedanja o prometnih tveganjih.

Posebej je bila poudarjena možnost varnega preizkušanja nevarnih situacij, ki jih je v realnem prometu težko ali tvegano načrtno poustvariti.

- Zaznane prednosti. Kot glavne prednosti so bile navedene:
 - varno okolje za učenje brez dejanskega tveganja;
 - možnost pridobivanja osnovnih izkušenj pred vstopom v realni promet;
 - boljša priprava na nepredvidljive situacije;
 - postopno uvajanje v vožnjo.
- Zaznane omejitve. Ob pozitivnih stališčih so bile večkrat poudarjene tudi omejitve. Izpostavljeno je bilo, da je občutek vožnje na simulatorju drugačen od vožnje v realnem vozilu ter da simulacija ne more v celoti nadomestiti izkušenj iz realnega okolja. Omenjena je bila tudi možnost oblikovanja nerealnih predstav o vožnji, če simulator ni dovolj realističen. Več udeležencev je zato poudarilo, da bi moral simulator ostati dopolnilo, ne pa nadomestilo praktične vožnje v realnem vozilu ali na poligonu.

V vprašanju, kaj jih je med vožnjo na simulatorju najpogosteje motilo, so udeleženci kot najbolj moteče pri vožnji na simulatorju najpogosteje izpostavili ergonomске in tehnične razlike v primerjavi z realnim vozilom ter omejeno realističnost simulacije. Odgovori kažejo, da so bile zaznane težave predvsem povezane z upravljanjem vozila, zaznavo okolja in telesnim udobjem med vožnjo. Velik del udeležencev je omenjal neprilagojeno

velikost ali postavitev volana, menjalnika in pedal. Pogoste so bile pripombe o premajhnih ali preblizu postavljenih pedalih, nenaravnem položaju nog ter drugačnem občutku zaviranja ali delovanja sklopke. Nekateri so poročali o težavah pri uporabi smernikov ali prestavljanju, kar kaže na odstopanje od standardne razporeditve komand v realnem vozilu.

Udeleženci so večkrat poudarili, da simulator ne daje popolnoma realističnega občutka vožnje, zlasti pri zavijanju, pospeševanju in zaviranju. Omenjeni so bili tudi drugačni odzivi vozila ter občutek »trde« ali nenaravne vožnje. Nekateri odgovori nakazujejo, da so razlike v dinamiki vozila oteževale hitro prilagoditev na simulirano okolje. Del odgovorov se nanaša na uporabo več zaslonov in orientacijo v virtualnem prostoru. Udeleženci so poročali o zmedenosti pri gledanju levo in desno, težavah pri zaznavanju prometnega okolja ter občutku manjše preglednosti v primerjavi z realnim vozilom. Megla ali vizualni učinki so pri nekaterih povzročili nelagodje ali utrujenost oči.

Skupno gledano odgovori kažejo, da moteči dejavniki niso bili povezani toliko z vsebino nalog, temveč predvsem z občutkom realističnosti in ergonomijo simulatorja. Udeleženci simulatorja večinoma ne zavračajo kot učnega orodja, vendar poudarjajo, da bi večja prilagoditev upravljalnih elementov, bolj realistični odzivi vozila in bolj intuitivna vizualna postavitev lahko izboljšali uporabniško izkušnjo. Simulator, ki je bil uporabljen pri testiranju, je enostaven in manj zmogljiv, sestavljen iz lažje dostopnih komponent, in tako primerljiv s simulatorji, za katere lahko pričakujemo, da bi jih v svoj proces vključila večina avtošol v prvih fazah implementacije.

8.4 Parametri vizualne pozornosti

Uporaba metod merjenja vizualne pozornosti v eksperimentalnem delu raziskave omogoča objektivno preverjanje, ali simulator vožnje vpliva na vizualno zaznavanje in strategije obdelave prometnih informacij pri mladih voznikih. Ker je eden izmed ciljev sistema vožnje s spremljevalcem postopno razvijanje sposobnosti zaznavanja nevarnosti in učinkovitega vizualnega skeniranja okolja, analiza fiksacij, sakad in pupilometričnih

odzivov predstavlja neposreden kazalnik vedenjskih sprememb, ki jih subjektivne ocene same ne morejo zajeti. Primerjava scenarijev vožnje v različnih pogojih (npr. običajna vožnja in vožnja v megli) tako omogoča oceno, ali simulator spodbuja vzorce vizualnega vedenja, ki so povezani z varnejšo vožnjo, ter ali lahko predstavlja smiselno dopolnitev obstoječega sistema usposabljanja mladih voznikov.

Merjeni so bili različni kazalniki vizualne pozornosti: povprečno trajanje fiksacij (koliko časa je pogled usmerjen v eno točko), povprečna širina zenice ter število sakad (hitrih premikov pogleda), vključno s številom sakad na minuto. Vsak kazalnik je bil izračunan za vsakega udeleženca posebej v obeh scenarijih vožnje – v običajnih razmerah in v razmerah z meglo. Cilj analize je bil ugotoviti, ali se vizualno vedenje med obema pogojema razlikuje, pa tudi, v kolikšni meri so bili udeleženci obremenjeni in pod pritiskom, zaradi česar se spremenijo tudi parametri vizualne pozornosti. Uporabljeni so bili parni t-testi za odvisne vzorce (N = 22). Ugotovitve so:

- Rezultati so pokazali, da so bile fiksacije v scenariju z meglo statistično značilno daljše kot v običajnem scenariju. To pomeni, da so udeleženci v pogojih slabše vidljivosti pogled dlje zadrževali na posameznih točkah, učinek pa je bil srednje velik.
- Statistično značilna razlika je bila ugotovljena tudi pri povprečnem premeru zenice. V običajnem scenariju je bil premer zenice večji kot v scenariju z meglo. Učinek je bil zelo velik, kar kaže na izrazito razliko v fiziološkem odzivu med scenarijema.
- Ker sta se scenarija razlikovala v skupnem trajanju vožnje, je bila za primerjavo uporabljena tudi relativna frekvenca sakad na minuto. Pri tem kazalniku statistično značilne razlike med običajnim scenarijem in scenarijem z meglo niso bile ugotovljene. To nakazuje, da se pogostost premikov pogleda glede na čas trajanja vožnje med scenarijema ni bistveno spremenila, čeprav so se nekateri drugi vidiki vizualnega vedenja razlikovali.

8.5 Povezanost samoocenjene obremenitve in parametrov vizualne pozornosti

Za dodatno razumevanje odnosa med subjektivno zaznano obremenitvijo in objektivnimi spremembami vizualnega vedenja je bila izvedena Spearmanova korelacijska analiza med spremembami parametrov vizualne pozornosti med scenarijema (sprememba premera zenice, sprememba frekvence sakad in sprememba trajanja fiksacij) ter povprečnimi ocenami NASA-TLX za simulator (N = 22).

Rezultati so pokazali statistično značilno pozitivno povezanost med spremembo premera zenice in povprečno oceno NASA-TLX za vožnjo na simulatorju. To nakazuje, da so udeleženci, ki so vožnjo na simulatorju zaznavali kot bolj obremenjujočo, izkazovali tudi večje spremembe pupilometričnega odziva med scenarijema. Večji pupilometrični odziv (širše zenice) kaže na večjo obremenjenost in vpliv stresa pri vožnji, kar je tudi učinek, ki si ga na nek način z vadbo v simulatorju želimo doseči, saj gre za izpostavljenost kritičnim situacijam in okoljem, ki jih navadno udeleženi ne bi izkusili ali jih ne bi izkusili tako pogosto, kjer pa je pričakovano, da bodo udeleženi pod večjo obremenitvijo kot pri navadni vožnji.

Med spremembo trajanja fiksacij (torej, kako dolgo so udeleženi gledali v posamezno točko pri posameznem scenariju) in subjektivnimi ocenami obremenitve (torej, kako zahtevno ocenjujejo vožnjo na simulatorju) ni bilo ugotovljenih statistično značilnih povezav za simulator, kar nakazuje, da daljše fiksacije v pogojih zmanjšane vidljivosti niso neposredno povezane s subjektivnim občutkom zahtevnosti vožnje. Prav tako spremembe frekvence sakad na minuto niso bile statistično značilno povezane z ocenami NASA-TLX. Ta rezultat kaže na ugotovitev, da načini iskanja informacij med vožnjo na simulatorju ostajajo enaki v obeh pogojih vožnje in se ne spreminjajo pomembno, ko se večja zahtevnost vožnje. Kot nadaljevanje te raziskave bi bilo smiselno podrobneje preveriti tudi vzorce vizualne pozornosti na krajših intervalih voženj na simulatorju, ko so bile dejansko prisotne kritične situacije (npr. predmet na cesti) in preveriti tudi, ali se s ponavljajočo se izpostavljenostjo tovrstnim situacijam vzorci

vizualne pozornosti prilagodijo na način boljšega odkrivanja nevarnosti in hitrejših reakcij. To bi pokazalo na izobraževalno vrednost simulatorjev v smislu izboljšanja odzivanja na kritične situacije v prometu.

Med samimi parametri vizualnega vedenja se je pokazala zelo močna negativna povezanost med spremembo trajanja fiksacij in spremembo frekvence sakad, kar je skladno s pričakovanim vzorcem vizualnega skeniranja – daljše fiksacije (umiritve pogleda na eni točki) so povezane z manj pogostimi premiki pogleda. Sprememba pupilometrije je bila z obema parametroma povezana na ravni statističnega trenda ($p \approx .05$), vendar povezavi nista dosegli statistične značilnosti. Ti rezultati validirajo veljavnost raziskovalnega pristopa, saj so se vsi parametri spreminjali v pričakovanih smereh in povezano, npr. daljši pogledi v eno točko pomenijo manj premikov smeri pogleda v neki časovni enoti.

Skupno gledano rezultati nakazujejo, da subjektivno zaznana obremenitev med vožnjo na simulatorju delno sovпада z objektivnimi fiziološkimi odzivi (pupilometrija), medtem ko spremembe v strategijah vizualnega skeniranja (fiksacije in sakade) niso neposredno povezane s samooceno zahtevnosti. To lahko pomeni, da vožnja na simulatorju ni samo subjektivno ocenjena kot bolj zahtevna kot vožnja v realnem okolju, temveč so udeleženi v bolj zahtevnih scenarijih med vožnjo na simulatorju izkazovali tudi objektivne pokazatelje različnih obremenitev, torej je simulator lahko koristno orodje za vadbo pogojev večje obremenitve.

Za dodatno razumevanje odnosa med subjektivno zaznano obremenitvijo in objektivnimi kazalniki vizualnega vedenja smo izračunali korelacije med spremembo povprečne ocene NASA-TLX med simulatorjem in realnim okoljem (Δ NASA-TLX) ter spremembami parametrov vizualne pozornosti med scenarijema (Δ premer zenice, Δ sakade na minuto, Δ trajanje fiksacij), da bi podrobneje preverili, ali udeleženi, ki simulator ocenjujejo kot bolj zahteven od realne vožnje, tudi kažejo večje znake obremenitve v bolj zahtevnih scenarijih. Zaradi velikosti vzorca in narave podatkov smo uporabili Spearmanov koeficient korelacije. Rezultati niso pokazali statistično značilnih povezav med spremembo zaznane obremenitve in spremembo posameznih parametrov

vizualne pozornosti. Korelacija med spremembo NASA-TLX in spremembo premera zenice je bila pozitivna, vendar statistično neznačilna, prav tako povezava s spremembo frekvence sakad in spremembo trajanja fiksacij. Rezultati tako nakazujejo, da subjektivno zaznana sprememba delovne obremenitve med simulatorjem in realnim okoljem ni neposredno povezana s spremembami vzorcev vizualnega skeniranja ali pupilometričnega odziva, tako da se naša predvidevanja o povezavi med oceno obremenitve v simulatorju in večjimi fiziološkimi obremenitvami pri zahtevnejših scenarijih niso potrdila.

Rezultati dodatno nakazujejo, da spremembe v subjektivno zaznani obremenitvi med vožnjo v simulatorju in v realnem okolju niso nujno neposredno povezane s spremembami osnovnih vzorcev vizualnega skeniranja. To pomeni, da simulator lahko vpliva predvsem na subjektivno izkušnjo zahtevnosti naloge, občutek prizadevanja ali zaznano uspešnost, vendar pa se temeljne strategije vizualne pozornosti pri udeležencih ne spremenijo bistveno v odvisnosti od zahtevnosti simulacijskega scenarija. Iz tega lahko sklepamo, da je prostor za vpeljavo simulatorja vožnje predvsem v zgodnjih fazah učenja, ko lahko delujejo kot podporno okolje za spoznavanje situacij in tveganj, ne pa nujno kot dejavnik ali pripomoček, ki bi lahko bil uporabljen za spreminjanje stabilnih vzorcev vizualnega vedenja. Z vidika evalvacije sistema vožnje s spremljevalcem to nakazuje, da bi lahko simulator prispeval k razvoju zaznane pripravljenosti in razumevanja zahtevnosti vožnje, medtem ko razvoj avtomatiziranih vizualnih strategij verjetno ostaja močnejše povezan z izkušnjami v realnem prometnem okolju.

9 PREDLOGI ZA NADGRADNJO SISTEMA VOŽNJE S SPREMLJEVALCEM NA PODLAGI UGOTOVITEV RAZISKAVE

Predstavljeni predlogi za nadgradnjo sistema vožnje s spremljevalcem temeljijo na celoviti analizi empiričnih podatkov ter na ugotovitvah primerjalne analize sorodnih sistemov in njihove učinkovitosti. Rezultati so bili zbrani v okviru raziskave in neposredno uresničujejo projektni cilj priprave predlogov za nadgradnjo obstoječega sistema (C27). Oblikovani so na podlagi sistematičnega preverjanja vseh zastavljenih raziskovalnih ciljev, ki so zajemali organizacijske, pedagoške in prometnovarnostne vidike izvajanja vožnje s spremljevalcem.

Predlogi izhajajo iz ugotovitev o trajanju spremljane vožnje (C1), obsegu prevoženih kilometrov (C2) ter starostni strukturi kandidatov ob vključitvi v sistem (C5). Upoštevane so bile tudi ugotovitve o razlogih za odločitev za vožnjo s spremljevalcem (C4) ter o obsegu praktičnega usposabljanja pred vključitvijo spremljevalca v evidenčni karton (C19).

Pomemben sklop podlag za oblikovanje razvojnih usmeritev predstavljajo rezultati o organizaciji in načinu izvajanja spremljane vožnje, vključno z okoljem in relacijami vožnje (C6, C7), številom in značilnostmi spremljevalcev (C8, C9), njihovimi izkušnjami in ravnanjem med vožnjo (C10–C13) ter morebitnimi izkušnjami z nadzornimi organi in prometnimi dogodki (C14). Upoštevane so bile tudi ugotovitve o morebitnem izogibanju zahtevnejšim prometnim situacijam (C15) ter o tehničnih značilnostih vozil in uporabljenih tehnologijah (C16).

Posebna pozornost je bila namenjena subjektivnim ocenam kandidatov o koristnosti in kakovosti spremljane vožnje (C3, C17, C18), njihovi povezanosti s formalnim usposabljanjem v šoli vožnje (C21, C22) ter vprašanju informiranosti in usposobljenosti spremljevalcev (C20, C23). Pri oblikovanju predlogov so bila upoštevana tudi stališča učiteljev vožnje glede prednosti, pomanjkljivosti in vplivov sistema na razvoj kandidata (C25, C26).

Dodatno so bili vključeni izsledki o soočanju kandidatov z nevarnimi prometnimi situacijami ter podpori vključevanju simulacij zaznavanja tveganih dogodkov v teoretični del usposabljanja (C24), kar predstavlja pomembno izhodišče za vsebinsko in pedagoško nadgradnjo sistema.

Na tej podlagi so v nadaljevanju oblikovani predlogi, ki so usmerjeni v izboljšanje organizacijskih pogojev izvajanja spremljane vožnje, krepitev usposobljenosti spremljevalcev, večjo povezanost s formalnim usposabljanjem ter dolgoročno izboljšanje prometne varnosti mladih voznikov.

9.1 Sklop 1: Krovni normativni okvir: Uskladitev sistema spremljane vožnje z Direktivo (EU) 2025/2205

Sprejem Direktive (EU) 2025/2205 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2025 o voznških dovoljenjih predstavlja pomembno normativno prelomnico na področju usposabljanja in uvajanja mladih voznikov v promet. Direktiva državam članicam omogoča, da uvedejo pridobitev voznškega dovoljenja kategorije B že pri 17 letih, pod pogojem, da mlad voznik do dopolnjenega 18. leta vozi izključno v spremstvu izkušenega voznika.

Direktiva določa minimalne pogoje za izkušenega voznika (veljavno voznško dovoljenje ustrezne kategorije najmanj pet let, odsotnost hujših prometnih prekrškov oziroma odvzema dovoljenja v določenem obdobju) ter uvaja obvezno najmanj dvoletno poskusno obdobje za nove voznike s strožjimi varnostnimi pogoji (npr. ničelna toleranca za alkohol). Državam članicam nalaga prenos določb v nacionalno zakonodajo najpozneje do konca leta 2028 ter začetek izvajanja do konca leta 2029.

Za Slovenijo to pomeni ne le obveznost prenosa direktive v nacionalno pravo, temveč tudi priložnost za sistemsko nadgradnjo že obstoječega modela vožnje s spremljevalcem.

9.1.1 Predlog 1: Priprava in sprejem celovite novelacije ZVoz-1 za uskladitev in nadgradnjo sistema vožnje s spremljevalcem

Izzivi, ki jih naslavlja predlog

- Obveznost prenosa Direktive (EU) 2025/2205 v nacionalno zakonodajo do leta 2028.
- Potreba po jasni normativni opredelitvi vožnje pri 17 letih, vključno s pogoji za izkušenega voznika in spremljevalca (preučiti možnost poenotenja pogojev za oba) in varnostnimi omejitvami.
- Pomanjkanje jasnega povezovanja vožnje s spremljevalcem z obveznim poskusnim obdobjem novih voznikov.

Opis predloga

Predlaga se, da Agencija RS za varnost prometa v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo pripravi predlog sprememb in dopolnitev Zakona o voznikih (ZVoz-1) ter (možno potrebnih) podzakonskih aktov, ki bodo:

- uskladili slovensko zakonodajo z Direktivo (EU) 2025/2205;
- jasno opredelili model vožnje s spremljevalcem že pri 16 letih (vožnja s spremljevalcem) ter nadaljevanje tega sistema pri 17 letih (vožnja z izkušenim voznikom);
- normativno utrdili minimalne standarde kakovosti izvajanja vožnje s spremljevalcem;
- poenotili koncepta spremljevalca in izkušenega voznika ter določili enotne pogoje za opravljanje te vloge, pri čemer se v zakonodaji uporabi enoten termin »spremljevalec«;

V okviru novelacije bi se sistemsko uredile naslednje vsebine:

- starostni okvir:
 - možnost pridobitve voziškega dovoljenja kategorije B pri 17 letih;

- do dopolnjenega 18. leta dovoljena izključno vožnja v spremstvu s spremljevalcem.
- pogoji za spremljevalca in izkušenega voznika, pri čemer se zagotovi normativna uskladitev pogojev ter uvedba enotnega termina »spremljevalec«, pri čemer morajo vse osebe, ki opravljajo to vlogo (vključno z osebami, ki jih Direktiva (EU) 2025/2205 opredeljuje kot izkušene voznike), izpolnjevati enake pogoje za pridobitev tega statusa;
- jasna normativna opredelitev odgovornosti spremljevalca;
- varnostne omejitve za mlade voznike;
- standardi izvajanja vožnje s spremljevalcem;
- širitev možnosti na druge kategorije.

Posebna pozornost naj se nameni uskladitvi pojmov »izkušen voznik« in »spremljevalec« na način, da bo v zakonodaji in v praksi šlo za enako opredelitev in izenačenje pojmov, da se prepreči morebiten dvotirni sistem ali potreba po dvakratnem pridobivanju statusa spremljevalca.

Predviden proces izvajanja

Vključenost:

- nosilec: Ministrstvo za infrastrukturo (MZI);
- strokovni pripravljavec in koordinator vsebine: AVP;
- strokovnjaki iz področja prometne varnosti in prometni psihologi;
- predstavniki šol vožnje.

Okviren predlog poteka:

- Faza 1: Analitična priprava:
 - pravna analiza obstoječega ZVoz-1 in podzakonskih aktov;
 - primerjalno-pravna analiza implementacij v drugih državah članicah;
 - uskladitev z drugimi resorji;

- vključitev strokovne javnosti;
- Faza 2: Priprava predloga novele;
- Faza 3: Sprejem in implementacija.

Prispevek in pričakovani učinki

Celovita normativna uskladitev in nadgradnja sistema bi prispevala k:

- jasni in pravočasni implementaciji evropske zakonodaje;
- večji pravni varnosti in enotnosti izvajanja;
- bolj strukturiranemu in kakovostnemu uvajanju mladih voznikov;
- boljšemu povezovanju vožnje s spremljevalcem s poskusnim obdobjem;
- zmanjšanju tveganja v prvem letu samostojne vožnje;
- dolgoročni krepitvi prometne varnosti.

9.1.2 Predlog 2: Uvedba minimalnih tehničnih varnostnih standardov za vozila med vožnjo s spremljevalcem

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Omejena prepoznavnost vozil v sistemu vožnje s spremljevalcem, v prometu in posledično manjša prilagoditev ravnanja drugih udeležencev.
- Odsotnost minimalnih tehničnih zahtev, ki bi spremljevalcu omogočale boljšo preglednost in preventivno spremljanje prometne situacije.
- Neenotna praksa glede varnostnih standardov v primerjavi z ureditvami v nekaterih drugih državah članicah EU.

Opis predloga

Predloga se uvedba jasno opredeljenih minimalnih tehničnih standardov za vozila, ki se uporabljajo v okviru vožnje s spremljevalcem, z namenom povečanja varnosti, preglednosti in enotnosti izvajanja sistema.

Standardi bi se določili v podzakonskem aktu ali v okviru dopolnitve obstoječe zakonodaje in bi vključevali zlasti:

- obvezno in standardizirano označitev vozila z oznako »L« na zadnjem delu vozila, z jasno določenimi dimenzijami in načinom namestitve, pri čemer se preuči tudi ustreznost različnih načinov pritrditve (npr. magnetna, vakuumska ali druga prilagodljiva pritrditev) glede na konstrukcijske značilnosti vozil ter zagotovi varna in enotna rešitev za vozila;
- priporočilo glede uporabe in pravilne namestitve dodatnih zunanjih vzratnih ogledal (zlasti desnega) in dodatnega notranjega vzratnega ogledala, ki spremljevalcu omogočajo boljši vpogled v prometno situacijo;
- jasne zahteve glede vidljivosti oznak ter prepoved njihove uporabe izven obdobja vožnje s spremljevalcem.

Predlagani standardi vozil, ki se uporabljajo za vožnjo s spremljevalcem, ne bi enačili z vozili za usposabljanje v šoli vožnje, temveč bi predstavljali sorazmeren in izvedljiv varnostni minimum, prilagojen naravi spremljane vožnje.

Predviden proces izvajanja

Vključenost:

- nosilec: Ministrstvo za infrastrukturo (MZI);
- strokovni pripravljavec: AVP;
- sodelovanje strokovnjakov za prometno varnost;
- posvetovanje z združenji šol vožnje in predstavniki javnosti.

Okviren potek:

- priprava primerjalne analize tujih ureditev;
- ocena sorazmernosti in stroškovnega vidika ukrepa;
- priprava podzakonskega akta ali vključitev določb v novelacijo;
- prehodno obdobje za prilagoditev izvajanja.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba minimalnih tehničnih varnostnih standardov bi prispevala k:

- večji prepoznavnosti mladih voznikov v prometu;
- večji preventivni varnosti in boljši preglednosti za spremljevalca;
- jasnejši razmejitvi med vožnjo s spremljevalcem in običajno samostojno vožnjo;
- dolgoročnemu zmanjšanju tveganja prometnih nesreč v obdobju učenja.

9.2 Sklop 2: Ureditev procesa in priprav pred začetkom vožnje s spremljevalcem

V tem sklopu se sistem vožnje s spremljevalcem obravnava kot načrtovan, fazen in predvidljiv razvojni proces, ki dopolnjuje formalno usposabljanje v šoli vožnje. Analiza kaže, da se v obstoječi ureditvi prehod v vožnjo s spremljevalcem pogosto opira predvsem na izpolnjevanje formalnih pogojev, medtem ko so vsebinski elementi, kot so minimalna vstopna pripravljenost kandidata, kakovost začetnega informiranja spremljevalcev ter sistematično zagotavljanje raznolikih prometnih izkušenj, prepuščeni individualni praksi in motivaciji posameznikov.

Predlogi v tem sklopu so zato usmerjeni v standardizacijo ključnih vstopnih in prehodnih točk ter v vzpostavitev procesnih mehanizmov, ki podpirajo kakovostno učenje v skladu z razvojnimi načeli vozniškega usposabljanja (npr. GDE). Ukrepi se osredotočajo na: (i) zagotavljanje enotnega in vodenegega informiranja za kandidata in spremljevalca; (ii)

opredelitev minimalnega praga pripravljenosti kandidata za vstop v vožnjo s spremljevalcem; (iii) uvedbo strukturirane prehodne ure v šoli vožnje za uskladitev pričakovanj in prenos ključnih usmeritev spremljevalcu; ter (iv) uvedbo faznega modela z obveznimi vmesnimi preverjanji napredka, ki spodbuja raznolikost izkušenj, postopno stopnjevanje zahtevnosti in razvoj višjerednih kompetenc.

9.2.1 Predlog 3: Enotna vstopna točka za vključene v sistem vožnje s spremljevalcem

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Razpršenost informacij in odsotnost enotnega vira. Informacije o vožnji s spremljevalcem se pridobivajo na več mestih (AVP, upravna enota, šole vožnje, kandidat, splet), pri čemer spremljevalci poudarjajo, da na spletu pogosto ni mogoče hitro najti celovite, povezane in praktično uporabne razlage.
- Trenutno so na spletni strani AVP objavljene osnovne vsebine v ločenih sklopih, pri čemer se poudarjajo formalni pogoji in osnovna priporočila.
- Pretežno postopkovna narava informacij na upravnih enotah. Informiranje na UE se v praksi ocenjuje kot razmeroma jasno, vendar se izpostavlja pomanjkanje vsebin o odgovornosti spremljevalca, zakonskih omejitvah in praktičnem izvajanju vloge (npr. kako opozarjati, kako stopnjevati zahtevnost, čemu se izogniti).
- Neenotnost in prevelika odvisnost od individualnih virov. Pomemben del spremljevalcev prejme usmeritve neposredno od kandidata (posredne informacije iz šole vožnje), kar pomeni, da se kritične vsebine prenašajo nesistematično in ne vedno pravilno.
- Vrzeli v razumevanju vloge spremljevalca. Obstoječe informacije praviloma poudarijo formalne pogoje in omejitve, manj pa sistematično podprejo spremljevalca pri pedagoško-varnostni vlogi (komunikacija, povratna informacija, razvoj presoje tveganja, izogibanje prenosu slabih navad).
- Povečano tveganje za neustrezno izvajanje spremljane vožnje. Kadar začetne informacije in izobraževanje spremljevalca niso celovite in orientirane na poučevanje višjerednih kompetenc, je večja verjetnost, da se vožnja s

spremljevalcem izvaja rutinsko (znane poti, ugodni pogoji) ali da se spremljevalec zateka k tehničnim navodilom in ad hoc opozarjanju.

Opis predloga

Predlaga se ureditev ločene spletne strani na strani AVP kot enotne vstopne informacijske točke, ki kandidata in spremljevalca usmeri skozi celoten proces vožnje s spremljevalcem – od odločitve in vpisnih pogojev do kakovostnega izvajanja skupne vožnje. Vzpostavi se vsebinsko celovita, uporabniku prijazna struktura, ki:

- poveže formalne zahteve s praktičnimi usmeritvami;
- zagotovi, da so ključne informacije na enem mestu;
- vključi shemo procesa (koraki in odločitvene točke);
- ponudi jasne in kratke »checkliste« za kandidata in spremljevalca,
- podpre spremljevalca v odgovorni in pedagoško ustrezni vlogi (ne le v pravno-formalnem smislu);
- zagotavlja povezave na relevantne institucionalne vire (npr. eUprava, pristojno ministrstvo) za dostop do uradnih informacij, postopkov in obrazcev;
- vključuje tudi kratke informativne video vsebine z osnovnimi nasveti, omejitvami ter pedagoškimi in strokovnimi usmeritvami, ločeno za kandidata in za spremljevalca

Vsebina se razširi in strukturira tako, da se poleg obstoječih osnov (pogoji, vloga, navodila) sistematično dodajo še naslednji vsebinski sklopi:

- Shema procesa (vizualno + opisno):
 - »Korak za korakom«: od dopolnjenega 16. leta, CPP in teoretičnega izpita, zaključka praktičnega dela v šoli vožnje, pridobivanje licence za spremljevalca (Sklop 9.3), izbire spremljevalca, vložitev vloge na UE, začetka spremljane vožnje, vožnja in vodenje dnevnika, predlogi dodatnih ur v šoli vožnje s pojasnitvijo smiselnosti, do zaključka (praktični

- del izpita), pri čemer se posamezni koraki podprejo tudi s kratkimi informativnimi video vsebinami.
- Označene ključne točke odgovornosti (UE, šola vožnje, kandidat, spremljevalec) in obvezne zahteve (npr. L - tablica, dokumenti, pogoji) ter vključene povezave na relevantne zunanje vire (npr. eUprava, pristojno ministrstvo).
 - Vloga in odgovornosti spremljevalca (razširjeno in konkretno) - povezano s Sklopom 9.3:
 - Kaj spremljevalec mora zagotavljati (varnost, pozornost, zgled, skladnost s pravili)?
 - Kaj spremljevalec ne sme (telefon, alkohol, spodbujanje dinamike/hitrosti, prenos neustreznih navad)?
 - Kako naj spremljevalec deluje v praksi: »kako opozoriti«, »koliko govoriti«, »kako stopnjevati zahtevnost«, »kaj storiti v konfliktu«? Podprto tudi s kratkimi pedagoškimi in strokovnimi video usmeritvami.
 - Kakovost vožnje s spremljevalcem (od rutine do učnega procesa):
 - Zakaj »več ur« ni dovolj, če ni raznolikosti in refleksije.
 - Kako planirati vadbo: mesto, avtocesta, noč, vreme; postopno stopnjevanje.
 - Predlagana aplikacija za spremljanje napredka in dnevnik vožnje (Predlog 9.5.1)
 - Opis delovanja in vsebine aplikacije;
 - Povezava do aplikacije (digitalni dnevnik – Predlog 10).

Predviden proces izvajanja

Vzpostavitev enotne vstopne točke se izvede kot organizacijsko-vsebinski ukrep, pri katerem zakonodajne spremembe praviloma niso nujne, lahko pa se kasneje razmisli o formalni vezavi posameznih korakov na proces (npr. obvezna seznanitev).

Deležniki:

- AVP: nosilec vsebine, urednik in lastnik načinov informiranja; koordinacija z deležniki.
- UE: izvedba upravnega postopka vpisa spremljevalca; standardizirano napotovanje na AVP vsebine.
- Šole vožnje: posredovanje ključnih usmeritev kandidatom in spremljevalcem; uskladitev sporočil z AVP.
- Kandidati in spremljevalci: uporaba vsebin; povratne informacije o uporabnosti.
- MZI: po potrebi vključitev pri formalnih uskladitvah, če bi se kasneje uvajala obvezna seznanitev ali digitalna podpora, povezana z uradnimi evidencami.

Možnost izvedbe:

- A – minimalna izvedba (hitro izvedljivo):
 - na AVP se preuredi »enotna vstopna stran« z jasno navigacijo, ki poveže obstoječe podstrani in doda predlagane vsebine;
 - UE prejmejo standardizirano navodilo za napotitev (npr. QR koda na vstopno stran);
 - vsebina spletne strani se pilotno preveri z manjšo skupino kandidatov in spremljevalcev (uporabniško testiranje).
- B – nadgradnja (sistemska ureditev):
 - vsebina se dopolni z učnim delom (kakovost prakse, raznolikost, refleksija) in z enostavnimi orodji (npr. kratki videi scenarijev »kako opozarjati«);
 - vzpostavi se redna uredniška posodobitev (npr. letno) in sistem povratnih informacij uporabnikov;

Obstoječe vsebine na AVP že vključujejo formalne pogoje (pogoji iz 57. člena ZVoz-1) ter navodila in priporočila (npr. poudarek na varnosti, prepoved telefona/alkohola, odgovornost spremljevalca, priporočilo postopnega prehoda v zahtevnejše okoliščine). Predlog je usmerjen v to, da se te vsebine sistematično povežejo, razširijo in prevedejo v uporabniško vodeno izvedbo »na enem mestu«.

Prispevek in pričakovani učinki

Vzpostavitev enotne vstopne informacijske točke na AVP prispeva k:

- večji enotnosti in kakovosti začetnega informiranja, ker se ključne informacije centralizirajo in standardizirajo;
- zmanjšanju odvisnosti od neformalnih virov (prenos informacij preko kandidata) in posledično manj napačnih interpretacij;
- boljši pripravi spremljevalcev na vsebinsko in odgovorno izvajanje vloge (ne le na izpolnitev formalnih pogojev);
- večji verjetnosti kakovostne prakse vožnje s spremljevalcem, ker se že na začetku poudari raznolikost izkušenj, postopno stopnjevanje in refleksija;
- zmanjšanju tveganja prenosa neustreznih navad ter povečanju skladnosti s temeljnimi varnostnimi pravili;
- boljši komunikaciji med deležniki (UE–AVP–šole vožnje), saj se jasno določi, kje je »enotni vir« in kako se nanj napotuje.

9.2.2 Predlog 4: Vstop v vožnjo s spremljevalcem na podlagi predhodne strokovne ocene pripravljenosti kandidata

Izzivi, ki jih naslavlja predlog

- Analiza obstoječega sistema kaže, da je začetek vožnje s spremljevalcem v praksi vezan predvsem na formalne pogoje (zaključen določen del usposabljanja, izpolnjeni administrativni postopki), ne pa nujno tudi na jasno opredeljeno minimalno raven dejanske pripravljenosti kandidata.
- Empirične ugotovitve kažejo, da kakovost vožnje s spremljevalcem pomembno vpliva na dolgoročne varnostne izide, pri čemer se kot ključno izkazuje dejstvo, da praksa ni zgolj kvantitativna (število ur), temveč kakovostna (raznolikost, struktura, povratna informacija). Če kandidat vstopi v fazo vožnje s spremljevalcem brez stabilnih osnov, se lahko utrjujejo napačni ali nestabilni vzorci upravljanja vozila.

- Učitelji vožnje opozarjajo, da so začetne ravni kandidatov heterogene. Del kandidatov še ni dovolj konsistenten pri:
 - uporabi ogledal in preverjanju mrtvih kotov;
 - obvladovanju sklopke in speljevanja;
 - vključevanju v prometne tokove;
 - ohranjanju ustrezne hitrosti;
 - predvidevanju prometnih situacij.
- Prehiter vstop v vožnjo s spremljevalcem lahko:
 - poveča obremenitev spremljevalca;
 - zmanjša občutek varnosti;
 - vodi v pretirano poseganje spremljevalca;
 - zmanjša obseg dejansko izvedenih ur vožnje s spremljevalcem zaradi nezaupanja spremljevalcev v sposobnosti kandidatov;
 - ter poveča verjetnost utrjevanja neustreznih navad.
- Trenutno v slovenskem sistemu ni vpeljana standardizirana, strokovno strukturirana predhodna ocena pripravljenosti, ki bi jasno določala prag za vstop v vožnjo s spremljevalcem.

Opis ukrepa

Predlaga se preučitev možnosti uvedbe obvezne strukturirane strokovne ocene pripravljenosti kandidata, ki se izvede v obliki vožnje z dvema učiteljema vožnje iz iste šole ali po potrebi iz različnih šol vožnje – učiteljem, ki vodi redne ure kandidata, in drugim učiteljem vožnje (nevtralnim ocenjevalcem), pri čemer se preveri tudi pravna in organizacijska izvedljivost ukrepa, zlasti za manjše šole vožnje z omejenimi kadrovskimi in materialnimi viri. Gre za primerljiv sistem, ki ga že izvajajo določene šole vožnje na željo kandidata, in se imenuje Predizpitna vožnja.

Dodatno se preuči možnost systemske uvedbe predizpitne vožnje kot priporočljivega koraka pred vključitvijo kandidata v vožnjo s spremljevalcem.

Ta vožnja in ocena ni izpit ali selekcijski filter, ampak formativni in diagnostični ukrep, ki omogoča:

- profesionalno presojo temeljnih voznških kompetenc v realnem prometnem okolju;
- dvojno strokovno mnenje neodvisnih inštruktorskih opazovanj;
- celovito povratno informacijo kandidatu in temu primeren načrt nadaljnje prakse.

Ocena kandidata poteka kot struktura vožnje v realnem prometu z dodatnimi kontrolnimi točkami:

- Diagnostična vožnja z dvema učiteljema:
 - eden vodi vožnjo kandidata (standardni učitelj);
 - drugi deluje kot neodvisni opazovalec – nikakor ne kot izpitni inštruktor, temveč kot dodatno strokovno oko za oceno stabilnosti osnov in pripravljenosti za nadaljnji razvoj.
- Strokovna povratna informacija: kandidat dobi konkretne povratne informacije o svoji izvedbi.
- Temeljna ocena pripravljenosti vključuje:
 - stabilnost upravljanja vozila (spremljanje okolice, pozicioniranje, zavorne reakcije);
 - izvedbo temeljnih manevrov;
 - presojo situacij in prioritet;
 - obvladovanje motenj in prilagajanje hitrosti.

Ocena se dokumentira in vključuje predloge za nadaljnje učenje, ne pa zgolj »uspešno/neuspešno«. Del končne ocene je tudi mnenje, ali je kandidat primeren za vstop v sistem vožnje s spremljevalcem ali se mu priporočajo prej še dodatne učne ure z inštruktorjem v šoli vožnje, pri čemer priporočila v tem primeru vsebujejo tudi opis področij, ki jih mora kandidat okrepiti, preden bo primeren za vstop v sistem vožnje s spremljevalcem.

Predviden proces izvedbe

Deležniki:

- AVP – priprava standardov, kontrolnih list in metodologije (v navezavi z obstoječim ocenjevanjem iz priloge Pravilnika o voznškem izpitu);
- MZI – normativna opredelitev obveznosti v ZVoz-1 ali podzakonskih aktih;
- šole vožnje – organizacija in izvedba ocene;
- kandidat – udeležba in prejem povratne informacije;
- UE – po potrebi potrditev izpolnitve pogoja pred vstopom v vožnjo s spremljevalcem.

Možnost izvedbe:

- izvedba diagnostične vožnje z dvema učiteljema vožnje (vodilnim učiteljem in dodatnim, neodvisnim ocenjevalcem), pri čemer se v primeru organizacijskih omejitev (npr. šole vožnje z enim zaposlenim) omogoči vključitev zunanjega ocenjevalca ali sodelovanje med šolami vožnje;
- standardizirana kontrolna lista, ki temelji na programu in obrazcu za ocenjevanje iz priloge Pravilnika o voznškem izpitu;
- struktura povratne informacije;
- vključevanje elementov refleksije in samorefleksije kandidata;
- izdaja potrdila s priporočili za spremljevalca, če je kandidat primeren za začetek vožnje s spremljevalcem; v kolikor ni, se mu predlagajo (ni pa to obveza) še dodatne ure v šoli vožnje, preden začne voziti s spremljevalcem.

Prispevek in pričakovani učinki:

- večja predvidljivost kakovostne vožnje s spremljevalcem;
- zmanjšanje variabilnosti začetne ravni kandidatov;
- profesionalni in vpogled v stabilnost osnov;
- podpora spremljevalcem z jasnimi smernicami;
- bolj strukturiran prehod iz formalne šole vožnje v neformalno prakso;

- povečana varnost v začetnih fazah vožnje s spremljevalcem;
- bolj ciljno usmerjeno nadaljnje učenje in razvoj višjerednih kompetenc.

9.2.3 Predlog 5: Strukturirana prehodna ura med šolo vožnje in vožnjo s spremljevalcem (skupna vožnja kandidata, njegovih spremljevalcev in učitelja vožnje)

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Analiza obstoječega sistema kaže, da se prehod iz formalnega praktičnega usposabljanja v šoli vožnje v fazo vožnje s spremljevalcem praviloma odvija brez formalizirane, sistemsko določene uskladitvene točke med ključnimi akterji – kandidatom, spremljevalcem in učiteljem vožnje. Ta prehod je trenutno večinoma organizacijsko in vsebinsko prepuščen individualnim praksam posameznih šol vožnje.
- Ugotovitve kažejo, da:
 - večina spremljevalcev nima formalnega usposabljanja za svojo vlogo;
 - spremljevalci pogosto prejmejo zgolj postopkovne informacije (formalni pogoji, omejitve), manj pa strokovno-pedagoška navodila;
 - pojavljajo se dileme na strani spremljevalcev glede intenzivnosti poseganja v vožnjo (kdaj opozoriti, koliko usmerjati, kako uskladiti varnost in samostojnost kandidata);
 - komunikacija med kandidatom in spremljevalcem je pogosto usmerjena predvsem v tehnične elemente vožnje, manj pa v razvoj presoje tveganja, anticipacije in samostojnega odločanja;
 - učinki vožnje s spremljevalcem so izrazito odvisni od individualne kompetentnosti, prometne kulture in pedagoškega pristopa spremljevalca.
- Dodatno analiza razkoraka med pričakovanji kandidatov in dejansko izkušnjo kaže, da kandidati pričakujejo več strukturiranega usmerjanja, zlasti na področju vožnje v zahtevnejših pogojih, refleksije napak ter razvoja višjerednih kompetenc.

- Pomembno je poudariti, da praksa že kaže na potrebo po takšni prehodni točki: (i) določene šole vožnje (učitelji vožnje) že zahtevajo izvedbo skupne vožnje s kandidatom in spremljevalcem ob prisotnosti učitelja vožnje, (ii) določene šole vožnje pa izvajajo posebno svetovanje spremljevalcem.
- To pomeni, da se potreba po strukturiranem prehodu že spontano pojavlja v praksi, vendar ni sistemsko poenotena.

Prehod iz šole vožnje v vožnjo s spremljevalcem tako trenutno ni normativno ali strokovno voden, temveč prepuščen individualni dinamiki odnosa med kandidatom in spremljevalcem. Posledično se povečuje variabilnost kakovosti izvajanja ter tveganje za utrjevanje neustreznih vzorcev vožnje.

Opis predloga

Predloga se uvedba obvezne strukturirane prehodne ure med formalnim usposabljanjem v šoli vožnje in začetkom vožnje s spremljevalcem.

Strukturirana prehodna ura se izvede v tretji učni stopnji usposabljanja (napredna faza vožnje v realnem prometnem okolju, npr. vožnja na relacijah), ko kandidat že dosega osnovno raven samostojnosti. Prisotnost posameznega spremljevalca se evidentira v dnevnem razvidu vožnje (v rubriki opombe), pri čemer je za pravilnost zabeležbe odgovoren učitelj vožnje; evidenca je lahko predmet nadzora.

Ta ura predstavlja organizirano, strokovno voden prehodno točko, v okviru, katere:

- kandidat vozi vozilo;
- spremljevalci, ki jih kandidat vpiše v evidenčni karton, se obvezno udeležijo strukturirane prehodne ure, pri čemer se lahko vključujejo postopno (ne nujno vsi hkrati);
- učitelj vožnje vodi proces, opazuje in podaja strokovna pojasnila.

Primarni namen ure ni preverjanje kandidata, temveč:

- uskladitev pričakovanj med vsemi deležniki;
- konkretizacija vloge spremljevalca;
- prenos strokovnih usmeritev glede komunikacije in varnosti;
- identifikacija področij, kjer je potrebna dodatna utrditev kompetenc kandidata;
- vzpostavitev osnovnega načrta izvajanja vožnje s spremljevalcem.

Ker zakonodaja dopušča več spremljevalcev, je treba določiti, da se strukturirane prehodne ure obvezno udeležijo vsi spremljevalci, ki bodo sodelovali pri vožnji s spremljevalcem, pri čemer se lahko njihova udeležba organizira v več terminih.

Namen in vsebina skupne vožnje:

- Vsebinski okvir strukturirane prehodne ure:
 - Prikaz aktualne ravni kompetenc kandidata v realnem prometnem okolju. Kandidat med uro vozi v realnem prometnem okolju. Učitelj vožnje ob tem spremljevalcu sprti pojasnjuje:
 - kje je kandidat suveren in samostojen;
 - na katerih področjih je še negotov;
 - katere napake so razvojne in katere varnostno kritične;
 - na kaj mora biti spremljevalec posebej pozoren.
 - S tem spremljevalec pridobi realen vpogled v dejansko raven usposobljenosti kandidata.
- Opredelitev vloge spremljevalca. Spremljevalcu se jasno pojasni:
 - pravna odgovornost in dolžnost zagotavljanja varnosti;
 - pomen zgleda (spoštovanje pravil, umirjen slog vožnje);
 - razlika med varnostnim posegom in pretiranim vmešavanjem;
 - pomen postopnega prepuščanja odgovornosti kandidatu;
 - posebej se poudari, da spremljevalec ni učitelj vožnje, temveč podpora v procesu utrjevanja znanja.
- Komunikacijski model. Učitelj vožnje demonstrira:
 - kako podati pravočasno, kratko in jasno opozorilo;
 - kako spodbujati razmišljanje (vprašanja namesto ukazov);

- kako po vožnji izvesti kratko refleksijo;
- kako reagirati ali obvladovati konfliktne situacije.
- Načrtovanje vožnje s spremljevalcem. Vzpostavi se osnovni okvir:
 - postopno stopnjevanje zahtevnosti (mesto, regionalne ceste, avtocesta);
 - vključevanje vožnje v slabših vremenskih pogojih;
 - vključevanje večernih ali nočnih voženj;
 - izogibanje zgolj rutinskim, znanim potem.
- Najpogostejša tveganja. Vedenja, ki povečujejo tveganje in jih mora spremljevalec aktivno preprečevati:
 - dopuščanje ali spodbujanje previsoke hitrosti;
 - prenos lastnih neustreznih voznih navad;
 - pretirana osredotočenost zgolj na tehnične elemente vožnje ob zanemarjanju prometnih situacij;
 - zanemarjanje razvoja presoje tveganja in samostojnega odločanja kandidata;
 - nekritično potrjevanje ali spodbujanje precenjevanja kandidatovih sposobnosti.

Predviden proces izvajanja

Deležniki:

- AVP: priprava minimalnega vsebinskega standarda in protokola, ki se predstavi vsem učiteljem vožnje;
- MZI: po potrebi normativna opredelitev obveznosti v okviru ZVoz-1 ali podzakonskih aktov;
- šole vožnje: organizacija in izvedba ure (ura je del ur vožnje);
- kandidat in spremljevalec: obvezna udeležba (vsak spremljevalec se mora udeležiti tovrstne ure vožnje, da se kandidatu dovoli tega spremljevalca vpisati v razvid spremljevalcev).

Možnost izvedbe:

- ena obvezna 60-minutna prehodna ura;
- prisotnost vsaj enega spremljevalca;
- standardiziran protokol z obveznimi vsebinskimi točkami;
- potrdilo kot pogoj za začetek vožnje s spremljevalcem.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba strukturirane prehodne ure bi prispevala k:

- večji jasnosti vlog in odgovornosti;
- zmanjšanju variabilnosti kakovosti izvajanja vožnje s spremljevalcem;
- boljši usklajenosti med formalnim usposabljanjem in neformalno prakso;
- zmanjšanju tveganja prenosa neustreznih navad;
- večji osredotočenosti na razvoj presoje tveganja in samoregulacije;
- bolj strukturiranemu začetku vožnje s spremljevalcem;
- bolj realistični oceni pripravljenosti kandidata s strani spremljevalcev, kar lahko prispeva k odločitvi za dodatno usposabljanje kandidata v šoli vožnje pred začetkom ali v času izvajanja vožnje s spremljevalcem.

Dolgoročno se pričakuje večja učinkovitost sistema ter zmanjšanje tveganja v prvem letu samostojne vožnje.

9.3 Sklop 3: Usposobljeni spremljevalec

Ta sklop sistemsko ureja vlogo spremljevalca kot ključnega nosilca kakovosti in varnostne učinkovitosti vožnje s spremljevalcem. Čeprav je institucionalni okvir (zakonodaja, fazni model, vmesna preverjanja) pomemben, je dejanska uspešnost sistema v veliki meri odvisna od kompetentnosti, prometnovarnostne kulture in odgovornega ravnanja posameznega spremljevalca.

Predlagani ukrepi v tem sklopu zato ne naslavlajo zgolj usposobljenosti spremljevalca, temveč tudi jasna merila njegove primernosti, mehanizme sprotnega nadzora skladnosti pogojev ter sistemsko evidenčno spremljanje varnostnih izidov. S tem se zagotavlja, da spremljevalec ni le formalni nosilec pravne odgovornosti, temveč razvojni in varnostni dejavnik z jasno opredeljenimi standardi ter preverljivo odgovornostjo.

Predlogi v tem sklopu:

- standardizirajo minimalne kompetence spremljevalca;
- spremljevalcem podajajo zadostne informacije in spodbujajo njihovo pozitivno vlogo v razvoju voznških kompetenc kandidata;
- krepijo njegovo razvojno in ne zgolj nadzorno vlogo;
- uvajajo jasna, preverljiva in dinamična merila primernosti;
- vzpostavljajo nadzor nad skladnostjo pogojev ter evidenčno spremljanje varnostnih dogodkov;
- zmanjšujejo variabilnost med posameznimi spremljevalci ter krepijo integriteto sistema.

Vloga spremljevalca ni zgolj pravna odgovornost za varnost vožnje, temveč razvojna odgovornost za oblikovanje prometne kulture mladega voznika. Ta sklop zato povezuje kompetence, odgovornost in nadzor v enoten kakovostni okvir.

9.3.1 Predlog 6: Obvezno uvodno usposabljanje spremljevalcev (standardiziran program z dvema moduloma)

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Analiza izvajanja vožnje s spremljevalcem kaže, da večina spremljevalcev v sistem vstopa brez formalnega usposabljanja za pedagoško-varnostno vlogo, ki jo v praksi opravljajo. Posledično se kakovost spremljanja med posamezniki izrazito razlikuje, učinki sistema pa postanejo odvisni od individualne kompetentnosti, motivacije in prometne kulture spremljevalca.

- Spremljevalci informacije o svoji vlogi pogosto pridobijo preko neenotnih virov, pri čemer so poudarjene predvsem postopkovne in administrativne vsebine, manj pa vsebine, ki so ključne za kakovostno učno podporo kandidatu (komunikacija, povratna informacija, stopnjevanje zahtevnosti, obravnava napak).
- V praksi se komunikacija med spremljevalcem in kandidatom pogosto osredotoča na tehnične elemente vožnje, manj pa na razvoj višjerednih kompetenc (presoja tveganja, anticipacija, samoregulacija, realistična samoocena), ki so z vidika prometne varnosti ključne v prvem letu samostojne vožnje.
- Pri delu spremljevalcev se pojavljajo dileme glede intenzivnosti poseganja v vožnjo (kdaj opozoriti, koliko usmerjati, kako uravnotežiti varnost in samostojnost kandidata). Brez osnovnega usposabljanja se te dileme pogosto rešujejo intuitivno, kar povečuje tveganje pretiranega vmešavanja ali prevelike permisivnosti.
- Obstaja tudi tveganje prenosa neustreznih vzorcev: spremljevalec lahko tolerira prehitro vožnjo, spodbuja dinamičen slog, minimizira tveganja ali utrjuje lastne slabe navade, kar zmanjšuje varnostni potencial sistema.

Opis predloga

Predlaga se uvedba obveznega uvodnega usposabljanja spremljevalcev, ki predstavlja pogoj za vpis osebe kot spremljevalca v sistem vožnje s spremljevalcem, pri čemer usposabljanje izvajajo šole vožnje, udeležba pa je za spremljevalce obvezna. Program je zasnovan kot kratko, strukturirano in ciljno usmerjeno usposabljanje v trajanju 2 ur, ki se izvede kot samostojna storitev šole vožnje. Namen tega usposabljanja ni profesionalizacija spremljevalcev, temveč zagotavljanje minimalne, enotne ravni razumevanja sistema ter razvojno-varnostne narave njihove vloge.

Program je vsebinsko zasnovan skladno z načeli GDE (Goals for Driver Education), pri čemer spremljevalca usmerja predvsem v podporo razvoju:

- obvladovanja prometnih situacij (GDE raven 2)
- vožnje v različnih kontekstih in načrtovanja prakse (GDE raven 3);
- samoregulacije, vrednot in realistične samoocene (GDE raven 4).

Usposabljanje je strukturirano v dva medsebojno dopolnjujoča se modula.

Modul A: Sistem in pedagoško-varnostna vloga spremljevalca. Ta modul zagotavlja osnovno razumevanje sistema ter operativne in komunikacijske kompetence spremljevalca. Obravnavajo se naslednje vsebine:

- Umestitev v sistem vožnje s spremljevalcem:
 - namen in cilji vožnje s spremljevalcem;
 - razvojni značaj procesa (utrjevanje, razširjanje izkušenj, razvoj presoje tveganja);
 - razlika med učiteljem vožnje in spremljevalcem;
 - pomen faznosti in postopnega stopnjevanja zahtevnosti.
- Vloga spremljevalca, odgovornost in varnostni protokoli:
 - temeljne odgovornosti spremljevalca;
 - varnostna pravila (alkohol, uporaba telefona, varnostni pas, zgled);
 - ravnanje v kritičnih situacijah (kdaj poseči, kdaj prekiniti vožnjo).
- Komunikacija in povratna informacija:
 - podajanje kratkih, pravočasnih in nedvoumnih opozoril;
 - konstruktivna povratna informacija (korekcija, pohvala, vprašanja);
 - preprečevanje konfliktov in ohranjanje učne klime;
 - kratka refleksija po vožnji.
- Načrtovanje prakse in stopnjevanje zahtevnosti:
 - organizacija vožnje kot učnega procesa (ne kot rutine);
 - načrtovanje raznolikih voženj (mesto, avtocesta, noč, vreme, konice);
 - povezava s faznim modelom (Predlog 5).
- Tipične napake spremljevalcev:

- toleriranje ali spodbujanje prehitre vožnje;
- prenos neustreznih navad;
- pretirana osredotočenost na tehniko;
- prevelika permisivnost ali pretirano vodenje;
- nekritično potrjevanje precenjevanja sposobnosti.

Modul B: Vedenjska tveganja in podpora samoregulaciji kandidata. Drugi modul dopolnjuje operativni del z vedenjsko-psihološko komponento ter je usmerjen v podporo razvoju GDE ravni 4. Obravnava:

- značilne razvojne dejavnike mladih voznikov (impulzivnost, iskanje vznemirjenja, podcenjevanje tveganja);
- vpliv telefona, večopravnosti in motilcev pozornosti;
- pritisk vrstnikov in vpliv sopotnikov;
- prepoznavanje precenjevanja sposobnosti;
- obravnavo čustvenih odzivov (jeza, stres, utrujenost).

Spremljevalca se usmeri v:

- postavljanje jasnih pravil (telefon, sopotniki, utrujenost);
- vodenje pogovorov o tveganju brez moraliziranja;
- spodbujanje samostojnega razmišljanja;
- deeskalacijo konfliktnih situacij;
- razvoj realistične samoocene kandidata.

Ta modul krepi vlogo spremljevalca kot razvojne podpore in ne zgolj nadzornika.

Ob zaključku usposabljanja spremljevalec izpolni kratek samoevalvacijski vprašalnik, ki ga pripravi AVP (ki ima tudi dostop do rezultatov), z namenom preverjanja razumevanja ključnih vsebin in spodbujanja refleksije o lastni vlogi. Dostop do vprašalnika se zagotovi preko povezave oziroma QR kode in se spremljevalcem razdeli ob koncu usposabljanja.

Predviden proces izvajanja

Deležniki:

- AVP: priprava programa, standardov, učnih gradiv, učnih izidov ter sistema preverjanja znanja;
- MZI: normativna umestitev obveznosti;
- UE: vključitev potrdila kot pogoja pri postopku vpisa spremljevalca;
- šole voznje/pooblaščen izvajalci: izvedba usposabljanj;
- spremljevalci: obvezna udeležba in opravljanje preverjanja znanja;
- zunanji strokovnjaki iz področja prometne varnosti in prometni psihologi za pripravo vsebin.

Način izvedbe:

- Minimalna izvedba (hitro izvedljivo):
 - v živo ali spletni e-modul v skupnem obsegu 2 ur + kratek vprašalnik;
 - samodejna izdaja potrdila ob uspešno opravljenem testu;
 - potrdilo kot administrativni pogoj za vpis spremljevalca/začetek vožnje s spremljevalcem.
- Nadgradnja (sistemska ureditev):
 - v živo ali e-modul + krajša kontaktna delavnica (2 h) s praktičnimi scenariji: »kako opozoriti«, »kako po vožnji reflektirati«, »kako stopnjevati zahtevnost«;
 - uporaba kratkih video primerov in obravnava tipičnih kritičnih situacij.

Certifikat in veljavnost: Udeležba na usposabljanju predstavlja pogoj za vpis osebe kot spremljevalca. Po uspešno opravljenem programu spremljevalec prejme potrdilo (certifikat), ki velja omejeno časovno obdobje (npr. pet let). V času veljavnosti lahko ista oseba opravlja vlogo spremljevalca več kandidatov. Po izteku obdobja je potrebna obnova usposabljanja.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba obveznega uvodnega usposabljanja spremljevalcev bi prispevala k:

- dvigu minimalnega standarda kakovosti spremljanja ter zmanjšanju razlik med spremljevalci in posledično tudi kandidati;
- bolj enotnemu razumevanju vloge spremljevalca;
- večji usmerjenosti v razvoj presoje tveganja, anticipacije in samoregulacije (ne le tehničnih elementov) kandidata;
- zmanjšanju tveganja prenosa neustreznih navad in toleriranja tveganega vedenja;
- bolj strukturiranemu načrtovanju prakse in večji raznolikosti izkušenj;
- večji skladnosti sistema z razvojnimi načeli GDE;
- večji učinkovitosti vožnje s spremljevalcem kot razvojne nadgradnje šole vožnje ter posledično ugodnejšim varnostnim izidom ob prehodu v samostojno vožnjo.

9.3.2 Predlog 7: Jasnejši pogoji in merila za primernost spremljevalcev ter nadzor nad skladnostjo pogojev

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Analiza baze AVP in raziskave o profilu spremljevalcev kaže na izrazito heterogeno starostno strukturo spremljevalcev. Čeprav večina sodi v starostno skupino 45–54 let, so med spremljevalci prisotne tudi osebe v zelo visoki starosti (vključno nad 75 let), kar odpira vprašanja glede psihofizične ustreznosti za varno spremljanje kandidata.
- Pojavljajo se posamezni primeri spremljevalcev, ki po podatkih evidenc ne izpolnjujejo zakonskih pogojev (npr. starost pod 27 let ali imetništvo voziškega dovoljenja manj kot 5 let). Čeprav gre najverjetneje za administrativne napake ali posebne okoliščine, takšni zapisi kažejo na potrebo po sistemskem in avtomatiziranem preverjanju pogojev.

- Večina spremljevalcev ima dolgoletne vozniške izkušnje (nad 25 ali 30 let imetništva dovoljenja), vendar raziskava hkrati kaže, da dolžina vozniške dobe sama po sebi ne zagotavlja ustreznosti za pedagoško-varnostno vlogo spremljevalca. Dolgoletne navade so lahko tudi utrjene in ne vedno skladne z aktualnimi prometnovarnostnimi standardi.
- Učitelji vožnje poročajo o prenosu neustreznih praks (npr. toleriranje hitrosti, dinamičen slog, pomanjkljiva refleksija napak), kar kaže na to, da zgolj formalno izpolnjevanje pogojev ne zagotavlja kakovosti spremljanja.
- Odgovornost spremljevalca je visoka (pravna, moralna in varnostna), vendar obstoječi standardi primernosti niso dovolj operacionalizirani, preverljivi ali podprti z rednim nadzorom skladnosti.
- Ob odsotnosti dodatnih meril primernosti (npr. preverjanje hujših prekrškov, ponavljajočih se kršitev ali odvzemov dovoljenja v določenem časovnem obdobju) sistem temelji predvsem na formalnih pogojih, ne pa tudi na oceni dejanske prometnovarnostne kulture spremljevalca.

Opis predloga

Predlaga se nadgradnja obstoječih pogojev za spremljevalce z jasnejšimi, preverljivimi in transparentnimi merili primernosti, ki bi poleg osnovnih formalnih pogojev (starost, dolžina imetništva dovoljenja) vključevala tudi varnostne in vedenjske kriterije.

Ob tem predlog presega zgolj vstopna merila primernosti in uvaja tudi mehanizme sprotnega nadzora skladnosti pogojev, jasno opredeljene posledice v primeru kršitev ter sistemsko evidenčno sledljivost prekrškov in prometnih dogodkov v režimu vožnje s spremljevalcem. S tem se vloga spremljevalca umešča v bolj strukturiran in odgovoren normativni okvir, ki omogoča tudi dolgoročno evalvacijo varnostnih učinkov sistema.

Cilj ukrepa ni omejevanje dostopa do vloge spremljevalca, temveč:

- zagotoviti, da spremljevalec predstavlja stabilen, zakonit in prometno odgovoren zgled;

- zmanjšati tveganje prenosa neustreznih voznih praks;
- zagotoviti, da vlogo spremljevalca opravljajo osebe z ustrežno prometno zgodovino in aktivno vozniško kompetentnostjo;
- povečati sistemsko verodostojnost vloge spremljevalca;
- okrepiti preventivno funkcijo sistema.

Pri tem se izhaja iz ugotovitve, da dolžina imetništva vozniškega dovoljenja sama po sebi ne zagotavlja ustreznosti za razvojno-varnostno vlogo spremljevalca. Hkrati izrazito heterogena starostna struktura spremljevalcev kaže na potrebo po dodatni sistemski jasnosti glede meril primernosti, ne pa nujno po splošnih omejitvah.

Predlagana ureditev vključuje naslednje elemente:

- Natančnejša opredelitev meril glede prometne zgodovine:
 - določitev daljšega časovnega okna (npr. zadnjih 3–5 let⁴⁰), v katerem spremljevalec ne sme imeti hujših prometnih prekrškov;
 - po potrebi strožja opredelitev praga kazenskih točk ali hujših kršitev (npr. vožnja pod vplivom alkohola, bistvena prekoračitev hitrosti, nevarna vožnja);

⁴⁰ V Sloveniji sistem kazenskih točk (ZVoz-1, ZP-1) določa, da se kazenske točke izbrišejo iz evidence po dveh letih od pravomočnosti odločbe, če voznik v tem času ne doseže števila točk, ki bi pomenilo prenehanje veljavnosti vozniškega dovoljenja. Sistem je torej oblikovan tako, da kazenske točke relativno hitro zastarajo, hkrati pa je voznikom omogočena možnost aktivnega znižanja števila točk. Na področju kazenskega prava pa institut rehabilitacije ureja 82. člen Kazenskega zakonika (KZ-1), ki določa, da se obsodba po določenem času izbriše iz kazenske evidence in da se šteje, da obsojenec ni bil obsojen. Roki za zakonsko rehabilitacijo so odvisni od vrste in višine izrečene kazni. Tako se za prekrške kazenske točke izbrišejo po dveh letih, pri obsodbah v kazenskem pravu pa roki za rehabilitacijo praviloma znašajo tri leta ali več, odvisno od izrečene sankcije. Nemčija vodi evidenco kazenskih točk v Fahreignungsregister (FAER), ki ga upravlja Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) v Flensburgu. Roki za izbris točk so zakonsko določeni in se razlikujejo glede na resnost prekrška: obdobje izbrisa za hude upravne prekrške (1 točka) je dve leti in pol, za posebej hude upravne prekrške in prekrške brezčasne odvzema vozniškega dovoljenja (2 točki) je pet let, za točke za prekrške z začasnim odvzemanjem vozniškega dovoljenja (3 točke) prenehajo veljati po desetih letih. Po poteku teh rokov sledi še enoletno arhivsko obdobje (t. i. Überlieferfrist), v katerem podatki niso več aktivni, vendar ostanejo dostopni organom, kot so sodišča ali policija. Pravna podlaga za ta sistem je določena v Straßenverkehrsgesetz (StVG) in podzakonskih aktih o vodenju registra. To pomeni, da lahko nemški organi obravnavajo zgodovino voznikovega ravnanja tudi več kot desetletje po storjenem prekršku. Francoski sistem »permis à points«, ki ga ureja Code de la route, določa, da ima voznik začetno stanje 12 točk. Izgubljene točke se obnovijo glede na resnost prekrška: 1 točka po 6 mesecih, manjši prekrški po 2 letih, hujši prekrški po 3 letih. Poleg tega pa člen L223-6 Code de la route določa, da se vse izgubljene točke najkasneje obnovijo po 10 letih, ne glede na to, za kakšen prekršek je šlo.

- izključitev oseb z začasnim odvzemom voznškega dovoljenja v določenem obdobju;
- možnost začasne neprimernosti ob ponavljajočih se hujših kršitvah.
- Avtomatična izguba statusa spremljevalca v primeru naknadnega neizpolnjevanja pogojev, zlasti ob:
 - začasnem ali trajnem odvzemu voznškega dovoljenja;
 - preseganju zakonsko določenega praga kazenskih točk;
 - storitvi hujših prometnih prekrškov (npr. vožnja pod vplivom alkohola ali drugih psihoaktivnih snovi, nevarna vožnja, bistvena prekoračitev hitrosti).
- Avtomatsko administrativno preverjanje pogojev:
 - ob vpisu spremljevalca v sistem se pogoji preverijo preko uradnih evidenc (obstoječe);
 - odločanje ni prepuščeno diskreciji posamezne upravne enote, temveč temelji na objektivnih podatkih;
 - kandidat in spremljevalec prejmeta jasno informacijo o izpolnjevanju pogojev.
- Določitev izjeme glede starostnega pogoja, pri čemer se omogoči, da vlogo spremljevalca opravlja tudi učitelj vožnje, ki izpolnjuje strokovne pogoje za izvajanje usposabljanja, četudi ne izpolnjuje predpisanega starostnega pogoja (ob ohranitvi hkratne omejitve glede števila kandidatov, katerim je lahko spremljevalec, da se prepreči zloraba instituta vožnje s spremljevalcem).
- Opredelitev posledic za kandidata v primeru storitve hujšega prometnega prekrška med vožnjo s spremljevalcem, pri čemer se preuči možnost:
 - začasne prepovedi nadaljnega izvajanja vožnje s spremljevalcem;
 - obvezne dodatne ure usposabljanja v šoli vožnje pred nadaljevanjem spremljane vožnje;
 - ponovne presoje primernosti spremljevalca v primeru sistemskih pomanjkljivosti nadzora.
- Vzpostavitev evidenčne oznake v informacijskih sistemih policije in drugih pristojnih organov, ki omogoča zaznavo, da je bil prekršek, ali prometna nesreča

storjena v režimu vožnje s spremljevalcem, vključno z evidenco, ali je spremljevalec v času dogodka izpolnjeval predpisane pogoje.

- Omogočanje ločenega statističnega spremljanja prometnih nesreč in prekrškov v režimu vožnje s spremljevalcem kot podlage za prihodnje zakonodajne in strokovne odločitve.
- Razmislek o omejitvi števila kandidatov. V nadgradnji sistema bi se lahko razmislilo o omejitvi števila kandidatov, ki jih lahko ista oseba spremlja v določenem časovnem obdobju (hkrati največ štiri). Pri tem se smiselno vključijo tudi izjeme, ki dovoljujejo več spremljanja v odnosu na sorodstvene vezi, s čimer lahko npr. stari starš pri vožnji spremlja več oseb, če so le ti njegovi vnuki. S tem ukrepom se prepreči:
 - prekomerna formalizacija vloge;
 - potencialna komercializacija sistema;
 - zmanjšanje kakovosti individualne podpore;
 - razpršitev odgovornosti.

Predviden proces izvajanja

Deležniki:

- AVP: priprava strokovnega predloga meril, analiza učinkov in redna evalvacija;
- MZI: normativna umestitev meril v zakonodajo ali podzakonske akte;
- Policija: izvajanje nadzora v prometu, evidentiranje prekrškov in prometnih nesreč v režimu vožnje s spremljevalcem ter vzpostavitev ustrezne oznake v informacijskih sistemih;
- UE: administrativno preverjanje pogojev preko uradnih evidenc;
- pristojne evidence: omogočanje avtomatskega preverjanja prometne zgodovine;
- spremljevalci: izpolnjevanje pogojev in spoštovanje meril;
- kandidati: imenovanje primarnega spremljevalca.

Možnost izvedbe:

- Minimalna izvedba:
 - jasna, normativno določena merila glede hujših prekrškov;
 - avtomatsko preverjanje pogojev ob vpisu (tudi v povezavi s Sklopom 3: Usposobljen spremljevalec);
 - enotna praksa upravnih enot.
- Nadgradnja (sistemska ureditev):
 - uvedba instituta primarnega spremljevalca;
 - omejitev števila kandidatov;
 - redna evalvacija učinkov meril na varnostne izide;
 - možnost začasne izključitve iz sistema ob ponavljajočih se hujših kršitvah.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba jasnejših meril primernosti spremljevalcev bi prispevala k:

- večji integriteti in kredibilnosti sistema vožnje s spremljevalcem;
- zmanjšanju tveganja prenosa neustreznih voznih praks;
- bolj enotnim in preverljivim standardom;
- večjemu zaupanju kandidatov, šol vožnje in javnosti v sistem;
- okrepljeni preventivni funkciji spremljevalca kot varnostnega zgloda;
- dolgoročno varnejšemu prehodu mladih voznikov v samostojno vožnjo.

Skupaj ukrepi tega sklopa (usposabljanje, vedenjski modul in merila primernosti) tvorijo celovit okvir za zagotavljanje kompetentnega in odgovornega spremljevalca. S tem se institucionalni okvir sistema (Sklop 2) dopolni s kakovostno človeško komponento, ki je odločilna za dejansko varnostno učinkovitost vožnje s spremljevalcem.

9.4 Sklop 4: Strukturirana praksa kandidata

Sklop 4 je usmerjen v vsebinsko kakovost vožnje s spremljevalcem in njeno preoblikovanje iz pretežno rutinske vadbe v strukturiran, razvojno voden učni proces. Izhaja iz ugotovitve, da sama količina prevoženih kilometrov ali število ur ne zagotavljata ustreznega razvoja voznških kompetenc: tudi ob visoki kilometrini se lahko ohranja omejen nabor prometnih situacij, ponavljanje istih relacij in nizka stopnja refleksije, kar zmanjšuje razvojni učinek spremljane vožnje.

Ključno vprašanje zato ni le, koliko kandidat vozi, temveč predvsem, katere situacije dejansko doživi, kako raznolike so okoliščine vožnje (okolje, prometna gostota, vidljivost, vreme), ali se zahtevnost izkušenj postopno stopnjuje ter ali se izkušnje pretvarjajo v zavestno učenje. Vožnja s spremljevalcem ima v razvojnem modelu usposabljanja posebno funkcijo, saj predstavlja most med strukturiranim okoljem šole vožnje in samostojno vožnjo brez neposrednega nadzora. Če ta faza ni vsebinsko vodena, obstaja tveganje, da ostane predvsem podaljšek tehničnega utrjevanja, namesto obdobja sistematičnega širjenja izkušenj, razvoja presoje tveganja in samoregulacije – kompetenc, ki so ključne prav v prvem letu samostojne vožnje.

Sklop zato predvideva tri med seboj povezane ravni strukturiranja prakse: (1) fazno in kurikularno vodenje spremljane vožnje s predlaganimi kontrolnimi točkami ter minimalnimi obveznimi izkušnjami, (2) uporabo dnevnika vožnje za dokumentiranje raznolikosti in napredka ter (3) kratko, standardizirano refleksijo po vsaki vožnji (model treh vprašanj), ki izkušnjo pretvori v učenje. Poseben poudarek je tudi na tem, da kandidati v spremljano vožnjo ne vstopajo z enako izhodiščno ravno, zato se uvaja vstopna strokovna ocena oziroma razvrstitev, ki omogoča, da kandidat začne v ustrezni fazi/modulu in da se zahtevnost prakse prilagodi dejanskemu stanju kompetenc. Pri načrtovanju uvedbe je treba posebno pozornost posvetiti ustreznemu razmerju med postavljenimi okvirji vožnje ter preprečevanjem prevelike restriktivnosti sistema vožnje s spremljevalcem, da ne pride do prevelikega zmanjšanja atraktivnosti sistema in posledičnega izpada uporabe sistema.

S tem sklop sistematično podpira razvoj višjerednih kompetenc skladno z načeli GDE, zlasti: obvladovanje prometnih situacij (GDE raven 2), vožnjo v različnih kontekstih in načrtovanje (GDE raven 3) ter presojo tveganja, samoregulacijo in realistično samooceno (GDE raven 4).

9.4.1 Predlog 8: Fazno in kurikularno vodena vožnja s spremljevalcem z obveznimi kontrolnimi točkami

Izzivi, ki jih naslavlja ukrep:

- Izvajanje vožnje s spremljevalcem je zelo variabilno: veliko voženj poteka po znanih poteh, v lokalnem okolju in v ugodnih razmerah, zahtevnejše situacije (noč, avtocesta/hitre ceste, konice, slabše vreme, kompleksna križišča) pa so premalo zastopane.
- Sistem trenutno ne zagotavlja zadostne raznolikosti izkušenj; kilometri/ure sami po sebi niso zanesljiv kazalnik kakovosti prakse.
- Kakovost prakse je močno odvisna od spremljevalca; brez strukturiranih vmesnih točk obstaja tveganje utrjevanja neustreznih navad, izogibanja zahtevnejšim situacijam, precenjevanja sposobnosti in odsotnosti refleksije.
- Večina kandidatov ne vodi sistematične evidence voženj, zato ni realnega vpogleda v to, ali so bile ključne izkušnje pridobljene.
- Kandidati ob začetku vožnje s spremljevalcem niso na isti ravni: nekateri so že razvojno višje (npr. stabilni na ravni prometnih situacij), drugi imajo še težave z upravljanjem vozila. Enoten »start« zato ni optimalen.

Ukrep mora biti izvedljiv in ne sme nesorazmerno obremeniti šol vožnje/inštruktorjev.

Ključna ideja je, da vožnja s spremljevalcem preide od trenutno pogosto videnega homogenega obdobja »nabiranja kilometrov«, temveč postane načrtno voden razvoj kompetenc: postopno stopnjevanje zahtevnosti, sprotno strokovno spremljanje, ciljno usmerjanje prakse in korekcija tveganih vzorcev. Ideja temelji na konceptu GDE, ki vozniško usposabljanje razume kot hierarhičen razvoj kompetenc: V šoli vožnje kandidat

praviloma doseže stabilnejšo raven 1 in osnovne elemente ravni 2. Vožnja s spremljevalcem pa je razvojna nadgradnja, namenjena predvsem sistematičnemu razvoju ravni 2–4 (raznolikost situacij, samostojno odločanje, presoja tveganja, samoregulacija).

Opis ukrepa

Predlaga se priporočilo za uvedba enotnega, fazno in kurikularno vodenega modela vožnje s spremljevalcem, ki predstavlja podporno orodje in vodilo za spremljevalce ter kandidate pri načrtovanju in izvajanju vožnje s spremljevalcem:

- strukturira spremljevalno prakso v razvojne faze z naraščajočo zahtevnostjo;
- uvede modularni vsebinski okvir (kaj kandidat vadi in s katerimi cilji);
- določi minimalne obvezne izkušnje (standard izpostavljenosti) po ključnih kategorijah (okolje, čas, razmere, zahtevnost);
- uvede dnevnik vožnje (logbook) + kratko refleksijo;
- predvidi se kontrolne točke pri učitelju vožnje (npr. v časovnih intervalih, kot je približno na tri mesece), pri čemer se posamezne kontrolne točke udeleži tudi vsaj en spremljevalec;
- ter vključi vstopno diagnostiko/razvrstitev pred začetkom vožnje s spremljevalcem, ki se praviloma izvede v obliki vožnje z dvema učiteljema vožnje (v povezavi s Predlogom 4), pri čemer se upošteva tudi organizacijska izvedljivost za manjše šole vožnje.

Uvede se enoten model, ki združuje fazno vodenje (proces) in kurikularno vodenje (vsebina):

- Vstopna ocena (diagnostika) pri učitelju vožnje, s čimer dosežemo boljše upoštevanje različnih izhodiščnih ravni kandidatov: kandidat se na začetku oceni in se usmeri v ustrezno začetno fazo/modul (nekateri lahko začnejo višje; drugi potrebujejo več utrjevanja). Ta predlog je povezan s Predlogom 4, ki predvideva uvedbo obvezne strukturirane strokovne ocene pripravljenosti kandidata, ki se

izvede v obliki vožnje z dvema učiteljema vožnje, torej se vstopna ocena izvede na podlagi opravljene vožnje kandidata z dvema učiteljema vožnje. V sklopu vstopne ocene se:

- oceni, na kateri stopnji/fazi je kandidat (npr. ali ima še težave z ravni 1 ali je že stabilen na ravni 2);
 - na podlagi ocene določi začetni modul/fazo in priporočila, kaj naj kandidat najprej vadi (npr. več voženj v znanem okolju za utrditev osnov ali priporočilo za takojšen prehod v zahtevnejše situacije);
 - določi osnovne varovalke (kaj še ni primerno, dokler se ne stabilizira).
- Fazni model vožnje s spremljevalcem z naraščajočo zahtevnostjo in obveznimi kontrolnimi točkami, kjer posamezne faze predstavljajo predlog vaj in pridobivanja izkušenj za utrjevanje kompetenc vožnje po modelu GDE. Znotraj posameznih faz se podajo tudi predlogi v smislu vaj, okolij, situacij itd., ki jih naj kandidat v teku vožnje v posamezni fazi izvaja ali pridobi, s čimer se tudi spremljevalcem olajša strukturiranje načrtov vožnje in vadbe v posamezni fazi. Idejna zasnova tega sistema s tremi fazami bi lahko bila, kot sledi:
 - Faza 1: Stabilizacija temeljnih kompetenc in varnostne rutine (GDE 1 → 2), kjer so cilji vožnje s spremljevalcem vadba konsistentnega in avtomatiziranega obvladovanja osnovnih operacij, varnega in predvidljivega upravljanja vozila brez kognitivne preobremenitve, krepitev situacijskega opazovanja (ogledala, mrtvi koti, preglednost). Po tej fazi se izvede prva kontrolna točka, torej prva vmesna kratka vožnja z učiteljem (kandidat + spremljevalec), kjer se tudi pregleda dnevnik voženj (okolja, pogoji, kilometri) ter identificirajo morebitne pomanjkljivosti ali tvegani/nestabilni vzorci. Odvisno od kandidata se v tej fazi priporoča od 800 do 1.000 km vožnje s spremljevalcem.
 - Faza 2: Razvoj situacijske kompetentnosti in razširjanje izkušenj (GDE 2 → 3), kjer se cilji fokusirajo na višje ravni zavedanja in manevriranja med vožnjo, predvsem gre za sistematično vključitev raznolikih okolij (avtocesta, konice, noč, večpasovna krožišča, slabše vreme; v navezavi tudi na vsebinsko modularno zasnovo faznega sistema), razvoj sposobnosti predvidevanja

razvoja prometnih situacij in presoje tveganja, hkrati pa se prehaja v vožnjo, kjer se zmanjšuje količina neposrednih navodil spremljevalca (več samostojnih odločitev). Odvisno od kandidata se v tej fazi priporoča približno 2.000 km vožnje s spremljevalcem. Po tej fazi se izvede druga kontrolna točka, torej druga vmesna vožnja s spremljevalcem in inštruktorjem, ki se osredotoči na analizo raznolikosti izkušenj (ali so ključne kategorije pokrite), oceno razvoja samostojnega odločanja in zaznavo morebitnega precenjevanja sposobnosti kandidata.

- Faza 3: Integracija, samoregulacija in razvoj prometne identitete (GDE 3 → 4), kjer se zasleduje vadba in pridobitev najvišjih kompetenc vožnje po GDE prek konsolidacije izkušenj, omogočanja realistične samoocene, vadbe defenzivne vožnje in refleksije napak, zavedanja vpliva utrujenosti, čustev, vrstnikov in motivov. Končni cilj je priprava na izpit kot preverjanje zrelosti, ne le tehnike. Tudi po tej fazi je priporočljiva kontrolna točka vožnja z inštruktorjem vožnje, kjer se izvede ocena pridobitve kompetenc, pregled dnevnika, in postavijo cilji do zaključka formalnega izobraževanja voznika.
- Sorodno s faznim pristopom je smiselno uvesti tudi kurikularno vodeno prakso po vsebinskih modulih, kjer se spremljevalcem svetuje, kaj naj kandidat sistematično vadi (cilji, tipična tveganja, vloga spremljevalca, mini-refleksija). Gre predvsem za idejo, da se prepreči vožnja po vedno enakih poteh in pogojih, s čimer je dodatno pridobivanje relevantnih izkušenj kandidata omejeno, zato se postavi t. i. minimalni nabor izkušenj, ki jih mora kandidat izvesti pred zaključkom spremljevalne vožnje. Tako bi vsak modul vseboval razvojne cilje, tipične napake in tveganja, vlogo spremljevalca (kaj opazuje, kako daje povratno informacijo), obvezno mini-refleksijo po vožnji ter nabor priporočenih scenarijev. Moduli se razporedijo po fazah (lažji → zahtevnejši), vendar se ob vstopni diagnostiki kandidat lahko usmeri v ustrezen začetni modul. Standard je lahko definiran ali kot delež od skupne prakse (npr. od ciljnih 3.000 km, če to ostaja okvir), in/ali kot minimalni prag v urah/km/število voženj za ključne pogoje (npr. noč, avtocesta, konice). Primeri modulov bi lahko bili:

- mestna vožnja in kompleksna križišča (večpasovna krožišča, ranljive skupine);
 - regionalne/podeželske ceste (hitrost, preglednost, ovinki, srečevanja);
 - avtocesta in hitre ceste (vključevanje/izključevanje, razdalje, tokovi).
 - Nočna vožnja in zmanjšana vidljivost (bleščanje, percepcija, utrujenost);
 - vožnja v slabšem vremenu (dež, megla, spolzko – kadar izvedljivo).
 - prometne konice in dinamično okolje;
 - defenzivna vožnja in presoja tveganja;
 - samostojno odločanje in načrtovanje poti (daljše vožnje, manj intervencij).
- Dnevnik vožnje (logbook – Podpoglavje 9.5.1): za vsako vožnjo se označi okolje/čas/razmere/zahtevnost + kratka refleksija; dnevnik je osnova za preverjanje na kontrolnih točkah.

Ukrep je utemeljen na GDE: spremljevalna vožnja sistematično razvija predvsem ravni 2–4 (situacije → kontekst → samoregulacija), ne le tehnike.

Če povzamemo na kratko, predlagan model torej izgleda tako, da ima sledeče faze + kontrolne točke (s fleksibilnim vstopom):

- Faza 1 (stabilizacija):
 - utrjevanje varnega upravljanja in osnovne situacijske rutine (GDE 1 → 2);
 - kontrolna točka 1 (lahko hkrati vstopna ocena): kratka vožnja + pregled dnevnika + cilji;
- Faza 2 (raznolikost in kompleksnost):
 - avtocesta, prometne konice, nočna vožnja, kompleksna križišča, slabše razmere (GDE 2 → 3), več samostojnega odločanja;
 - kontrolna točka 2: analiza pokritosti kategorij + ocena samostojnosti + cilji;
- Faza 3 (integracija in samoregulacija):

- realistična samoocena, defenzivna vožnja, vpliv utrujenosti/čustev/vrstnikov, daljše samostojno načrtovane poti (GDE 3 → 4);
- kontrolna točka 3 (če sistemsko): integracijska ocena + zaključna usmeritev.

Fleksibilnost: na podlagi vstopne ocene kandidat lahko začne v višji fazi ali pa dobi priporočilo za dodatno utrjevanje (tudi z dodatnimi urami v šoli vožnje pred začetkom vožnje s spremljevalcem, če je potrebno).

Proces izvajanja

Deležniki:

- AVP: priprava faznega in modularnega okvira, standardov kontrolnih točk, minimalnih kriterijev prehoda, standard kategorij dnevnika; priprava obrazcev za vstopno diagnostiko.
- MZI: po potrebi normativna ureditev obveznih kontrolnih točk in minimalnih izkušenj.
- Šole vožnje: izvedba vstopne diagnostike (v okviru prve kontrolne točke), izvedba kontrolnih točk, usmerjanje kandidat–spremljevalec.
- Kandidat in spremljevalec: izvajanje prakse, vodenje dnevnika, refleksija.
- UE: administrativna vezava na pogoje (npr. predložitev dokazil/izpolnjenih kategorij ob zaključku).
- Strokovnjaki prometne varnosti: podpora pri standardih, evalvaciji.

Možnost izvedbe (zaradi obremenitev in izvedljivosti):

- A – Minimalna izvedba (organizacijsko hitro izvedljivo):
 - 1 obvezna kontrolna točka, ki hkrati služi kot vstopna diagnostika + usmerjevalna vožnja;

- standardiziran papirni dnevnik + checklist kategorij;
- kratek modulni vodnik (cilji, tveganja, vloga spremljevalca);
- priporočeni minimalni standard raznolikosti (ne nujno strogo »blokiran« prehod, ampak jasno zahtevana pokritost do zaključka).
- B – Nadgradnja (sistemska ureditev):
 - 3 kontrolne točke (vključno z vstopno diagnostiko);
 - jasni kriteriji prehoda med fazami;
 - vezava določenih izkušenj na napredovanje/zaključek (npr. noč, avtocesta, konice);
 - digitalni e-dnevnik z analitiko (samodejni pregled kategorij, opozorila na vrzeli, vpogled učitelju pred kontrolo);
 - možnost agregirane analitike na ravni sistema (ob varovanju zasebnosti).

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba združenega fazno-kurikularnega modela prispeva k:

- večji strukturiranosti spremljevalne vožnje (jasen razvojni proces, ne »homogena kilometrina«),
- večji raznolikosti prometnih izkušenj in manj rutinske vožnje po znanih poteh;
- zgodnjemu prepoznavanju in korekciji tveganih vzorcev (prek kontrolnih točk);
- zmanjšanju precenjevanja sposobnosti in izboljšanju realistične samoocene kandidata;
- boljši usklajenosti med neformalno prakso in strokovnim nadzorom;
- sistematičnemu razvoju višjerednih kompetenc (presoja tveganja, anticipacija, samoregulacija);
- pravičnejšemu in varnejšemu upoštevanju dejstva, da kandidati začenjajo z različnimi predznanji (vstopna diagnostika omogoča ustrezno razvrstitev in preprečuje prehiter ali prepočasen napredek);
- večji primerljivosti minimalnih standardov med kandidati (dnevnik + kategorije + minimalne izkušnje).

Dolgoročno ukrep podpira varnejši prehod v samostojno vožnjo, ker kandidat ne gradi samozavesti le na »kilometrih«, temveč na preverljivo raznolikih izkušnjah in na postopnem razvoju samoregulacije.

9.4.2 Predlog 9: Strukturirana refleksija po vsaki vožnji s spremljevalcem; »model treh vprašanj«

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Analiza izkušenj kandidatov in učiteljev vožnje kaže, da se vožnja s spremljevalcem pogosto zaključi brez sistematične refleksije. Vožnje si sledijo kot niz izkušenj, ki niso vedno pretvorjene v zavestno učenje.
- Brez strukturirane refleksije obstaja tveganje utrjevanja rutinskih vzorcev, ne da bi kandidat razumel, zakaj je bila določena odločitev varna ali tvegana. Izkušnja sama po sebi ne zagotavlja razvoja presoje tveganja.
- Komunikacija med spremljevalcem in kandidatom pogosto ostaja na tehnični ravni (»prepozno si dal smernik«, »prehitro si zapeljal«), manj pa se razvija razprava o odločanju, zaznavanju nevarnosti in samoregulaciji.
- Raziskave prometne psihologije in model GDE poudarjajo, da se višjeredne kompetence (presoja tveganja, samoregulacija, realistična samoocena) razvijajo predvsem skozi refleksijo, ne zgolj skozi ponavljanje.
- Brez usmerjenega pogovora po vožnji se lahko:
 - utrjuje precenjevanje sposobnosti;
 - zmanjša zavedanje lastnih omejitev;
 - ohranja zunanji nadzor spremljevalca namesto notranje regulacije kandidata.

Opis predloga

Predloga se uporaba priporočene kratke strukturirane refleksije po vsaki vožnji s spremljevalcem, ki traja nekaj minut in temelji na preprostem, standardiziranem modelu treh vprašanj, pri čemer se spremljevalca o namenu in načinu izvedbe refleksije pouči v okviru obveznega uvodnega usposabljanja v šoli vožnje.

Refleksija je namenjena:

- pretvorbi izkušnje v zavestno znanje;
- razvoju presoje tveganja;
- krepitvi realistične samoocene;
- postopnemu prenosu odgovornosti z zunanjega nadzora na notranjo regulacijo kandidata.

Gre za minimalen, a sistematičen poseg, ki ne podaljšuje bistveno trajanja vožnje, vendar ima pomemben razvojni učinek.

Model treh vprašanj

Po vsaki vožnji kandidat najprej sam odgovori na tri vprašanja:

- Kaj je danes šlo dobro?
 - → krepitev samozavedanja in stabilnih kompetenc;
 - → prepoznavanje situacij, kjer je bila odločitev ustrezna.
- Kje je bila situacija tvegana ali negotova?
 - → prepoznavanje tveganj;
 - → analiza odločitev (hitrost, razdalja, preglednost, vključevanje).
- Kaj bom naslednjič naredil drugače ali na kaj bom posebej pozoren?
 - → postavitve konkretnega razvojnega cilja;
 - → povezava z naslednjo vožnjo.

Spremljevalec dopolni ali usmeri razpravo, vendar naj najprej govori kandidat. Namen ni ocenjevanje, temveč usmerjanje razmišljanja.

Povezava z GDE modelom. Refleksija neposredno podpira:

- GDE raven 2 – ozaveščanje odločitev v prometnih situacijah;
- GDE raven 3 – razmislek o kontekstu in prilagajanju razmeram;
- GDE raven 4 – razvoj samoregulacije, odnosa do tveganja in realistične samoocene.

Predviden proces izvajanja

Deležniki:

- AVP: priprava standardiziranega modela treh vprašanj in kratkih smernic;
- šole vožnje: uvodna razlaga modela kandidatom in spremljevalcem;
- kandidati in spremljevalci: redno izvajanje refleksije;
- učitelji vožnje: uporaba refleksij pri vmesnih preverjanjih.

Možnost izvedbe:

- A – minimalna izvedba:
 - papirna predloga refleksije (del dnevnika);
 - kratka razlaga modela v okviru uvodne ure ali usposabljanja spremljevalcev;
 - priporočilo (ali obveznost) zapisa po vsaki vožnji.
- B – nadgradnja:
 - integracija modela treh vprašanj v e-dnevnik;
 - avtomatski opomnik po zaključeni vožnji;
 - možnost analize vzorcev refleksije;
 - uporaba refleksij kot obveznega dela vmesnih preverjanj napredka.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba strukturirane refleksije bi prispevala k:

- povečanju samoregulacije kandidata;
- večji realistični samooceni;
- boljšemu prepoznavanju tveganj;
- zmanjšanju precenjevanja sposobnosti;
- večji kakovosti komunikacije med kandidatom in spremljevalcem;
- pretvorbi izkušenj v trajno varnostno znanje.

Dolgoročno refleksija deluje kot varovalni mehanizem proti rutinskemu, neozaveščnemu vedenju in podpira oblikovanje odgovorne prometne identitete.

9.5 Sklop 5: Digitalizacija in orodja za kakovost

Sklop 5 uvaja podporna orodja, ki krepijo kakovost, preglednost in upravljavsko učinkovitost sistema vožnje s spremljevalcem. Izhaja iz ugotovitve, da vsebinsko dobro zasnovani ukrepi (fazni model, kurikularna praksa, refleksija) potrebujejo tudi ustrezno infrastrukturo za spremljanje, povezovanje in evalvacijo.

Digitalna podpora v tem sklopu ni razumljena zgolj kot administrativna evidenca, temveč kot:

- učno orodje (spodbujanje raznolikosti izkušenj, podpora refleksiji, ozaveščanje vrzeli);
- razvojno orodje (povezovanje faz, modulov in napredka);
- upravljavsko orodje (analitika, standardizacija, spremljanje učinkov);
- sistemsko orodje za zmanjševanje razkoraka med formalnim usposabljanjem v šoli vožnje in neformalno prakso v družinskem okolju.

Sklop tako nadgrajuje vsebinske ukrepe prejšnjih poglavij z infrastrukturo, ki omogoča večjo verodostojnost, primerljivost in dolgoročno evalvacijo sistema.

9.5.1 Predlog 10: Digitalni dnevnik voženj kandidata v okviru vožnje s spremljevalcem (e-logbook)

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- Ugotovitve projekta kažejo, da je beleženje voženj v praksi neenotno in pogosto nesistematično. Del kandidatov vodi zgolj okvirno evidenco kilometrov, brez podatkov o okolju, zahtevnosti ali razmerah, pomemben delež pa evidence sploh ne vodi.
- Prisotna je zaznava formalnega izpolnjevanja obveznosti (»zbrati kilometre«), ne pa vsebinskega spremljanja raznolikosti izkušenj. To zmanjšuje razvojno vrednost vožnje s spremljevalcem in odpira vprašanja o verodostojnosti podatkov.
- Podatki so razpršeni in nepovezani – ne obstaja enoten sistem, ki bi omogočal:
 - pregled raznolikosti izkušenj posameznega kandidata;
 - identifikacijo vrzeli (npr. odsotnost nočne vožnje);
 - podporo vmesnim preverjanjem napredka;
 - agregirano evalvacijo sistema na ravni države.
- Učitelji vožnje poročajo, da ob vmesnih stikih pogosto nimajo objektivnega vpogleda v dejansko strukturo prakse kandidata.
- Brez digitalne podpore sistem nima podatkovne osnove za spremljanje učinkov ukrepov (npr. povezava med raznolikostjo prakse, uspešnostjo na izpitu in varnostnimi kazalniki začetnikov).

Opis predloga

Predlaga se vzpostavitev enotnega digitalnega dnevnika voženj (e-logbook), ki deluje kot:

- evidenčno orodje (sledljivost prakse);

- učno orodje (spodbujanje raznolikosti in refleksije);
- upravljavsko orodje (analitika in evalvacija sistema).

Digitalni dnevnik ni zgolj administrativna evidenca, temveč integracijska platforma, ki povezuje:

- kurikularno vodeno prakso (Predlog 8);
- fazni model z vmesnimi preverjanji (Predlog 5);
- strukturirano refleksijo po vožnji (Predlog 9).

Osnovne funkcionalnosti

Za vsako vožnjo se zabeležijo najmanj:

- datum in trajanje;
- prevoženi kilometri;
- vrsta okolja (mesto / regionalno / avtocesta);
- čas (dan / noč);
- razmere (suho / dež / megla – če relevantno);
- modul (če je vožnja vezana na kurikularni modul);
- kratka refleksija (model treh vprašanj);
- digitalna potrditev spremljevalca.

Sistem omogoča:

- avtomatski izračun ur/kilometrov po kategorijah;
- grafični prikaz raznolikosti prakse;
- opozorila ob pomanjkanju določene vrste izkušenj;
- vpogled učitelju vožnje pred vmesnim preverjanjem;
- anonimizirano agregirano analitiko za evalvacijo sistema.

Varstvo osebnih podatkov in skladnost z zakonodajo

Vzpostavitev digitalnega dnevnika se izvede v celoti skladno z:

- Splošno uredbo o varstvu podatkov (GDPR – Uredba (EU) 2016/679);
- Zakonom o varstvu osebnih podatkov (ZVOP-2).

Digitalni dnevnik ni prostovoljna aplikacija, temveč del systemske ureditve usposabljanja.

Načelo minimizacije podatkov

Zbirajo se izključno podatki, ki so nujni za:

- preverjanje minimalnih obveznih izkušenj;
- podporo vmesnim preverjanjem napredka;
- systemsko evalvacijo (v anonimizirani obliki).

Ne zbirajo se:

- GPS sledenje ali natančne lokacije vožnje;
- podatki o hitrosti ali prometnih prekrških;
- biometrični ali zdravstveni podatki;
- podatki, ki niso neposredno povezani z učnim procesom.

Sistem temelji na kategorizaciji voženj, ne na nadzoru vožnje.

Ločitev identifikacijskih in analitičnih podatkov

Vzpostavi se jasna ločitev:

- Operativni podatki (identificirani). Dostop imajo zgolj kandidat, spremljevalec, učitelj vožnje ter pristojni organi v zakonsko določenem obsegu.
- Agregirani podatki (anonimizirani). Uporabljajo se za:
 - spremljanje raznolikosti prakse;
 - analizo skladnosti s standardi;
 - evalvacijo sistema.

Agregirani podatki ne omogočajo identifikacije posameznika.

Podatki se hranijo:

- v času trajanja vožnje s spremljevalcem;
- do zaključka postopka pridobitve voznškega dovoljenja;
- nato le v anonimizirani obliki za namene evalvacije.

Roki hrambe se določijo v podzakonskem aktu.

Ocena učinka na varstvo podatkov (DPIA)

Glede na obseg systemske digitalizacije se pred uvedbo izvede ocena učinka v zvezi z varstvom osebnih podatkov (DPIA), skladno s 35. členom GDPR.

Digitalni dnevnik torej ni namenjen nadzoru posameznika, temveč zagotavljanju minimalnega standarda izpostavljenosti in podpore učenju.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba digitalnega dnevnika bi prispevala k:

- večji verodostojnosti in sledljivosti vožnje s spremljevalcem;
- zmanjšanju formalnega ali navideznega beleženja;
- spodbujanju raznolike prakse;
- večji transparentnosti med kandidatom, spremljevalcem in šolo vožnje;
- manjšanju razkoraka med formalnim usposabljanjem in neformalno prakso;
- vzpostavitvi podatkovne podlage za systemsko evalvacijo;
- dolgoročno boljši kakovosti upravljanja sistema.

Izvedba digitalnega dnevnika je en izmed najzahtevnejših ukrepov z vidika izvedbenega in tudi pravnega okvirja. Zato kot prvi korak priporočamo izvedbo v obliki aplikacije za mobilne telefone, ki deluje lokalno na mobilnem telefonu uporabnika in nima komponente sledenja ali zbiranja agregiranih podatkov na ravni vseh uporabnikov. S tem

se zagotovi digitalna podpora tistim spremljevalcem in kandidatom, ki to želijo, brez elementa obveze. Tovrstna aplikacija lahko vsebuje tudi predloge vaj oziroma situacij vožnje, pedagoške in varnostne nasvete in ostale elemente iz področij usmerjanja dela kandidata in spremljevalca, in kot takšna predstavlja dobro didaktično orodje v sistemu vožnje s spremljevalcem tudi, če njena uporaba ni obvezna.

9.5.2 Predlog 11: Simulator – strukturiran trening tveganih situacij

Izzivi, ki jih naslavlja predlog:

- V realnem prometu ni varno sistematično trenirati kriznih ali redkih, a visoko tveganih situacij (nenadno zaviranje, nepričakovani pešci, vožnja v megli, akvaplaning ipd.).
- Izpostavljenost zahtevnim situacijam je v obdobju vožnje s spremljevalcem pogosto naključna in odvisna od okoliščin (vreme, promet, okolje).
- Razvoj zaznavanja nevarnosti (hazard perception) in anticipacije poteka prepočasi ali neenakomerno.
- Kandidati pogosto precenjujejo svojo pripravljenost na kritične dogodke, saj večina voženj poteka v relativno predvidljivih razmerah.
- Realna praksa ne omogoča objektivnega spremljanja parametrov obremenitve, vizualne pozornosti in odločanja v kritičnih trenutkih.
- Ugotovitve testiranja na simulatorju vožnje, izvedenega v okviru projekta Učinkovitost vožnje s spremljevalcem, kažejo, da simulator omogoča nadzorovano izpostavitve zahtevnim prometnim situacijam ter analizo obremenitve in parametrov vizualne pozornosti.
- Rezultati potrjujejo, da simulator predstavlja smiselno dopolnitev realne vožnje, zlasti pri razvoju zaznavanja nevarnosti in odzivanja v kritičnih situacijah.

Opis predloga

Predlaga se, da se kot dopolnilni element sistema vožnje s spremljevalcem omogoči uporaba simulatorja vožnje.

Simulator je zasnovan kot dopolnilni varnostni modul, katerega obseg in normativni status se lahko prilagodi razpoložljivi infrastrukturi in postopnosti uvajanja, pri čemer njegova uporaba ni obvezna in je odvisna od tehničnih in organizacijskih zmožnosti izvajalcev. Simulator ni nadomestilo za realno vožnjo, temveč varno okolje za načrtno treniranje:

- zaznavanja nevarnosti (hazard perception);
- odločanja v časovno omejenih situacijah;
- odzivanja v pogojih zmanjšane vidljivosti (noč, megla);
- vožnje v slabših vremenskih razmerah (dež, spolzko vozišče);
- zaviranja v sili in izogibanja oviram;
- upravljanja kognitivne obremenitve v kompleksnih prometnih situacijah.

Ključna prednost simulatorja je možnost ponovitve iste situacije, analize napak in strukturirane povratne informacije brez povečanja realnega tveganja.

Povezava z modelom GDE

Simulator neposredno podpira razvoj višjih ravni kompetenc:

- GDE raven 2 – izboljšano obvladovanje prometnih situacij in pravilno odzivanje;
- GDE raven 3 – razumevanje vpliva konteksta (vidljivost, prometna gostota, hitrost);
- GDE raven 4 – razvoj realistične samoocene in zmanjševanje preценjevanja sposobnosti.

Posebej pomemben je vpliv na zaznavanje nevarnosti, ki je eden ključnih napovednikov prometne varnosti mladih voznikov.

Operativna izvedba

Simulator trening se lahko umesti:

- kot zgodnji modul (po osnovnem praktičnem usposabljanju v šoli vožnje);
- kot del faznega modela (Predlog 5), npr. pred prehodom v zahtevnejše okolje ali pred zaključkom obdobja vožnje s spremljevalcem;
- kot zaključni varnostni modul pred pristopom k praktičnemu izpitu.

Minimalni vsebinski okvir bi lahko določal:

- standardiziran nabor scenarijev;
- minimalno trajanje treninga (npr. 1–2 pedagoški uri);
- obvezno analizo posnetka ali povratno razpravo po scenarijih;
- kratko samooceno kandidata po izvedbi.

Predviden proces izvajanja

Deležniki:

- AVP – priprava standardiziranih scenarijev in strokovnih smernic;
- strokovnjaki za prometno psihologijo in varnost – vsebinska validacija scenarijev;
- šole vožnje ali specializirani centri – izvedba treninga;
- MZI – normativna podlaga in morebitna infrastrukturna podpora;
- kandidati – udeležba;
- učitelji vožnje – interpretacija rezultatov in povezava z nadaljnjim učenjem.

Možnost izvedbe:

- Priporočena uporaba (postopen model):
 - Simulator se priporoča kot dopolnilni modul tam, kjer je oprema že na voljo.
 - Pripravi se nacionalni standard scenarijev in metodologije izvedbe.
 - Uporaba ni pogoj za napredovanje, temveč strokovno priporočilo.

- Spodbujanje vključevanja prek projektnih razpisov ali pilotnih centrov.
- Ta model omogoča postopno uvajanje brez večjih sistemskih posegov.
- **Sistemska integracija (strukturiran minimalni modul):**
 - Uvede se obvezen minimalni simulator modul (npr. 1–2 uri).
 - Določi se enoten nacionalni standard scenarijev.
 - Usposobi se izvajalce.
 - Simulator trening se veže na fazni model (Predlog 5) – npr. kot pogoj za zaključek obdobja vožnje s spremljevalcem.
 - Možnost zbiranja agregiranih podatkov (brez posega v zasebnost) za sistemsko evalvacijo.

Prispevek in pričakovani učinki

Uvedba simulatorja bi prispevala k:

- hitrejšemu razvoju zaznavanja nevarnosti;
- varnejšemu soočanju z redkimi, a kritičnimi situacijami;
- zmanjšanju precenjevanja sposobnosti pri mladih voznikih;
- boljši pripravljenosti na vožnjo v slabših vremenskih razmerah;
- večji sistemski primerljivosti minimalnega standarda usposabljanja;
- možnosti objektivnejše evalvacije učinka programa vožnje s spremljevalcem.

Dolgoročno simulator deluje kot varnostni »blažilnik« med strukturiranim usposabljanjem in prvo samostojno vožnjo.

Digitalna podpora in simulacijsko okolje predstavljata most med načrtovano vsebino (kaj naj kandidat doživi) in dejansko izvedbo (kaj kandidat dejansko doživi). S tem se sistem vožnje s spremljevalcem premakne iz deklarativne v podatkovno podprto in razvojno usmerjeno ureditev.

10 CITIRANA DELA

- ACL. (b.d.). *ACL*. Pridobljeno iz ACL Club: <https://www.acl.lu/fr/>
- ADAC. (29. januar 2024). *Führerschein*. Pridobljeno iz Begleitetes Fahren: Alle Regeln zum Führerschein ab 17: <https://www.adac.de/verkehr/rund-um-den-fuehrerschein/erwerb/begleitetes-fahren/>
- Akbulut, A. (2023). The effect of tmj intervention on instant postural changes and dystonic contractions in patients diagnosed with dystonia: a pilot study. *Diagnostics*, 13(20), 3177. doi:10.3390/diagnostics13203177
- Albright, M. G., McManus, B., Mrug, S., Lanzi, R., Underhill, A., & Stavrinos, D. (2021). Trajectories of self-regulatory driving practices: Role of learner phase practice. *Accident Analysis & Prevention*, 162. doi:10.1016/j.aap.2021.106407
- Ayvens Danmark. (23. julij 2025). *Ayvens Danmark*. Pridobljeno iz 17-year old may drive a car - but with limitations: <https://www.ayvens.com/en-dk/about-us/news/information/17-year-olds-may-drive-a-car/>
- Bartl, G., & Hager, B. (2006). *Evaluation of L17*. Dunaj: VISA. Pridobljeno iz <https://www.alles-fuehrerschein.at/dokumente/Bericht%20English%20L%2017%20Test%2012%202006.pdf>
- Bates, L., Watson, B., & King, M. (2010). Required hours of practice for learner drivers: A comparison between two Australian jurisdictions. *Journal of Safety Research*, 41, 93-97. doi:10.1016/j.jsr.2010.02.006
- Bates, L., Watson, B., & King, M. J. (2014). Parental Perceptions of the Learner Driver Log Book System in Two Australian States. *Traffic Injury Prevention*, 15(8). doi:10.1080/15389588.2014.891104
- Baughan, C., Hatakka, M., Keskinen, E., Goldenbeld, C., Gregersen, N. P., Groot, H., . . . Winkelbauer, M. (2003). *BASIC driver training: New models*. Finland: University of Turku.
- Begg, D., Langley, J., Broughton, J., Brookland, R., Ameratunga, S., & McDowell, A. (2009). New Zealand Drivers Study: a follow-up study of newly licensed drivers. *Injury Prevention*, 15, e2. doi:10.1136/ip.2009.021998

- Berg, H. (2015). Reducing injuries among young drivers: what kind of measures are needed? *Journal of Local and Global Health Science*, 2015(2). doi:10.5339/jlghs.2015.itma.74
- Brown, T., Ouimet, M., Eldeb, M., Tremblwy, J., Vingilis, E., Nadeau, L., . . . Bwchara, A. (2016). Personality, Executive Control, and Neurobiological Characteristics Associated with Different Forms of Risky Driving. *Plos One*, 11(2), e0150227. doi:0.1371/journal.pone.0150227
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (b.d.). *Transport Modalitet*. Pridobljeno iz Rijopleiding en rijexamen voor rijbewijs B: <https://be.brussels/nl/transport-mobiliteit/rijbewijs-en-kentekenbewijs/rijbewijs-behalen/rijopleiding-en-rijexamen-voor-rijbewijs-b>
- Carnetsoft. (2025). Pridobljeno iz <https://cs-driving-simulator.com/>
- Chirles, T., Hellinger, A., Ehsani, J., Doucette, M., Rodman, C., Brigham, L., & Shields, W. (2023). Cognitive Biases, Attitudes, and Beliefs of Teenagers and Parents Toward Practice Driving, Vehicle Choice, and Safety Technology. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, 2678(5), 305-315. doi:10.1177/03611981231189498
- Curry, A. E., García-España, J. F., Winston, F., Ginsburg, K. R., & Durbin, D. R. (2012). Variation in Teen Driver Education by State Requirements and Sociodemographics. *Pediatrics*, 129(3), 453-457. doi:10.1542/peds.2011-2303
- Curry, A. E., Metzger, K. B., Williams, A. F., & Tefft, B. C. (2017). Comparison of older and younger novice driver crash rates: Informing the need for extended Graduated Driver Licensing restrictions. *Accident Analysis & Prevention*, 108, 66-73. doi:10.1016/j.aap.2017.08.015
- Curry, A. E., Pfeiffer, M. R., & Elliott, M. R. (2017). Compliance With and Enforcement of Graduated Driver Licensing Restrictions. *American Journal of Preventive Medicine*, 52(1), 47-54. doi:10.1016/j.amepre.2016.08.024
- Curry, A. E., Pfeiffer, M. R., Durbin, D. R., & Elliot, M. R. (2015). Young driver crash rates by licensing age, driving experience, and license phase. *Accident Analysis & Prevention*, 80, 243-250. doi:10.1016/j.aap.2015.04.019

- Das Land Steiermark. (b.d.). *Das Land Steiermark*. Pridobljeno iz L17 - B-Führerschein mit 17 Jahren: <https://www.bh-leoben.steiermark.at/cms/beitrag/12538273/68227871/>
- Deery, H., & Fildes, B. (1999). Novice Driver Subtypes: Relationship to High-Risk Behavior, Traffic Accident Record, and Simulator Driving Performance. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 41(4), 628-643. doi:10.1518/001872099779656671
- DeJoy, D. (1989). The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 21(4), 333-340. doi:10.1016/0001-4575(89)90024-9
- DMV. (b.d.). *DMV*. Pridobljeno iz Driver Education & Safety: <https://www.dmv.ca.gov/portal/>
- Dong, X., Wu, J. S., Walshe, E. A., Cheng, S., Winston, F. K., & Ryerson, M. S. (2024). Adult-supervised practice in learner's permit phase has a significant but limited ability to improve safe driving skills. *Traffic Injury Prevention*, 25. doi:10.1080/15389588.2024.2374538
- Drive. (b.d.). *Drive*. Pridobljeno iz How to obtain a learner's permit in Australia: <https://www.drive.com.au/caradvice/how-to-obtain-a-learners-permit-in-australia/>
- Driving Tests. (b.d.). *Driving Tests*. Pridobljeno iz Driver's Permit (Learner's Permit) Requirements: <https://driving-tests.org/learners-permit/>
- Ehsani, J. (2020). Public Policies Protect Young Drivers—Reply. *Jama Pediatrics*, 174(12), 1215. doi:10.1001/jamapediatrics.2020.2588
- Ehsani, J. P., Gershon, P., Grant, B. J., Zhu, C., Klauer, S. G., Dingus, T. A., & Simons-Morton, B. G. (2020). Learner Driver Experience and Teenagers' Crash Risk During the First Year of Independent Driving. *JAMA Pediatrics*, 174(6). doi:10.1001/jamapediatrics.2020.0208
- Ehsani, J. P., Klauer, S. G., Zhu, C., Gershon, P., Dingus, T. A., & Simons-Morton, B. G. (2017). Naturalistic assessment of the learner license period. *Accident Analysis and Prevention*, 106, 275-284. doi:10.1016/j.aap.2017.06.014
- Ehsani, J. P., Weast, R. A., Chirles, T. J., Hellinger, A., Yenokyan, G., & Zhang, Y. (2022). Can a Smartphone Application Be Used to Measure Practice Driving Behavior

- During the Learner Permit Period? A Step Toward Performance-Based Licensing. *AJPM Focus*, 2(1). doi:10.1016/j.focus.2022.100058
- Ehsani, J., Weast, R., Chirles, T., Hellinger, A., Shields, W., Yenokyan, G., & Igusa, T. (2021). Evaluating a smartphone application to increase the quantity and improve the quality of supervised practice driving. *Injury Prevention*, 27(6), 587-591. doi:10.1136/injuryprev-2021-044247
- Eshani, J., Simmons-Morton, B., & Klauer, S. (2015). Developing and Testing Operational Definitions for Functional and Higher Order Driving Instruction. *Proceedings of the Eighth International Driving Symposium on Human Factors in Driver Assessment, Training and Vehicle Design* (str. 134-140). Salt Lake City: Public Policy Center, University of. doi:10.17077/drivingassessment.1562
- FDM. (b.d.). FDM. Pridobljeno iz Kørrekort til 17-årige: Sådan er kravene: <https://fdm.dk/alt-om-biler/love-regler/koerekort/koerekort-til-17-aarige>
- Federale Overheidsdienst. (19. april 2023). *Mobiliteit en Vervoer*. Pridobljeno iz Voorlopig rijbewijs B-M36: <https://mobiliteit.belgium.be/nl/weg/rijden/rijbewijzen/belgisch-rijbewijs/voorlopige-rijbewijzen-categorie-b/voorlopig-rijbewijs-b>
- Federale Overheidsdienst. (2. februar 2023). *Mobiliteit en Vervoer*. Pridobljeno iz Personenwagen (categorie B): <https://mobiliteit.belgium.be/nl/weg/rijden/rijbewijzen/belgisch-rijbewijs/personenwagen-categorie-b>
- Fraschetti, A., Cordellieri, P., Lausi, G., Mari, E., Paoli, E., Burrai, J., . . . Giannini, A. (2021). Mobile Phone Use “on the Road”: A Self-Report Study on Young Drivers. *Frontiers in Psychology*, 12. doi:10.3389/fpsyg.2021.620653
- Freydier, C., Berthelon, C., & Bastien-Toniazzo, M. (2016). Does early training improve driving skills of young novice French drivers? *Accident Analysis & Prevention*, 96, 228-236. doi:10.1016/j.aap.2016.07.026
- Gianfranchi, E., Tagliabue, M., & Vidotto, G. (2018). Personality Traits and Beliefs About Peers’ On-Road Behaviors as Predictors of Adolescents’ Moped-Riding Profiles. *Frontiers in Psychology*, 9. doi:10.3389/fpsyg.2018.02483
- Goodwin, A. H., Foss, R. D., Margolis, L. H., & Harrell, S. (2014). Parent comments and instruction during the first four months of supervised driving: An opportunity

missed? *Accident Analysis & Prevention*, 69, 15-22.

doi:10.1016/j.aap.2014.02.015

GOV.UK. (b.d.). *Driving and Transport*. Pridobljeno iz Learn to drive a car: step by step:

<https://www.gov.uk/learn-to-drive-a-car>

GOV.UK. (b.d.). *GOV.UK*. Pridobljeno iz Rules for supervising a learner driver:

<https://readytopass.campaign.gov.uk/helping-learner-driver/rules-for-supervising-learner-driver/>

Government od South Australia. (brez datuma). *Department for Infrastructure and*

Transprot. Pridobljeno iz b.d.: <https://mylicence.sa.gov.au/my-car-licence/learners-stage>

Government of Western Australia. (b.d.). *Department od Transport and Major Infrastructure*. Pridobljeno iz Car licence:

<https://www.transport.wa.gov.au/licensing/drivers-licence/get-a-licence/car/learn-to-drive-log-hours>

Guichet.lu. (14. maj 2024). *Guichet.lu*. Pridobljeno iz Accompanied driving:

<https://guichet.public.lu/en/citoyens/transport/transports-individuels/permis-conduire/obtention/conduite-accompagnee.html>

Harbeck, E., Glendon, A., & Hine, T. (2017). Reward versus punishment: Reinforcement

sensitivity theory, young novice drivers' perceived risk, and risky driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 47, 13-22.

doi:10.1016/j.trf.2017.04.001

Harré, J. N., Foster, S., & O'Neill, M. (2005). Self-enhancement, crash-risk optimism and

the impact of safety advertisements on young drivers. *British Journal of Psychology*, 96(2), 215-230. doi:10.1348/000712605x36019

Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). From

control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 201-215. doi:10.1016/S1369-8478(02)00018-9

Hirschberg, J., & Lye, J. (2020). Impacts of graduated driver licensing regulations.

Accident Analysis and Prevention, 139. doi:10.1016/j.aap.2020.105485

itheorie. (b.d.). *itheorie*. Pridobljeno iz 2toDrive: <https://itheorie.nl/en/car/2todrive>

- Ivers, R., Blows, S., Stevenson, M., Norton, R., Williamson, A., Eisenbruch, M., . . . Wang, J. (2006). A cohort study of 20 822 young drivers: The DRIVE study methods and population. *Injury Prevention, 12*(6), 385-389. doi:10.1136/ip.2006.011825
- Ivers, R., Senserrick, T., Boufous, s., Boufous, S., Stevenson, M., Cheng, H., . . . Norton, R. (2009). Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: findings from the DRIVE study. *American Journal of Public Health, 99*(9), 1638-1644. doi:10.2105/ajph.2008.150367
- Kalders, P., Soffers, E., Kaiser, J., Dekker, G., & Oostdijk, A. (2023). *Evaluatie Wet Begeleid Rijden (2toDrive)*. Haag, Nizozemska: SWOV.
- Lazuras, L., Rowe, R., Poulter, D., Powell, P., & Ypsilanti, A. (2019). Impulsive and Self-Regulatory Processes in Risky Driving Among Young People: A Dual Process Model. *Frontiers in Psychology, 10*. doi:10.3389/fpsyg.2019.01170
- Lee, Y., & Winston, F. (2016). Stress induction techniques in a driving simulator and reactions from newly licensed drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 42*, 44-56. doi:10.1016/j.trf.2016.06.019
- Lee, Y., LaVoie, N., & Parker, J. (2017). Teen Drivers: Approach for Teaching Speed Management and Peer Passenger Interactions. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting, 61*(1), 881-885. doi:10.1177/1541931213601510
- Mayhew, D., Simpson, H., & Pak, A. (2003). Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accident Analysis & Prevention, 35*(5), 683-691. doi:10.1016/S0001-4575(02)00047-7
- McDonald, C., Tanenbaum, J., Lee, Y., Fisher, D., Mayhew, D., & Winston, F. (2012). Using Crash Data to Develop Simulator Scenarios for Assessing Novice Driver Performance. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board, 2321*(1), 73-78. doi:10.3141/2321-10
- McKnight, A., & Peck, R. (2002). Graduated driver licensing: what works? *Injury Prevention, 8*(2), ii32-ii38. doi:10.1136/ip.8.suppl_2.ii32
- Meyer, D., Cunningham, C., Rajendran, N., Imberger, K., Pyta, V., Mitsopolous-Rubens, E., & Catchpole, J. (2015). Monitoring changes from 1999 to 2014 in the amount of supervised driving experience accrued by Victorian learner drivers.

Proceedings of the 2015 Australasian Road Safety Conference. Gold Coast, Australia.

Ministère de l'Intérieur. (b.d.). *Sécurité routière*. Pridobljeno iz Le permis de conduire et la sécurité routière: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/>

Mirman, J., Curry, A., & Mirman, D. (2019). Learning to drive: A reconceptualization. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 316-326. doi:10.1016/j.trf.2019.01.010

Møller, M., & Janstrup, K. (2022). Accompanied driving in Denmark. *Implementing evidence-based road safety measures - Removing barriers and enhancing public support FERSI Conference*. Hag: FERSI.

Møller, M., & Jensen, T. C. (2022). Sociodemographic characteristics of youth licensing at age 17 in the context of supervised driving in Denmark. *Journal of Safety Research*, 81. doi:10.1016/j.jsr.2022.02.002

Møller, M., Janstrup, K. H., Hjorth, K., & Twisk, D. A. (2021). Introducing accompanied driving in Denmark. Safety-related differences between youth licensing with immediate or delayed access to solo driving. *Accident Analysis & Prevention*, 162. doi:10.1016/j.aap.2021.106394

Møller, M., Solgard, K. J., Nielsen, I. H., & Twisk, D. A. (2022). Experiences of young drivers and accompanying persons in Denmark: A qualitative study. *Safety Science*, 153. doi:10.1016/j.ssci.2022.105823

Nelson, E. (2009). Younger Drivers' Propensity to Take Risks Despite Awareness of the Consequences. *AAP Grand Rounds*, 21(4), 45-54. doi:10.1542/gr.21-4-45

NHTSA. (b.d.). *NHTS*. Pridobljeno iz Graduated Driver Licensing: <https://www.nhtsa.gov/book/countermeasures-that-work/young-drivers/countermeasures/legislation-and-licensing/graduated-driver-licensing>

NSW Government. (b.d.). *NSW Government*. Pridobljeno iz Using your Learner Driver Log Book: <https://www.nsw.gov.au/driving-boating-and-transport/driver-and-rider-licences/driver-licences/learner-driver-licence/using-your-learner-driver-log-book>

ÖAMTC. (b.d.). *ÖAMTC*. Pridobljeno iz B-Führerschein L17 - die vorgezogene Lenkerausbildung: <https://www.oeamtc.at/thema/fuehrerschein/b-fuehrerschein-l17-die-vorgezogene-lenkerausbildung-16180072>

- Oesterreich.gv.at.* (b.d.). Pridobljeno iz L17 – B-Führerschein mit 17 Jahren:
https://www.oesterreich.gv.at/themen/persoenliche_dokumente_und_bestatigungen/fuehrerschein/1/2/Seite.0401101.html
- Quimet, M. C., Predhan, A. K., Simons-Morton, B. G., Divekar, G., Mehranian, H., & Fisher, D. L. (2013). The effect of male teenage passengers on male teenage drivers: Findings from a driving simulator study. *Accident Analysis & Prevention*, 58, 132-139. doi:10.1016/j.aap.2013.04.024
- Park, G., Allen, R., & Rosenthal, T. (2015). Novice Driver Simulation Training Potential for Improving Hazard Perception and Self-Confidence While Lowering Speeding Risk Attitudes for Young Males. *Driving Assessment Conference 2015*. doi:10.17077/drivingassessment.1579
- Porter, D., Miller, B., Mullins, S., Porter, M., & Aitken, M. (2018). Is a driver's license age waiver worth a teen's life? *Injury Epidemiology*, 5(1). doi:10.1186/s40621-018-0146-y
- Queensland Government. (b.d.). *Queensland Government*. Pridobljeno iz Learner logbook: <https://www.qld.gov.au/transport/licensing/getting/learner-logbook>
- Rådet for Sikker Trafik. (b.d.). *Rådet for Sikker Trafik*. Pridobljeno iz Ledsager til 17-årig: <https://sikkertrafik.dk/rad-og-viden/bil/korekort/korekort-til-17-arige/ledsager-til-17-arig/>
- RBÖ. (b.d.). *Über ARBÖ*. Pridobljeno iz L17: <https://www.arboe.at/fuehrerschein/l17>
- RDW. (b.d.). Pridobljeno 21. december 2024 iz Begeleiderspas aanvragen en coach aanmelden: <https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/auto/het-rijbewijs/rijbewijs-halen/begeleid-rijden>
- Republique Francaise. (b.d.). *Republique Francaise*. Pridobljeno iz Permis de conduire : apprentissage anticipé (AAC) à partir de 15 ans: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2826>
- Ritzau/The Local. (22. avgust 2024). *The Local*. Pridobljeno iz Denmark proposes allowing 17-year-olds to drive alone: <https://www.thelocal.dk/20240822/denmark-proposes-allowing-17-year-olds-to-drive>
- Rodwell, D., Alexander, M., Bates, L., Larue, G. S., & Watson, B. (2021). Parents' perceptions of driver education: A theoretically guided qualitative investigation.

- Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 77, 293-311.
doi:10.1016/j.trf.2021.01.009
- Roelofs, E., Vissers, J., & Onna, M. (2013). A Coaching Program for Recently Licensed Young Drivers in the Netherlands: Which Drivers are Attracted? *Driving Assessment Conference Archive*, 29-35. doi:10.17077/drivingassessment.1463
- Scott-Parker, B., Bates, L., Watson, B., King, M., & Hyde, M. (2011). The impact of changes to the graduated driver licensing program in Queensland, Qustralia on the experiences of learner drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 1301-1308. doi:10.1016/j.aap.2011.01.012
- Scott-Parker, B., Wilks, L., & Huang, B. (2018). Situation Awareness Fast-Tracking, Including Identifying Escape Routes (SAFER): Evaluation of the Impact of SAFER on Learner Driver Situation Awareness Skills. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2672(33), 1-10. doi:10.1177/0361198118759950
- Securite Routiere Vivre Ensemble. (b.d.). *Gouvernement*. Pridobljeno iz Securite Routiere Vivre Ensemble: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2024-09/infographie-sr-permis-17ans.pdf>
- Senserrick, T., Boufos, S., Olivier, J., & Hatfield, J. (2018). Associations between graduated driver licensing and road trauma reductions in a later licensing age jurisdiction: Queensland, Australia. *PLoS One*, 19(9). doi:10.1371/journal.pone.0204107
- Senserrick, T., Watson-Brown, N., Kaye, S., & Oviedo-Trespalacios, Ó. (2023). Upskilling Professional Driving Instructors of Young Learner Drivers: What Are We Waiting For? *Journal of Road Safety*, 34(2), 10-17. doi:10.33492/jrs-d-22-00054
- Senserrick, T., Watson-Brown, N., Kaye,, S., & Oviedo-Trespalacios, Ó. (2023). Upskilling Professional Driving Instructors of Young Learner Drivers: What Are We Waiting For? *Journal of Road Safety*, 34(2), 10-17. doi:10.33492/jrs-d-22-00054
- Simons-Morton, B. (2007). Parent involvement in novice teen driving: Rationale, evidence of effects, and potential for enhancing graduated driver licensing effectiveness. *Journal of Safety Research*, 38(2), 193-202. doi:10.1016/j.jsr.2007.02.007

- Simons-Morton, B. G., & Ouimet, M. C. (2006). Parent involvement in novice teen driving: a review of the literature. *Injury Prevention, 12*(1), i30-i37. doi:10.1136/ip.2006.011569
- Simons-Morton, B., & Ehsani, J. (2016). Learning to Drive Safely: Reasonable Expectations and Future Directions for the Learner Period. *Safety, 2*(4), 20. doi:10.3390/safety2040020
- Simons-Morton, B., & Ehsani, J. (2016). Learning to Drive Safely: Reasonable Expectations and Future Directions for the Learner Period. *Safety, 2*(4), 20. doi:10.3390/safety2040020
- Simons-Morton, B., Ehsani, J., Gershon, P., Klauer, S., & Dingus, T. (2017). Teen Driving Risk and Prevention: Naturalistic Driving Research Contributions and Challenges. *Safety, 3*(4), 29. doi:10.3390/safety3040029
- Siskind, V., Faulks, I. J., & Sheeshan, M. C. (2019). The impact of changes to the NSW graduated driver licensing system on subsequent crash and offense experience. *Journal of Safety Research, 69*, 109-114. doi:10.1016/j.jsr.2019.02.006
- SNCA. (b.d.). SNCA. Pridobljeno iz Prendre rendez-vous: <https://snca.public.lu/fr.html>
- SWOV. (b.d.). SWOV. Pridobljeno iz What is accompanied driving (2toDrive) and how effective is it?: <https://swov.nl/en/fact/driver-training-what-accompanied-driving-2todrive-and-how-effective-it>
- SWOV. (b.d.). SWOV. Pridobljeno iz What is accompanied driving (2toDrive) and how effective is it?: https://swov.nl/en/fact/driver-training-what-accompanied-driving-2todrive-and-how-effective-it?utm_source=chatgpt.com
- TraFi. (2013). B- luokan opetuslupaopetus: Opetussuunnitelma ja opetuksen toteuttaminen. Helsinki, Finska. Pridobljeno iz B- luokan opetuslupaopetus: https://kuljettajaopetus.fi/kotisivut/dokumentit/13773-B-_luokan_opetuslupaopetuksen_opetussuunnitelma_ja_ohje.pdf
- Trafikverket. (b.d.). Trafikverket. Pridobljeno iz Tyvärr kunde vi inte hitta sidan du letade efter: <https://www.trafikverket.se/>
- Transport Styrelsen. (b.d.). Transport Styrelsen. Pridobljeno iz Handledare: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/ta-korkort/handledarskap-och-ovningskorning/handledare/>

- Vaca, F. E., Li, K., Fell, J. C., Haynie, D. L., Simons-Morton, B., & Romano, E. (2021). Associations between Graduated Driver Licensing restrictions and delay in driving licensure among U.S. high school students. *Journal of Transport & Health*, 21. doi:10.1016/j.jth.2021.101068
- Vaca, F., & Li, K. (2022). Do the Youngest Drivers Crash the Most? *JAMA Network Open*, 5(4), e228785. doi:10.1001/jamanetworkopen.2022.8785
- Van Schagen, I., Wijlhuizen, G., & De Craen, S. (2015). *Accompanied driving in the Netherlands: Who do participate and why?* Hague: SWOV Institute for Road Safety Research.
- Vic Roads. (b.d.). *Vic Roads*. Pridobljeno iz Driving on your Ls: <https://www.vicroads.vic.gov.au/ls-and-ps/driving-on-your-ls>
- Vlaanderen. (b.d.). *Rijbewijzen en rijopleiding*. Pridobljeno iz Rijbewijs B: <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/auto-en-motor/rijbewijzen-en-rijopleiding/rijbewijs-b>
- Wallonie. (b.d.). *Permis de conduire catégorie B*. Pridobljeno iz Obtenir un permis de conduire B : nouvelles règles en Wallonie: <https://www.monpermisdeconduire.be/>
- Walshe, E. A., Elliott, M. R., Romer, D., Cheng, S., Curry, A. E., Seacrist, T., . . . Winston, F. K. (2022). Novel use of a virtual driving assessment to classify driver skill at the time of licensure. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 87. doi:10.1016/j.trf.2022.04.009
- Walshe, E., Römer,, R., Wyner,, A., Cheng, S., Elliott, M., Zhang, R., . . . Winston, F. (2022). Licensing Examination and Crash Outcomes Postlicensure in Young Drivers. *Jama Network Open*, 5(4), 228780. doi:10.1001/jamanetworkopen.2022.8780
- Watson-Brown, N., Scott-Parker, B., Simons-Morton, B., & Senserrick, T. (2020). Exploring the Dimensions of Driving Instruction through Naturalistic Observation of Formal Practical Lessons with Learner Drivers. *ransportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2674(3), 219-231. doi:10.1177/0361198120905594
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1). (brez datuma). *Uradni list RS*, št. 83/2004.
- Zakon o voznikih (ZVoz). (brez datuma). *Uradni list RS*, št. 109/2010.
- Zakon o voznikih (ZVoz-1). (brez datuma). *Uradni list RS*, št. 92/22.

- Zakrajsek, J., Shope, J., Ouimet, M., Wang, J., & Simons-Morton, B. (2009). Efficacy of a Brief Group Parent–Teen Intervention in Driver Education to Reduce Teenage Driver Injury Risk. *Family & Community Health*, 32(2), 175-188. doi:10.1097/fch.0b013e318199482c
- Zhang, T., Valluru, K., Zafian, T., Yamani, Y., & Samuel, S. (2017). Effectiveness of Training Interventions on the Hazard Anticipation for Young Drivers Differing in Sensation Seeking Behavior. *Driving Assessment Conference 2017*. doi:10.17077/drivingassessment.1624