



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Poslovni sekretar
Modul: Spletno poslovanje

**SODELOVANJE DRŽAVLJANOV PRI
UPRAVLJANJU JAVNIH ZADEV – AKTIVNO
DRŽAVLJANSTVO NA PRIMERU
ZVEZE ZŠAM SLOVENIJE**

Kandidatka: Mojca Erzar

Mentorica: Milena Matić Klanjšček, univ. dipl. prav., univ. dipl. polit.

Somentor: Dejan Vidic

Lektorica: Ana Peklenik, prof. slov.

Kranj, november 2015

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorici Mileni Matić Klanjšček, univ. dipl. prav., univ. dipl. polit., in somentorju Dejanu Vidicu, generalnemu sekretarju Zveze ZŠAM Slovenije, za vso pomoč in podporo pri izdelavi diplomske naloge.

Zahvaljujem se tudi Ani Peklenik, prof. slov., ki je bila v času mojega študija vedno na voljo za pomoč pri vprašanjih in je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično tudi pregledala.

Hvala Zlatu Zaletelu, strokovnemu sodelavcu Zveze ZŠAM Slovenije, ki mi je ves čas študija stal ob strani, me spodbujal in mi pomagal.

Hvala prijatelju Monteju Barlowu, ki mi je pomagal s prevodom povzetka diplomske naloge v tuj jezik in dr. Borisu Kuslju, univ. dipl. inž. str., ki je mojo nalogo tehnično pregledal in uredil.

Zahvaljujem se tudi mojim domačim, mami in očetu, ki sta podprla mojo odločitev za nadaljevanje študija, bratu Rafku in njegovi ženi Anici, nečakoma Lauri in Jakobu, ki so v času študija z menoj delili skrbi in veselje.

IZJAVA

»Študentka Mojca Erzar izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom Milene Matić Klanjšček, univ. dipl. prav., univ. dipl. polit., in somentorstvom Dejana Vidica, generalnega sekretarja Zveze ZŠAM Slovenije.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne 15. 11. 2015

Podpis: _____

POVZETEK

Aktivni državljani – predstavniki različnih družbenih skupin, strokovnjaki, prostovoljci in drugi – predstavljajo pomembno vez v dialogu med državnimi institucijami in civilno družbo.

V tej diplomski nalogi je zajeta obsežna raziskava o aktivnem državljanstvu, povezanem v Zvezo združenj šoferjev in avtomehanicov Slovenije, ki je ob neprekinjenem izpolnjevanju svojega poslanstva preživela tako prvo kot tudi drugo svetovno vojno. Z osamosvojitvijo Republike Slovenije pa se delovanje organizacije v javnem interesu še ni povsem prepoznalo, vsaj ne na način, ki bi podpiral njen obstoj, nadaljnjo rast in krepitev.

Zato smo proučili zgodovino organizacije in njeno pot od začetkov do prevzema ključne vloge v družbi po drugi svetovni vojni. Vzoredno smo proučevali tudi njeno sodobno delovanje ter vključevanje v dialog z organi države, pripravo, oblikovanje in izvajanje nacionalnega programa varnosti v cestnem prometu (NPVCP). Analizirali smo obseg izvedenih aktivnosti v skladu z NPVCP in delo prostovoljcev ZŠAM ovrednotili na primeru koledarskega leta. S pomočjo anketnega vprašalnika smo tudi ugotovili, kakšne so potrebe in pričakovanja prostovoljcev, ki naloge izvajajo. Zbrali in analizirali smo tudi mnenja osnovnih šol, zavodov, vrtcev in krajevnih skupnosti, ki so deležni tega varovanja v prometu.

Ugotovili smo, da Zveza ZŠAM Slovenije svoje poslanstvo opravlja z najvišjo mero odgovornosti in prizadevnosti. Ustrezno sistemsko financiranje pa bi tako organizaciji kot tudi državnim institucijam omogočilo ohranitev kakovostnega medsebojnega dialoga.

KLJUČNE BESEDE

- aktivno državljanstvo
- prostovoljstvo
- preventiva
- cestni promet
- preventiva v cestnem prometu

ABSTRACT

Active citizens - representatives of different social groups, professionals, volunteers and others constitute an important link in the dialogue between state institutions and civil society.

This thesis covers a comprehensive survey of active citizenship linked to the Association of Societies of drivers and mechanics of Slovenia, which has continuous fulfilment of its mission, surviving both the first and second world war. Because the organization is not recognized as a government entity and is therefore not financially supported, it is now struggling to continue its growth. This is potentially devastating to the Republic of Slovenia because of the good work that is accomplished by the organization.

In our research we looked at the history of the organization; its way from the beginning until it took key roles in society after the Second World War. We studied in parallel also its modern operation - engaging in dialogue with the authorities of the State in the preparation and design of the national program of road safety (NPVCP) and its implementation.

In the thesis we also studied the extent of the activities carried out in accordance with NPVCP and the work of volunteers ZŠAM evaluated on a case calendar year. In this part we used a questionnaire also to find out what the needs and expectations of volunteers who carry out tasks actually are, and we also analysed the opinion of the elementary schools, institutes, nursery schools and the local community, who benefit from this protection in transport.

We found that the Association of Societies of drivers and mechanics of Slovenia, carried its mission out with the highest degree of responsibility and diligence. Adequate funding of the entire system; the organization as well as the institutions of the state, would mutually benefit both sides, enabling the preservation of the quality of both self-interests.

KEYWORDS

- active citizenship
- volunteering
- prevention
- road traffic
- road safety

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema	1
1.2	Namen in cilji naloge	1
1.3	Predstavitev okolja	2
1.4	Predpostavke in omejitve	3
1.5	Metode dela	3
2	AKTIVNO DRŽAVLJANSTVO	5
2.1	Pomen aktivnega državljanstva	5
2.2	Podpora aktivnega državljanstva v Evropi	5
3	EVROPSKI PROMETNI PROSTOR	6
3.1	Beseda stroke o strategiji razvoja varnosti v Sloveniji	7
3.2	Otroci kot najranljivejši udeleženci v prometu	7
4	NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA	8
4.1	Nacionalni program varnosti cestnega prometa – NPVCP	8
4.2	Organizacijski vidik izvajanja NPVCP	8
4.3	Nosilci, pristojni za spremljanje razvoja NPVCP	8
4.4	Področja varnosti cestnega prometa s cilji	9
4.5	Nevladne organizacije in njihovo sodelovanje v NPVCP	10
5	PRAKTIČNI DEL	11
5.1	Notranja organiziranost Zveze ZŠAM Slovenije	11
5.2	Sodelovanje Zveze ZŠAM Slovenije pri pripravi NPVCP	11
5.2.1	Zveza in njeni začetki sodelovanja pri upravljanju javnih zadev	11
5.2.2	Sodelovanje Zveze pri upravljanju javnih zadev v sodobnem času	16
5.3	Sodelovanje Zveze ZŠAM Slovenije pri izvajanju NPVCP	17
5.3.1	Sodelovanje Zveze v medresorski delovni skupini	17
5.3.2	Pregled izvajanja preventivnih aktivnosti po obsegu, vsebini in letih	18
5.3.3	Vrednotenje dela prostovoljcev na primeru koledarskega leta	24
6	POTREBE PROSTOVOLJCEV V ZŠAM	25
7	MNENJE IN PRIČAKOVANJA UDELEŽENCEV V PROMETU	34
8	POTRDITEV HIPOTEZ	41
9	ZAKLJUČEK	42
	LITERATURA IN VIRI	43
	PRILOGI – ANKETNA VPRAŠALNIKA	45

KAZALO SLIK

Slika 1: Logo Evropske listine o varnosti v cestnem prometu	3
Slika 2: Člani medresorske delovne skupine na novinarski konferenci AVP	9
Slika 3: Priznanje SPV ob 50-letnici izhajanja revije Prometni vestnik	14
Slika 4: Razvitje prapora v ZŠAM Gorjanci Straža leta 1975	16
Slika 5: Predsednik DZ dr. Milan Brglez v prostovoljski akciji ZŠAM Dolomiti	19
Slika 6: Akcija "Prvi šolski dan"	19
Slika 7: Kolesarski izpit v sodelovanju s člani ZŠAM Postojna.....	20
Slika 8: Kolesarski izpiti	20
Slika 9: Tekmovanje učencev OŠ Celje.....	21
Slika 10: Kolesarsko tekmovanje "Kaj več o prometu"	21
Slika 11: Informativno-izobraževalna knjižica izdajatelja AVP.....	22
Slika 12: Akcija "Varnostni pas"	22
Slika 13: Letaki in brošure izdajatelja AVP	23
Slika 14: Ostale preventivne aktivnosti	23
Slika 15: Preventivne aktivnosti v letu 2014.....	24
Slika 16: Starostna struktura prostovoljcev po ZŠAM	26
Slika 17: Koristnost izobraževalnih programov	27
Slika 18: Sodelovanje združenj z občinskim SPV	28
Slika 19: Načrtovani obseg aktivnosti v prihodnosti	29
Slika 20: Ocena varovanja.....	34
Slika 21: Koristnost uniformiranosti	35
Slika 22: Izbira podaljšane časa varovanja	36
Slika 23: Potrebnost varovanja otrok pri drugih aktivnostih.....	37
Slika 24: Podpora celoletnega varovanja šolskih poti	38
Slika 25: Varovanje ZŠAM Krško v Evropskem tednu mobilnosti 2015.....	41

KAZALO TABEL

Tabela 1: Združenja, ki so vključena v raziskavo.....	4
Tabela 2: Ovrednoteno prostovoljsko delo za leto 2014	24

KRATICE IN AKRONIMI

AMZS:	Avto-moto Zveza Slovenije
AVP:	Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa
DZ:	Državni zbor RS
EU:	Evropska unija
I.A.G.H.S.:	Internationale Arbeitsgemeinschaft für Humanitäre Hilfe
NPVCP:	nacionalni program varnosti cestnega prometa
NVO:	nevladne organizacije
UICR:	Union Internationale des Chauffeurs Routiers
ZGNZ:	Z glavo na zabavo

1 UVOD

1.1 Predstavitev problema

Zavest o varnosti v cestnem prometu se je v Sloveniji razvijala hkrati z razvojem cest, družbe in gospodarstva. Prav organizacije civilne družbe so bile tiste, ki so z začetkom modernizacije cest in izgradnjo nove infrastrukture po drugi svetovni vojni opozarjale na pomen preventive. Zakoni, nenehno spreminjajoča se prometna pravila in napotki za varno vožnjo so ves čas kazali na nujnost sodelovanja državnih institucij z nevladnimi organizacijami in civilno družbo. Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 (ReNPVCP13-22) zato predvideva, da bodo v prihodnje večino preventivnih aktivnosti opravljale prav nevladne organizacije (NVO). Program predvideva, da bo sistem sofinanciranja omenjenih organizacij temeljil na prevzemanju del v javnem interesu, vključno s prevzemanjem odgovornosti za opravljeno delo.

Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije (Zveza) kot neprofitna prostovoljska organizacija deluje v javnem interesu in na pomen preventive opozarja vse od ustanovitve leta 1922. Sodeluje pri oblikovanju NPVCP in ga hkrati tudi izvaja. Svoje poslanstvo pa opravlja le z izjemnim naporom posameznikov – prostovoljcev. Ti z lastnimi sredstvi podpirajo organizacijo in hkrati zagotavljajo korektno izvajanje nalog. Brez ustrezne podpore države organizaciji grozi odpoved sil in moči za poenoteno delovanje na tem področju v okviru ažurnega poročanja o opravljenih akcijah in vzdrževanja kvalitetnega kontakta z državnimi institucijami.

1.2 Namen in cilji naloge

Z raziskavo v tej nalogi želimo ugotoviti, ali podlage in izhodišča delovanja Zveze upravičujejo in izkazujejo nujnost čimprejšnje zagotovitve systemskega vira financiranja tako za izvajanje nalog NPVCP kot tudi za sodelovanje pri njegovi pripravi. Pri tem bomo potrdili oz. ovrgli sledeči hipotezi:

1. Zveza ZŠAM pripomore k uresničevanju ciljev NPVCP in
2. izvajanje preventivnih aktivnosti Zveze pripomore k večji varnosti otrok in ostalih udeležencev v prometu.

Namen naloge je:

- opredeliti pomen NVO pri izvajanju nalog iz NPVCP,
- proučiti organiziranost in delovanje Zveze pri izvajanju nalog iz preventive v cestnem prometu,
- proučiti obseg v preteklosti opravljenih nalog iz preventive v cestnem prometu, konkretno tudi iz NPVCP.

Cilji naloge so:

- ugotoviti, kakšen je pristop Zveze k pripravi in izvajanju NPVCP,
- ugotoviti, kako je Zveza uskladila svoje cilje z NPVCP,
- ugotoviti potrebe in pričakovanja prostovoljcev, ki v okviru organizacije izvajajo preventivne akcije v cestnem prometu,
- ugotoviti pomen izvajanja preventive v cestnem prometu z vidika udeležencev v prometu v smislu njihovih pričakovanj in zvestobe.

1.3 Predstavitev okolja

Zveza ZŠAM Slovenije je stanovsko, prostovoljno združenje poklicnih voznikov, avtomehanikov in simpatizerjev. Kot krovna organizacija petdesetih samostojnih združenj po Sloveniji deluje v javnem interesu in se pri svojem delovanju financira skoraj izključno z naslova članarin. Vse od svoje ustanovitve, ki sega v leto 1922, se aktivno zavzema za izboljšanje poklicnega položaja in vloge tako voznikov kot avtomehanikov. Osrednji del njenega delovanja je namenjen preventivi v cestnem prometu.

Danes se njeno poslanstvo kaže predvsem v vlogi aktivnega državljanstva, ki stremi k nenehnemu izvajanju aktivnosti NPVCP. Pri svojem delu se tesno povezuje z ministrstvi, Javno agencijo Republike Slovenije za varnost prometa (AVP), Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Državnim zborom RS, Državnim svetom RS, zbornicami, organizacijami civilne družbe, šolami, lokalnimi samoupravami in številnimi gospodarskimi združbami.

Gledano vsebinsko je Zveza ZŠAM Slovenije tudi utemeljiteljica, če ne kar ustanoviteljica evropske organizacije poklicnih voznikov I.A.G.H.S., katere članica je od leta 1977. Udeležuje se vsakoletnih kongresov, petkrat pa je bila tudi gostiteljica. V letu 2005 se je priključila svetovni organizaciji šoferjev UICR in programu »UICR – pravna pomoč« (Zaletel idr., 2012).

S podpisom Evropske listine o varnosti v cestnem prometu »European Road Safety Charter« je postala udeleženka v gibanju za večjo varnost cestnega prometa. Cilj gibanja je zmanjšati število smrtnih žrtev v evropskem prostoru za 25.000 (Evropska komisija, 2015).

Zveza ZŠAM Slovenije temelji na prostovoljnem delu svojih članov, v svoji strokovni službi pa zaposluje dve osebi, sekretarja in tajnico.



Slika 1: Logo Evropske listine o varnosti v cestnem prometu

Vir: Arhiv Zveze

1.4 Predpostavke in omejitve

Predpostavke

Petdeset združenj je v Zvezo povezanih z namenom, da dosegajo cilje, ki jih kot organizirana celota skupaj lažje oblikujejo in uresničujejo. Načelo enakopravnosti je v organizaciji zagotovljeno tako, da združenja med svojimi člani volijo posameznike, ki prevzemajo vlogo funkcionarjev v organih Zveze.

Cilji, ki jih je Zveza združila z NPVCP, so močno preobrazili način delovanja organizacije. Ta je v smislu učinkovitejšega delovanja v letu 2014 sprejela nov statut, društva pa so bila že v preteklosti povabljeni, naj o opravljenem delu redno in pisno poročajo. Poročila o izvedenih aktivnostih se na dogovorjenih obrazcih zbirajo na Zvezi. Marsikatero društvo pa v času gospodarske krize, ob dolgih delovnih, slabih delovnih pogojih za poklicne voznike in upadanjem članstva težko sledi novo zastavljenemu načinu dela, krovno organizacijo pa prepoznava le še kot organ prisile, kamor se mora poročati. Združenja se v tem oziru prepoznavajo zgolj kot izvrševalci nalog, ki jih sprejme Zveza, ne glede na dejstvo, da načelo enakopravnosti ni kršeno.

Omejitve:

Nekatera društva so v letu 2015 že izrazila nezaupnico Zvezi in podala odstopno izjavo. Prav tako so v tem letu najavili svoj odstop nekateri funkcionarji organov Zveze. V tem delu bo pridobivanje informacij močno okrnjeno.

1.5 Metode dela

Teoretični del

- Opisno metodo bomo uporabili pri splošnem pojasnjevanju pomena aktivnega državljanstva in preventive v cestnem prometu. Uporabili bomo raziskave, poročila in pojasnila, ki so zbrana v ReNPVCP13-22 in v pisnih virih drugih avtorjev.

Praktični del

- Z metodo intervjuja, ki ga bomo izvedli z nekdanjim sekretarjem organizacije, bomo pojasnili pomen aktivnega državljanstva pri upravljanju javnih zadev z zgodovinskega vidika organizacije,
 - z metodo intervjuja s sedanjim sekretarjem, izvedenega v preteklosti za študijske namene pri predmetu državna uprava in upravni postopek, bomo pojasnili trenutni obseg in način delovanja Zveze kot deležnika pri pripravi in izvajanju NPVCP,
 - z metodo analize arhivskih poročil bomo pridobili podatke o obsegu v preteklosti izvedenih aktivnosti in tudi, kako je organizacija svoje cilje združila z NPVCP,
 - z metodo anketnih vprašalnikov bomo ugotovili potrebe in pričakovanja prostovoljcev, ki izvajajo preventivne aktivnosti v okviru Zveze,
 - z metodo anketnih vprašalnikov, ki so bili za potrebe Zveze predhodno že razdeljeni med naročnike varovanja – osnovne šole, vrtce, zavode, krajevne skupnosti in druge, bomo ugotovili pomen izvajanja preventivnih aktivnosti za udeležence v prometu in šolsko mladino.
- V raziskavo bo vključenih petdeset združenj iz Slovenije.

ZDRUŽENJA PO REGIJAH		
I. LJUBLJANSKA REGIJA	IV. CELJSKO ZASAVSKA REG.	VII. NOTR. PRIMORSKA REG.
1. ZŠAM Dolomiti	15. ZŠAM Celje	35. ZŠAM Cerknica
2. ZŠAM Domžale	16. ZŠAM Hrastnik	36. ZŠAM Idrija
3. ZŠAM Kamnik	17. ZŠAM Laško	37. ZŠAM Ilirska Bistrica
4. ZŠAM Logistični center	18. ZŠAM Radeče	38. ZŠAM Logatec
5. ZŠAM LPP	19. ZŠAM Rogaška Slatina	39. ZŠAM Postojna
6. ZŠAM Poš-Tel	20. ZŠAM Savinjska dolina	40. ZŠAM Vrhnika
II. DOLENJSKA REGIJA	21. ZŠAM Slovenske Konjice	VIII. KOROŠKA REGIJA
7. ZŠAM Brežice	22. ZŠAM Trbovlje	41. ZŠAM Dravograd
8. ZŠAM Gorjanci Straža	23. ZŠAM Velenje	42. ZŠAM Podvelka
9. ZŠAM Krško	24. ZŠAM Zg. Savinjska dolina	43. ZŠAM Ravne na Koroškem
10. ZŠAM Novo mesto	25. ZŠAM Zreče	44. ZŠAM Slovenj Gradec
11. ZŠAM Trebnje	V. ŠTAJERSKA REGIJA	IX. GORENJSKA REGIJA
III. REG. LJUBLJANA OKOLICA	26. ZŠAM Certus	45. ZŠAM Bled
12. ZŠAM Grosuplje	27. DŠAM Maribor	46. ZŠAM Cerknjo
13. ZŠAM Ivančna Gorica	28. ZŠAM Ruše	47. ZŠAM Jesenice
14. ZŠAM Kočevje	29. ZŠAM Poljčane	48. ZŠAM Kranj
	30. ZŠAM Ptuj	49. ZŠAM Tržič
	31. ZŠAM Slovenska Bistrica	NI VKLJUČENOSTI V REGIJO
	32. ZŠAM Gornja Radgona	50. ZŠAM Nova Gorica
	VI. POMURSKA REGIJA	
	33. ZŠAM Ljutomer	
	34. ZŠAM Murska Sobota	

Tabela 1: Združenja, ki so vključena v raziskavo

Vir: Arhiv, lastni vir

2 AKTIVNO DRŽAVLJANSTVO

2.1 Pomen aktivnega državljanstva

»Aktivni državljani in državljanke so osebe, ki so dejavne v javnosti in ki s svojo dejavnostjo prispevajo k »splošnemu dobremu«, torej ne uresničujejo le osebnih individualnih interesov, pač pa delujejo v korist splošno prepoznanih demokratičnih ciljev in vrednot« Podmenik (2003, v Michieli in Blazinšek, 2007). Po teoretiku Veldhuisu se aktivno državljanstvo udejanja v štirih razsežnostih, in sicer na politično-pravnem, kulturnem, družbeno-socialnem in ekonomskem področju. Od posameznika do posameznika pa je občutek pripadnosti v smislu državljanstva lahko zelo različen. Od družinske, lokalne in regijske se razteza vse do državne, evropske in nazadnje tudi do svetovne državljanosti (Michieli in Blazinšek, 2007).

2.2 Podpora aktivnega državljanstva v Evropi

Evropske institucije namenjajo aktivnemu državljanstvu in s tem prostovoljstvu veliko pozornost tako v smislu vzgoje in izobraževanja kot tudi povezovanja v širše organizacije in zveze. Dialog s civilno družbo namreč predstavlja pomemben element oblikovanja in izvajanja evropskih politik. Z namenom krepitev dialoga med državljani EU in njenimi institucijami je Evropska komisija v Beli knjigi o evropski komunikacijski politiki opredelila štiri načela:

- **pravico do obveščeniosti in do svobodnega izražanja,**
- **vključenost,** ki naj bi vsem državljanom omogočala dostop do informacij v zvezi z EU v njihovem nacionalnem jeziku,
- **raznolikost,** ki naj bi omogočala konsenz različnih vidikov državljanov, ki prihajajo iz različnih okolij z različno kulturo,
- **udeležba,** ki naj bi omogočila državljanom iz oddaljenih območij resničen dialog z odločevalci.

Na Belo knjigo so se odzvale številne evropske organizacije, oblikovani pa so bili tudi številni projekti. Mednje sodi tudi program Evropa za državljane, ki ga je Evropska komisija pripravila v podporo aktivnemu državljanstvu v Evropi. Prvi program je bil oblikovan za obdobje 2004–2006 in je predstavljal pravni okvir podporam za promocijo evropskega državljanstva. V obdobju 2007–2013 se je program usmeril preseganje prepada med državljani in Evropsko unijo (Michieli in Blazinšek, 2007). Program za obdobje 2014–2020 se v enem delu posveča ohranjanju evropskega spomina, v drugem pa demokratičnemu sodelovanju in državljanski udeležbi (Stičišče NVO osrednje Slovenije).

V primerjavi z drugimi evropskimi državami je stopnja razvoja nevladnih organizacij v Sloveniji zelo nizka. Po ugotovitvah razvojne agencije USAID je razlog za to stanje večja odsotnost donatorskih sredstev. Zakon o nevladnih organizacijah v javnem interesu, ki čaka na sprejem, bo v prihodnosti v podporo NVO med drugim zagotavljal tudi opredelitev nekaterih pravic in ugodnosti, ki bodo spodbudili razvoj in

omogočili lažje doseganje javno koristnih ciljev, pogoje za sprejem razvojnih dokumentov s področja NVO, posvetovalno telo vlade, ki bo spremljalo razvoj NVO in dajalo mnenje k predpisom in politikam, ki zadevajo njihovo delovanje in razvoj ter ne nazadnje tudi vzpostavitev proračunske postavke za financiranje razvoja NVO (CNVOS, 2015).

3 EVROPSKI PROMETNI PROSTOR

Evropska komisija v Beli knjigi – Načrtu za enotni evropski prometni prostor v sklepni ugotovitvi navaja, da preobrazba evropskega prometnega sistema ne bo možna brez sočasnega izvajanja različnih pobud na vseh ravneh. Načrt za konkurenčen in trajnostni prometni sistem podpira mobilnost s ciljem zmanjšanja emisij, predvideva učinkovitejše osrednje omrežje za medkrajevni promet, enake konkurenčne pogoje za potovanja na dolge razdalje, medcelinski tovor ter čist mestni promet in dnevne migracije.

Enotni evropski prometni prostor daje varnosti v prometu še poseben pomen. Kljub zmanjšanju števila žrtev je leta 2009 na cestah umrlo 34.500 ljudi. Posebna pozornost je zato namenjena ranljivim uporabnikom cest, s tem v zvezi pa so zaželeno nove pobude tehnologije, izvrševanja in tudi izobraževanja v prometu (Evropska komisija, 2011). Kljub pomembnemu napredku, doseženem na področju varnosti v cestnem prometu so potrebna nadaljnja in okrepljena prizadevanja. Nacionalne ali lokalne strategije naj bi se ravnale v okviru usmeritev in visoko zastavljenih ciljev evropske politike. Prednostno naj bi se izvajali trije ukrepi (Evropska komisija, 2010):

- » **uvedba strukturiranega in skladnega okvira**, ki združuje najboljše prakse v državah članicah, kot nujen pogoj za učinkovito izvajanje usmeritev politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020;
- **strategija za zmanjšanje poškodb in prvo pomoč** zaradi nujne in vedno večje potrebe po zmanjševanju števila poškodb v cestnem prometu;
- **izboljšanje varnosti za ranljive udeležence v prometu**, zlasti za motoriste, pri katerih so statistični podatki najbolj zaskrbljujoči.«

Evropska komisarka za promet Violeta Bulc je intervjuju za Road Safety Newsletter predstavila pomen številnih obiskov evropskih držav, ki jih je opravila v letu 2015. Bulčeva pravi, da obstaja velika razlika med posameznimi evropskimi državami v številu smrtnih žrtev na cestah. Z okroglimi mizami, na katerih so prisostvovali države članice, so skušali izmenjati izkušnje in najboljše prakse ter vzpostaviti sodelovanje med državami. Tovrstna srečanja, ki so se jih udeležili različni strokovnjaki in predstavniki različnih organizacij, naj bi predstavljala okolje za razvoj novih idej in priložnosti za povečanje prometne varnosti (European Commission, 2015).

3.1 Beseda stroke o strategiji razvoja varnosti v Sloveniji

EU je v preteklosti z različnimi programi dosegla že velike uspehe, evropske ceste pa žal še vedno niso dovolj varne. Ta ugotovitev velja tudi za Slovenijo.

Po besedah Roberta Štabe, prepoznavnega aktivista na področju prometne varnosti, strategija razvoja varnosti pri nas močno šepa. Štaba v intervjuju za Dnevnik opozarja na večkratno menjavo direktorja AVP v zadnjih nekaj letih, denar za obnovo cest se preusmerja v železnice, zakonodajalec pa zvišane kazni za prometne prekrške čez čas ponovno zniža. Kot primer navaja tudi instrument zasega avtomobila, ki je bil najprej zastavljen strogo, nato omiljen in kasneje spet zaostren. Ob navedenem se odprto sprašuje, ali v Sloveniji besedo strategija na tem področju sploh verodostojno uporabljamo. Kot izvirni greh stanja, v katerem se Slovenija nahaja, navaja vsebinsko poseganje politike v prometno varnost. Pravi tudi, da bi morala stroka pripravljati ustrezne rešitve prometne varnosti, politika pa naj bi jih izbrala (Lovšin, 2013).

V komentarju za Žurnal24 Robert Štaba kot predsednik Zavoda Varna pot in generalni sekretar AMZS neposredno opozarja tudi na premajhno angažiranost AVP pri iskanju rešitev za sistemsko preprečevanje kupovanja in ponarejanja vozniških izpitov. Po ugotovitvah Jeannota Merscha naj bi vsaka smrtna žrtev na cesti stala kar 1,8 milijona evrov, 265 milijard evrov pa stanejo evropski BDP posledice vseh nesreč, ki se zgodijo s smrtnim izidom. Generalni sekretar Zveze ZŠAM Slovenije, Dejan Vidic, pa v komentarju pravi: *»Odnos do organizacij, kot je naša, s strani AVP ni bil še nikoli slabši, saj nimamo nikakršne podpore pri naših preventivnih akcijah. Kriza in pomanjkanje denarja ne sme biti izgovor, tako pomembna stvar, kot je preventiva, potrebuje sistemski vir financiranja.«* (Leban, 2014).

3.2 Otroci kot najranljivejši udeleženci v prometu

Med najranljivejše udeležence v prometu sodijo otroci. Prometne vzgoje morajo biti deležni ob prvem koraku na cesti in ne šele z vstopom v šolo. Po besedah Mateje Markl iz Javne agencije RS za varnost prometa je treba s prometno vzgojo pri otrocih začeti postopoma, z zavedanjem, da smo sami najboljši vzor. Otrokova sposobnost sprejemanja informacij, vidno polje in zaznava niso enaki kot pri odraslih, kar je pri uvajanju v promet treba upoštevati. Otroka je treba naučiti opazovati in poslušati, pri vsakem vključevanju v promet pa nenehno preverjati, ali razume, kaj prometni znaki pomenijo. Prav tako je pomembno otroka pred vključitvijo v promet ustrezno opremiti. Prvošolčki so v prometu prepoznavni po rumenih ruticah, dobro je tudi, če se oblačijo v oblačila živih barv in se naučijo uporabljati kresničko. AVP je v ta namen za prvošolce pripravila različne brošure in tudi vprašalnik za starše, s pomočjo katerega lahko preverjajo, ali njihov otrok že obvlada določena vedenja ali pa potrebuje dodaten nadzor oz. pomoč (Zavarovalnica Triglav, 2014).

AVP – SPV z namenom varovanja šolske mladine skupaj s Policijo in v okviru šol spodbuja delovanje šolskih prometnih služb. Te naj bi se organizirale preko celega leta. V okviru te službe pa naj bi delovali prostovoljci ZŠAM, člani društev upokojencev, gasilcev, motorističnih klubov, starši in drugi (AVP, 2015).

Kljub številnim anomalijam je strategija razvoja varnosti v Sloveniji začrtana in zahteva sistemski pristop in izvajanje. Z namenom doseganja vizije o varnosti je zato na podlagi Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/2010) v 3. členu določeno oblikovanje nacionalnega programa varnosti cestnega prometa RS.

4 NACIONALNI PROGRAM VARNOSTI CESTNEGA PROMETA

4.1 Nacionalni program varnosti cestnega prometa – NPVCP

Vožnja z avtomobilom in promet sta vsak dan zahtevnejša. Število udeležencev v prometu nenehno narašča, ob tem pa se spreminjajo tudi prometna pravila, napotki za varnost in zakoni. V tem oziru smo, kot navaja Žlender v Breznik (2001), na cesti vsak dan učenci.

V Republiki Sloveniji je osrednja pozornost prometne politike usmerjena k trajnostni mobilnosti, ta pa hkrati predstavlja osrčje prometne politike Evropske unije. Cilj slednje je ločiti mobilnost od njenih negativnih stranskih učinkov. Strateški cilj NPVCP je pridružen skupnemu cilju držav članic EU, katerega izvajanje mora zagotoviti, da se na cestah ohrani čim več življenj ter prepolovi število hudo telesno poškodovanih in mrtvih (ReNPVCP13-22, 2013).

4.2 Organizacijski vidik izvajanja NPVCP

Na državni ravni program zahteva vzpostavljeno kar najboljšo organizacijsko in funkcionalno sestavo organov, horizontalno in vertikalno usklajevanje, opredeljeno finančno strategijo, sistemske vire in zagotovljeno politično podporo.

Na lokalni ravni program zahteva sprejetje opredeljenih ciljev ter nosilce za izvajanje nalog z zagotovljenim sistemskim virom financiranja. Program zahteva tudi podpiranje dejavnosti svetov za preventivo in sodelovanje z nosilci programa varnosti cestnega prometa na svojem območju (ReNPVCP13-22, 2013).

4.3 Nosilci, pristojni za spremljanje razvoja NPVCP

ReNPVCP13-22 (2013) navaja naslednje nosilce za spremljanje razvoja programa in njihove pristojnosti:

državni zbor RS, ki obravnava problematiko in razvoj varnosti cestnega prometa. Zagotoviti mora ustrezno politično podporo, dati potrebne usmeritve in tudi konkretne naloge za učinkovito izvajanje programa;

vlado RS, ki v namen izvajanja programa najmanj enkrat letno obravnava poročilo o izvajanju resolucije nacionalnega programa z vidika izvajanja strategij, programov in akcijskih načrtov;

odbor direktorjev, ki ga ustanovi vlada RS in skrbi za politično koordinacijo in zagotavljanje strateških usmeritev nad izvajanjem programa; obravnava letno zaključno poročilo o rezultatih in izvajanju programa; zagotavlja finančne in druge vire ter hkrati spremlja izvajanje programa;

medresorsko delovno skupino, ki jo ustanovi vlada RS in skrbi za spremljanje in izvajanje nacionalnega programa. Sestavljena je iz skupine strokovnjakov iz vrst strokovnih organizacij, posameznikov, organizacij civilne družbe, podjetij, vseslovenskega zavarovalniškega združenja in samoupravnih lokalnih skupnosti;

javno agencijo RS za varnost prometa, ki vodi medresorsko delovno skupino in skrbi za spremljanje in izvajanje programa.



Slika 2: Člani medresorske delovne skupine na novinarski konferenci AVP

Vir: Arhiv Zveze

4.4 Področja varnosti cestnega prometa s cilji

ReNPVCP13-22 (2013) izpostavlja najpogostejše dejavnike tveganja, ki so ugotovljeni iz analize stanja in poznavanja prometne varnosti:

- hitrost kot najpogostejši vzrok najhujših prometnih nesreč,
- varnostni pas, uporaba katerega bistveno ublaži posledice prometne nesreče,
- vozniki motornih dvokoles,
- kolesarji,

- mladi vozniki,
- starejši vozniki,
- prehodi cest preko železnice,
- vozniki traktorjev,
- varstvo šibkejših prometnih udeležencev – pešcev,
- alkohol, prepovedane droge in druge psihoaktivne snovi.

Ob tem navaja tudi ukrepe za njihovo preprečevanje. Cilj programa je z usklajenim izvajanjem vseh aktivnosti doseči največji učinek na področju varnosti cestnega prometa.

4.5 Nevladne organizacije in njihovo sodelovanje v NPVCP

ReNPVCP13-22 predvideva takšno preobrazbo delovanja civilne družbe, da bo program sposobna izvajati. Cilj programa je tudi doseči in ohraniti dolgoročni sistem financiranja nevladnih organizacij, ki neposredno izvajajo aktivnosti programa. Resolucija med drugim tudi predvideva:

- sistemsko oblikovanje in tudi izvajanje usposabljanja posameznikov za sodelovanje v preventivnih aktivnostih,
- vključevanje čim večjega števila prostovoljcev v program,
- predstavitev delovanja nevladnih organizacij, ki delujejo v javnem interesu,
- poenotenje opremljenosti in označenosti aktivnih udeležencev pri izvajanju operativnih dejavnosti,
- predstavitev prostovoljstva kot temeljne oblike izvajanja aktivnosti,
- spremljanje rasti števila udeleženi prostovoljcev kot aktivistov,
- spremljanje dogodkov, ki vključujejo neposredno komunikacijo z občani, s podatki o številu udeležencev in njihovem odzivu,
- spremljanje poročil o delu prostovoljcev v posameznih akcijah in ocenitev vpliva dela prostovoljcev na uspešnost vsake od akcij,
- izdelavo integralnih poročil vseh nevladnih organizacij, ki se vključujejo v izvajanje programa s številčnimi podatki in materialnim vrednotenjem.

Kot nosilce tega dela programa ReNPVCP13-22 navaja organizacije: ZŠAM, AMZS in ZGNZ.

5 PRAKTIČNI DEL

5.1 Notranja organiziranost Zveze ZŠAM Slovenije

Zveza ZŠAM Slovenije je pravna oseba zasebnega prava. Sestavljajo jo združenja ZŠAM na področju Republike Slovenije in tudi kolektivne članice z namenom skupnega uresničevanja ciljev in nalog (Skupščina ZZŠAMS, 2014).

Temeljna vprašanja delovanja Zveze in povezovanja z združenji so urejena s statutom, pravilniki, poslovníkom in pogodbo. V pravnem interesu jo v splošnih opravilih zastopa predsednik, v poslovnih opravilih pa sekretar. Zveza ima pečat, emblem šoferjev in emblem avtomehaničarjev, prapor, člansko značko, člansko izkaznico in uniformo. Vidne zunanje znake organizacije smejo uporabljati izključno njene članice in člani.

Najvišji organ upravljanja Zveze je skupščina, ki se sestane enkrat letno. Vsaka članica ima na skupščini najmanj enega delegata. Ostali organi upravljanja so: svet članic, upravni odbor, nadzorni odbor, predsednik, sekretar, častno razsodišče, vodstvo, odbor regij, poveljstvo, uredniški odbor in komisije, oblikovane za posamezna delovna področja. Stalne komisije so: statutarna komisija, komisija za preventivo, stanovska komisija, komisija za tekmovanja, komisija za prireditve, komisija za odlikovanja in komisija za članski material. Na Zvezi je prav tako oblikovana strokovna služba z redno zaposlenimi delavci.

V skladu z Zakonom o prostovoljstvu ima organizacija status prostovoljske organizacije.

Zveza je na podlagi dolgoletnega uresničevanja svojega poslanstva, izdajanjem strokovne literature in publikacij, promocijo prometne varnosti, izvedenimi prireditvami in tekmovanji, udeležbi v razpravah in rednih usposabljanjih, izdelanim programom delovanja in izkazanimi pomembnimi dosežki v letu 2013 pridobila status delovanja v javnem interesu na področju preventive in vzgoje v cestnem prometu.

V nadaljevanju smo z metodo strukturiranega intervjuja, opravljenega z nekdanjim sekretarjem organizacije, pojasnili pomen aktivnega državljanstva pri upravljanju javnih zadev. Osredotočili smo se na zgodovinski vidik organizacije.

5.2 Sodelovanje Zveze ZŠAM Slovenije pri pripravi NPVCP

5.2.1 Zveza in njeni začetki sodelovanja pri upravljanju javnih zadev

Pogovarjali smo se z nekdanjim sekretarjem Zveze Zlatom Zaletelom, dolgoletnim odgovornim urednikom revije Prometni vestnik in urednikom Zbornika »90 let Zveze

ZŠAM Slovenije«. K intervjuju, ki je bil izveden 23. julija 2015, dodajamo naslednje pojasnilo.

Od ustanovitve do današnjih dni se je ob družbenih spremembah ime organizacije spreminjalo, in sicer:

- **Zveza šoferjev Slovenije** v času ustanovitve, leta 1922,
- **Zveza šoferjev Dravske banovine** leta 1929, ko se je Kraljevina Jugoslavija razdelila na banovine, organizacija pa je bila kasneje – v času vojne, skupaj z ostalimi društvi, ki so delovala na svojem področju, razpuščena,
- **Združenje poklicnih šoferjev in avtomehanikov LRS** leta 1951 ob ponovni ustanovitvi,
- **Zveza združenj šoferjev in avtomehanikov Slovenije** leta 1970, ob gospodarski reformi in sprejetju novega Zakona od društvih (Zaletel in drugi, 2012).

1. **vprašanje: NPVCP predvideva preoblikovanje civilne družbe z namenom, da bo v prihodnosti sposobna program tudi izvajati. V času svojega delovanja pa ste opozarjali na nekatera zgodovinska dejstva, ki pričajo o ključni vlogi civilne družbe že pri nastajanju in oblikovanju preventive v cestnem prometu v Republiki Sloveniji. Nam lahko podrobneje pojasnite oz. opišete ta zgodovinska dejstva?**

»Zveza šoferjev je že ob svoji ustanovitvi v temeljnem aktu izbrala preventivo za svojo drugo najpomembnejšo dejavnost. V času ustanovitve organizacije se je promet odvijal po železnih kolesih, uvajala se je trda guma, hitrosti so bile manjše, ljudje pa so že razmišljali o varnosti. V tem smislu je organizacija prehitela čas! Glavni vzrok za to je bilo dejstvo, da pravil v prometu še ni bilo, tista, ki pa so bila, med državami niso bila usklajena. Predvojni parni avto in železna kolesa so zaradi razvoja vojne industrije zamenjala sodobnejša prevozna sredstva. Ta so bila boljša, hitrejša in močnejša. Preskok razvoja tehnologije, ki je bil narejen po drugi svetovni vojni in v desetletjih po njej, je povzročil pravo revolucijo v tudi na področju razvoja cestnega prometa.

Dosežki vojne industrije so se kot pozitivni učinek prenesli na gospodarstvo in civilno družbo. Po vojni je bilo treba ponovno organizirati takratna šoferska združenja v zvezo. Ob tem je treba razumeti, da je bila v tistem času s strani države ustanovitev zveze pogojena s pričakovanji, da bo ta organizirana civilna družba skrbela za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Na ta zgodovinski trenutek je torej treba gledati skozi očala leta 1950 in ne skozi očala leta 2015. V tistem času je bilo združevanje civilne družbe s strani države še posebej natančno nadzirano, v izogib temu, da bi se pod krinko te oblike združevanja oblikovale politične stranke. Možnost ustanovitve društev in zvez je bila politično močno pretehtana, zato je bila

ustanovitev vsakega društva, še posebno pa združitve več društev v zvezo, vezana na soglasje države.

Dejstva, da je država v tistem času s takšno politiko podprla ustanovitev zveze, ne smemo spregledati niti zanemariti. Država je s tem že takrat prepoznala pomen civilne družbe pri zagotavljanju varnosti v cestnem prometu in to vlogo namenila Združenju šoferjev in avtomehanicov Slovenije.»

2. vprašanje: Združenje šoferjev in avtomehanicov je torej ena prvih oblik organizirane civilne družbe, ki sodeluje pri upravljanju javnih zadev. Nam lahko opišete kakšen primer tega sodelovanja?

»Seveda. Leta 1952 je mesečno začela izhajati revija Avtotransport – strokovna revija Uprave za promet Ljudske republike Slovenije, Združenja šoferjev in avtomehanicov za LRS in Republiškega odbora sindikatov delavcev in nameščencev rečnega, zračnega in cestnega prometa za Slovenijo. V dvanajsti številki revije je bilo objavljeno, da zaradi finančnih razlogov revija ne more več izhajati. V obvestilu je bilo hkrati navedeno, da bo Združenje šoferjev in avtomehanicov Slovenije začelo izdajati novo revijo v lastni režiji in nadaljevalo tradicijo s tovrstno vsebino. Leta 1953 je zato Združenje poklicnih šoferjev in avtomehanicov LRS začelo izdajati mesečnik za vprašanja javnega prometa z naslovom Prometni vestnik. Mesečnik je prejel odlikovanje "Red zaslug s srebrno zvezdo" s strani maršala Tita. Takratni republiški sekretar je organizacijo pozval, naj se kot pobudnik sprememb v cestnem prometu aktivno vključi v Gospodarsko zbornico Slovenije.

Prejeta odlikovanja, ki jih je Zveza šoferjev in avtomehanicov prejela, med njimi tudi najvišje državno priznanje ob 50-letnici obstoja revije Prometni vestnik – kresnička Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS, kažejo na to, da se zavest o nujnosti prometne preventive v organizaciji ohranja in na vse možne načine tudi udejanja. Kljub finančnim in organizacijskim težavam izhaja revija Prometni vestnik že 62 let in je aktualna še danes.»



Slika 3: Priznanje SPV ob 50-letnici izhajanja revije Prometni vestnik

Vir: Arhiv Zveze

3. vprašanje: Zveza ZŠAM Slovenije v sedanjem času preživlja kritično obdobje, ki se zajeda v njen obstoj in tudi v njeno sodelovanje pri upravljanju javnih zadev. Kakšen je vaš pogled na nastalo situacijo in kako bi jo lahko spremenili?

»Prostovoljstvo, ki je temelj delovanja civilne družbe, je hkrati tudi temelj delovanja Zveze šoferjev in avtomehanicov Slovenije. Družba je v svojem razvoju vse zahtevnejša, prav tako pa tudi država. Poleg vse večje kompleksnosti delovanja civilne družbe država nenehno oblikuje nove in nove predpise ter s tem kopiči administrativne zahteve do nevladnih organizacij. Zaradi tega je organiziranje prostovoljcev vse bolj zahteven servis! Razumeti je treba, da prostovoljstvo ni podobno skladišču, iz katerega vzameš dva, tri ali pet prostovoljcev, ko jih potrebuješ, nato pa jih vrneš nazaj. Prostovoljec je oseba, ki čuti potrebo po vključevanju v širšo družbo ob prevzemu neke vloge, ki zanj ni obvezna, pač pa je stvar njegove želje, želje po osebnem razvoju in osebni zadovoljstvu. Tako kot prostovoljnega gasilca ne kličemo na dom, kadar gori, pač pa pokličemo organizacijo, tako tudi prostovoljca, ki se vključuje v aktivnosti varovanja v prometu, ne kličemo kar na dom, pač pa se obračamo na organizacijo, katere član je.

Organizacija prostovoljce angažira, jih strokovno usposobi in jim omogoči, da se vključijo v zeleno aktivnost ter dosežejo svoje cilje, ki so hkrati tudi cilji širšega nacionalnega pomena. Organizacijsko-tehnični del prostovoljstva je torej tisti, ki ga država mora zagotoviti in podpreti, da prostovoljstvo kot tako lahko deluje. Pri izvrševanju ciljev, ki so nacionalnega pomena in jih je po zakonu potrebno uresničevati, zato ne moremo in ne smemo pričakovati, da bo prostovoljec prostovoljno organiziral prostovoljca, ki bo nato uresničil zahtevane cilje. Pri tem je nujna in potrebna strokovna podpora zvez in države. Kritično obdobje, ki ga preživlja Zveza ZŠAM Slovenije, je nastopilo s trenutkom osamosvojitve Republike Slovenije. Če je do tega trenutka vse potekalo utečeno, so velike družbene spremembe ob

osamosvojitvi povzročile, da so se ustaljeni načini delovanja civilne družbe podrli. Nova organiziranost države ne omogoča enakih metod, enakih principov in enakega načina financiranja teh organizacij. Zveza šoferjev in avtomehaničarjev je kljub temu še naprej izpolnjevala cilje na področju varnosti v cestnem prometu, ki so kljub družbenim spremembam ostali enaki.

Z razvojem tehnike in tehnologije postaja promet vedno bolj zahteven in množičen, ob tem pa se ves čas tudi spreminja. Temu se Zveza stalno prilagaja, vendar ima, tako kot ostale organizacije civilne družbe, velike težave.

V preteklosti utečen sistem financiranja ne ustreza sedanjim razmeram, ob tem pa tako na nivoju države kot posameznih organizacij ni oblikovan način, ki bi ustrezno zagotavljal nemoteno delo civilne družbe. Ključno vprašanje je torej materialno. Odnos Zveze do preventive v cestnem prometu je ostal nespremenjen, okolje pa se je močno spremenilo. Nekdanjo družbeno lastnino je s privatizacijo v družbi in gospodarstvu zamenjal zasebni kapital, pri katerem je redko izražen širši interes od ustvarjanja dobička, kar ne zagotavlja sistematske urejenosti financiranja aktivnosti civilne družbe v javnem interesu. Ne glede na nerešeno vprašanje zagotavljanja materialnih sredstev je Zveza z lastnimi sredstvi in prostovoljci aktivno sodelovala pri oblikovanju NPVCP ter hkrati prevzela vlogo nosilca vrste aktivnosti, ki jih izvaja v javnem interesu.

Obseg dela se iz leta v leto povečuje in dokazljivo prinaša rezultate, zato bi bil čas, da družba ponovno prepozna vlogo civilne družbe v tem segmentu delovanja in ji zagotovi ustrezno financiranje. Pohvale in priznanja za opravljeno delo so vsekakor spodbuda za nadaljnje delo Zveze ZŠAM Slovenije, vendar bi šele zagotovljeno financiranje pomenilo dejansko pripoznanje njenega dela v javnem interesu. Nastala kritična situacija, ki ogroža obstoj in delovanje Zveze, se lahko spremeni samo tako, da ji država zaupa del aktivnosti pri izvajanju NPVCP in preko proračuna zagotovi potrebna sredstva za strokovno in sodobno delovanje ter vključevanje prostovoljcev v omenjeni projekt.«



Slika 4: Razvitje prapora v ZŠAM Gorjanci Straža leta 1975
Vir: Arhiv Zveze

Z metodo intervjuja smo dobili vpogled v tudi trenutni obseg in način delovanja Zveze kot deležnika pri pripravi in izvajanju NPVCP.

5.2.2 Sodelovanje Zveze pri upravljanju javnih zadev v sodobnem času

Pogovarjali smo se z generalnim sekretarjem Zveze Dejanom Vidicem, ki nam je v intervjuju dne 8. maja 2015 odgovoril na spodaj zastavljena vprašanja.

1. vprašanje: Kako vaša prostovoljska organizacija danes sodeluje pri upravljanju javnih zadev?

»Naša prostovoljska organizacija sodeluje v postopku vplivanja na javno politiko in izvajanje javne politike na področju prometa in preventive, tako da je članica medresorske delovne skupine pri AVP. Hkrati je tudi članica za izvajanje programa v Strokovnem svetu AVP.«

2. vprašanje: Nam lahko podrobneje pojasnite, na kakšen način poteka to sodelovanje?

»Na nivoju organa Strokovnega sveta za preventivo se delo začne s pripravo osnutka aktivnosti, ki bodo tvorile NPVCP v naslednjem obdobju. Osnovni program varnosti se sprejema za daljše obdobje – to je za deset let; v sklopu sprejetega pa še za krajša – dveletna obdobja. V prvi fazi nastajanja programa, na osnovi usmeritev, ki jih AVP ugotovi s statističnim zbiranjem podatkov, ugotovimo kritične točke. Iz tega sledi dogovarjanje ciljev v smislu, kaj želimo doseči in na katerih področjih ugotavljamo največja tveganja. Ugotovljeno razvrstimo po prioritetah v smislu varnosti. Na osnovi tega vsi izvajalci, ki sodelujemo pri pripravi načrta; na eni strani javne in vladne službe (ministrstvo, policija) in na drugi strani nevladne organizacije (Zveza, Zavod Varna pot in drugi) načrtujemo izvedbo svojih aktivnosti

in jih v organih sveta in medresorski delovni skupini predstavimo celoti delujočih. Predlagano se vključi v skupne naloge in tako že nastaja osnutek programa za naslednje obdobje. Ko je program aktivnosti posameznih deležnikov v teh dveh aktivnih organih operativno usklajen, ga AVP posreduje vladi RS v potrditev. Vlada program predloži v sprejem Državnemu zboru (DZ). Ko DZ potrdi NPVCP, ta preide v veljavo in se začne izvajati.»

5.3 Sodelovanje Zveze ZŠAM Slovenije pri izvajanju NPVCP

5.3.1 Sodelovanje Zveze v medresorski delovni skupini

Pogovarjali smo se z generalnim sekretarjem Zveze Dejanom Vidicem, ki nam je v intervjuju dne 8. maja 2015 odgovoril na spodaj zastavljena vprašanja.

1. vprašanje: Kakšni so postopki izvedbe NPVCP v vaši organizaciji?

»V izvedbeni fazi sodelujemo v naši organizaciji tako, da koordiniramo izvajanje aktivnosti naših društev po terenu, skladno z napovedanimi v NPVCP. Pri tem se beleži in skozi leto tudi spremlja izvajanje na rednih delovnih sestankih, ki jih organizira AVP. Najpogostejši so sestanki Sveta za preventivo AVP, kjer se vsi deležniki sestajamo vsaka dva meseca in ugotavljamo potek in izvajanje NPVCP, ob tem pa analiziramo že prve možne odzive s terena v smislu vpliva na varnost v cestnem prometu. Temu sledi strokovna analiza, oblikovanje zaključkov in usmeritev, ki lahko vodijo do prilagoditve izvajanja programa ali pa se uporabijo pri planiranju naslednjega nacionalnega programa za naslednje programsko obdobje. Primerjajo se ugotovljeni statistični podatki o nesrečah, ki jih zbira AVP in na tej točki se ugotavlja učinkovitost izvajanih akcij, predvsem, ali so doprinesle k povečanju stopnje varnosti v prometu zadovoljivo ali pa morda tudi ne. Na tej osnovi se sklepa o prilagoditvah delovanja v prihodnje, da bi bila učinkovitost v izvajanju programa čim višja.

Na ta način se zaradi multidisciplinarnosti prometa, kjer je seveda pomembno, da sodelujemo vsi (tako represivni državni organi kot tudi družba in nevladne organizacije), zadeve s postopki in učinkom med seboj prepletajo. Zato je koordinirano delo vseh deležnikov izjemno pomembno. Na ta način tudi najlažje izmenjamo izkušnje o delu med posameznimi udeleženci. Policija svoje ugotovitve predstavi vsem in tako lahko mi kot predstavniki nevladnih organizacij poklicnih voznikov na tej osnovi razmišljamo in dajemo predloge za izvajanje naših aktivnosti, ki služijo skupnemu cilju, povečanju stopnje varnosti na slovenskih cestah.»

Ugotovili smo, da Zveza ZŠAM Slovenije nastopa kot pomemben deležnik pri pripravi NPVCP.

Z metodo analize arhivskih poročil pa smo v nadaljevanju pridobili podatke o obsegu izvajanja aktivnosti v preteklosti in ugotovili, kako je organizacija svoje cilje združila z NPVCP.

5.3.2 Pregled izvajanja preventivnih aktivnosti po obsegu, vsebini in letih

V letu 2007 so bila vsa združenja pozvana k pisnemu poročanju o opravljenih aktivnostih. V smislu novosti, ki je predstavljala aktivacijo dodatnih prostovoljcev ali reorganizacijo dela oz. dodatno obremenitev aktivnih prostovoljcev, vsa združenja niso bila zmožna poročati o vseh opravljenih aktivnostih. Pomanjkljivo poročanje se je in se še vedno pojavlja kot rezultat teh navedb in tudi kot rezultat slabe podpore njihovega dela. Pri pregledu podatkov zato upoštevamo verjetnost, da je obseg aktivnosti lahko tudi večji, vendar ostaja nezabeležen. V nalogi so zajeti podatki od uvedbe pisnega poročanja do leta 2014. Zbrani podatki poleg obsega opravljenih del dajejo vpogled v dejansko spreminjanje civilne družbe, ki se usposablja za samostojno izvajanje nalog iz NPVCP.

Združenja so od leta 2007 do 2014 na Zvezo posredovala poročila, ki so poleg ostalih aktivnosti iz preventive v cestnem prometu pokrivala naslednja področja iz NPVCP:

- varovanje pešcev (prvi šolski dan),
- kolesarske izpite,
- kolesarska tekmovanja Kaj veš o prometu,
- varnostni pas.

Poročila o izvedenih akcija iz NPVCP, kot so »Alkohol«, »Hitrost«, »Ustavi se, vlak se ne more«, »Motorist«, »Zakon omejuje, da varuje« in »Trenutno nedosegljiv« so zajeta v zbranih podatkih.

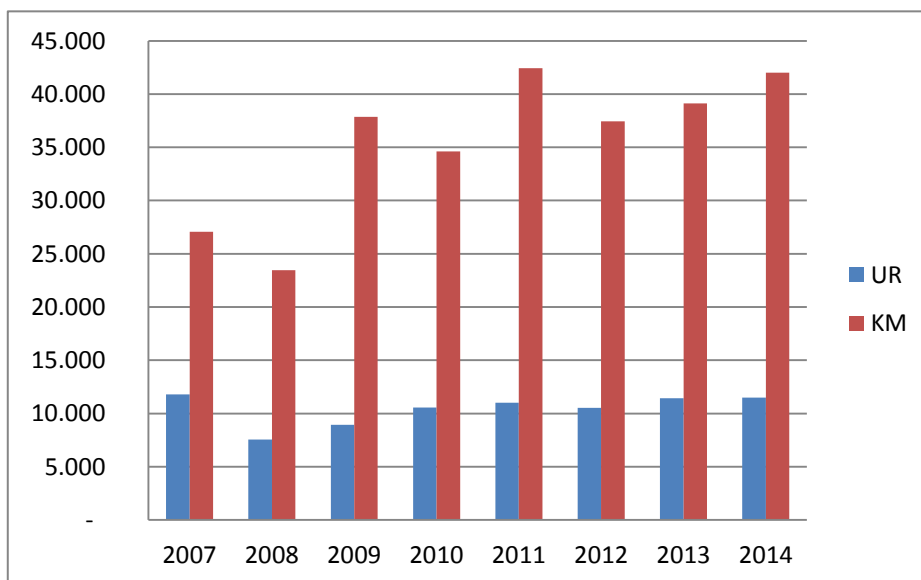
- Ostale preventivne aktivnosti

Varovanje pešcev v preventivni akciji »Prvi šolski dan«

Akcija zajema varovanje na območju osnovnih šol in vrtcev in je najobsežnejša ter najpogosteje izvajana aktivnost združenj. Po številu opravljenih ur in kilometrih, ki jih na lastne stroške prevozijo prostovoljci, se uvršča na najvišje mesto vseh izvajanih aktivnosti.



Slika 5: Predsednik DZ dr. Milan Brglez v prostovoljski akciji ZŠAM Dolomiti
Vir: Arhiv Zveze



Slika 6: Akcija "Prvi šolski dan"
Vir: Arhiv Zveze

Ugotovitev: iz zbranih podatkov razberemo, da prostovoljci Zveze letno opravijo povprečno 10.413 ur prostovoljnega dela pri varovanju prvošolcev in v ta namen na lastne stroške prevozijo povprečno 35.502 km.

Kolesarski izpiti

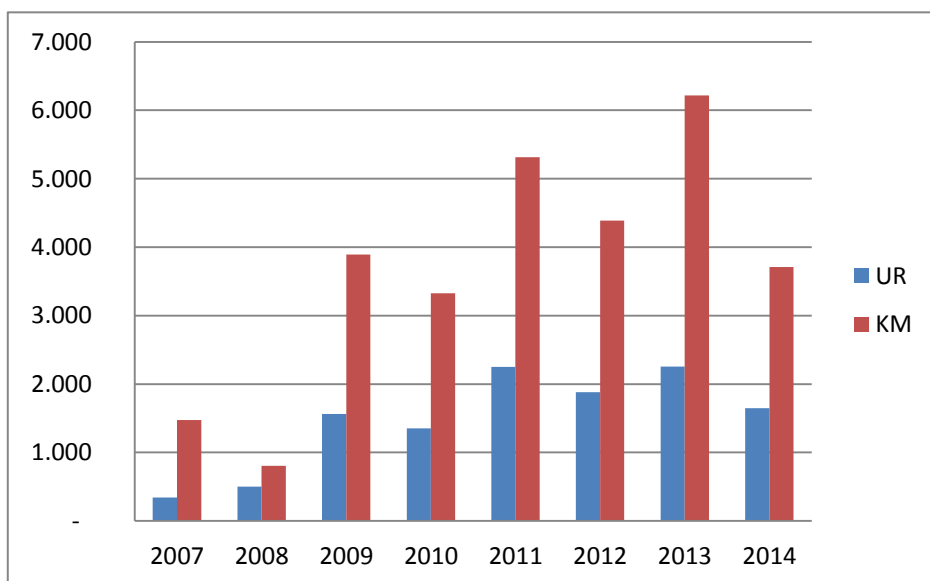
Kolesarski izpit je sestavljen iz treh delov. Prvi del izpita je teoretični, drugi del pa poteka na poligonu in obsega vožnjo med ovirami, nakazovanje smeri in druge veščine, ki jih kolesar potrebuje v prometu. Tretji del izpita poteka s praktično vožnjo po cesti (AVP, 2015). Združenja izvajajo izpit v sodelovanju z mentorji na osnovnih

šolah, udeleženi pa so v drugem in tretjem delu izpita. Njihovo sodelovanje obsega varovanje, podajanje mnenja o pravilni vožnji in oceno vožnje.



Slika 7: Kolesarski izpit v sodelovanju s člani ZŠAM Postojna

Vir: Arhiv Zveze



Slika 8: Kolesarski izpiti

Vir: Arhiv Zveze

Ugotovitev: iz zbranih podatkov razberemo, da prostovoljci Zveze letno opravijo povprečno 1.475 ur prostovoljnega dela pri izvajanju kolesarskih izpitov in v ta namen prevozijo povprečno 3.640 km na lastne stroške.

Kolesarska tekmovanja »Kaj več o prometu«

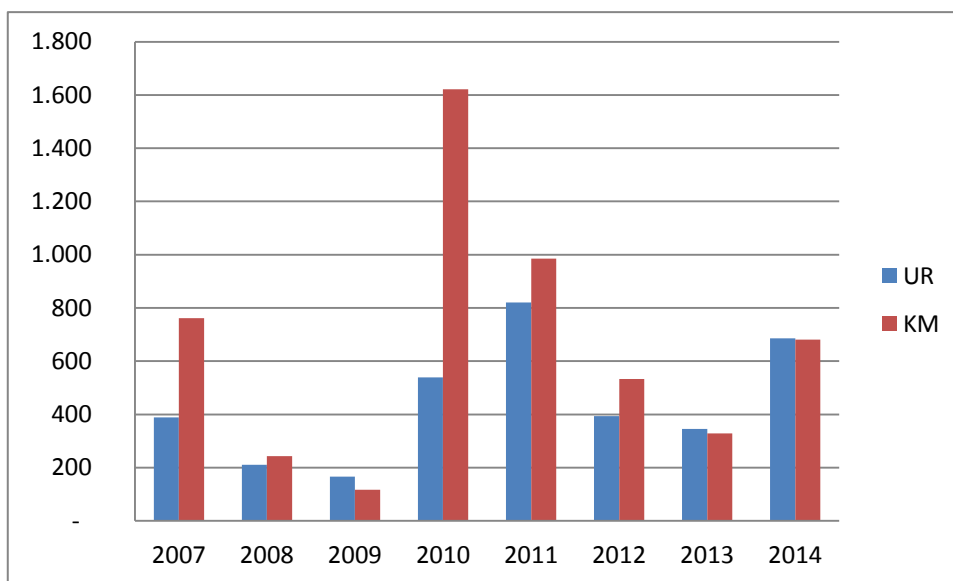
Tekmovanje organizirajo osnovne in srednje šole v sodelovanju z občinskimi sveti in združenji Zveze. Gre za aktivnost, v kateri osnovnošolci in dijaki utrjujejo in nadgrajujejo svoje znanje o prometnih pravilih. Tekmovanje je sestavljeno iz treh

delov, in sicer teoretičnega dela, spretnostne vožnje na poligonu ter vožnje v prometu (AVP, 2015). Prostovoljci Zveze sodelujejo pri izvajanju tekmovanja z varovanjem, podajanjem mnenja in ocene.



Slika 9: Tekmovanje učencev OŠ Celje

Vir: <http://www.iosce.si/>



Slika 10: Kolesarsko tekmovanje "Kaj veš o prometu"

Vir: Arhiv Zveze

Ugotovitev: iz zbranih poročil ugotovimo, da prostovoljci letno opravijo povprečno 444 ur prostovoljnega dela in v namen izvajanja tekmovanja prevozijo 658,76 km. Tekmovanje izvajajo in o njem poročajo le nekatera združenja.

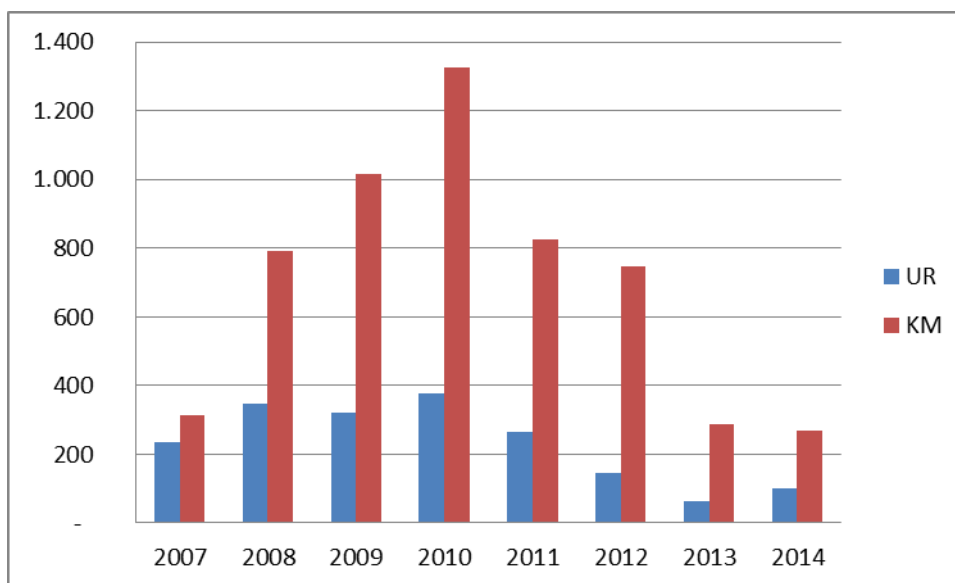
Varnostni pas

Preventivna akcija »Varnostni pas« je usmerjena v preverjanje ustrezne uporabe pasu v vozilu in tudi v pravilno uporabo otroških varnostnih sedežev (AVP, 2015).

Pri izvajanju akcije se pogosto delijo letaki, ki jih Zvezi za uporabo pri izvajanju akcije posreduje AVP.



Slika 11: Informativno-izobraževalna knjižica izdajatelja AVP
Vir: <http://www.avp-rs.si/>



Slika 12: Akcija "Varnostni pas"
Vir: Arhiv Zveze

Ugotovitev: iz poročil razberemo, da prostovoljci letno opravijo povprečno 231 ur prostovoljnega dela in v namen izvajanja akcije prevozijo 696,37 km. O izvajanju te aktivnosti poročajo le nekatera združenja.

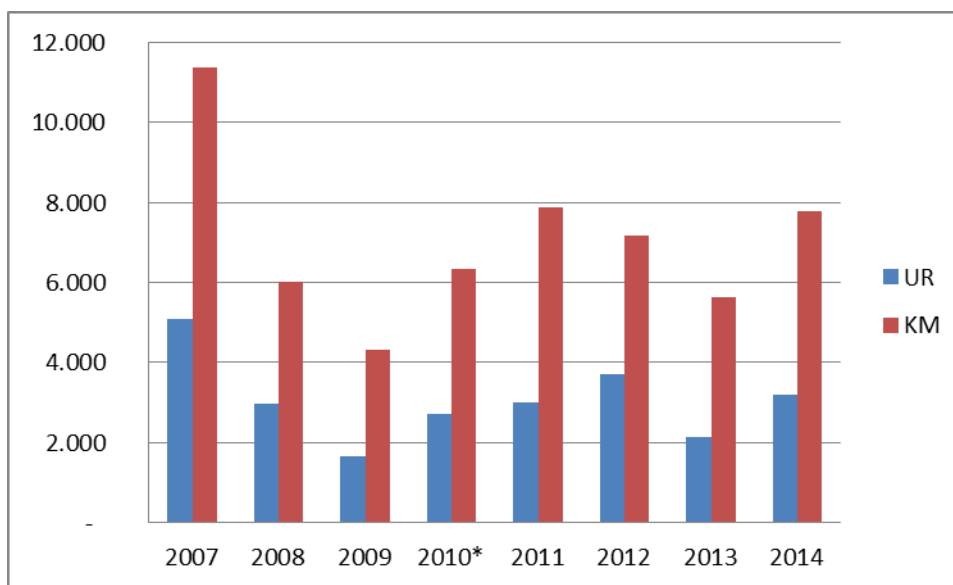
Ostale preventivne aktivnosti

Med ostalimi aktivnostmi so zajete akcije varovanja na prireditvah in dogodkih, občinskih praznikih, tekaških maratonih in tudi sodelovanje v akcijah: »**Alkohol**«, »**Hitrost**«, »**Motorist**«, »**Ustavi se, vlak se ne more**«, »**Trenutno nedosegljiv, želim ostati živ**«, »**Zakon omejuje, da varuje**« z razdeljevanje informativnih letakov, brošur in plakatov.



Slika 13: Letaki in brošure izdajatelja AVP

Vir: Arhiv Zveze



Slika 14: Ostale preventivne aktivnosti

Vir: Arhiv Zveze

***Opomba:** zaradi menjave vodstva v strokovni službi Zveze so se v letu 2010 obravnavala zgolj poročila iz izbranih aktivnosti za potrebe poročanja na AVP. Podatek o ostalih preventivnih aktivnostih je za to leto, zaradi realnejšega prikaza, izračunan iz povprečja proučevanih let.

Ugotovitev: združenja za namen izvajanja ostalih preventivnih aktivnosti letno namenijo povprečno prostovoljnih 3.064 ur, prostovoljci pa v ta namen prevozijo povprečno 7.064 km na lastne stroške.

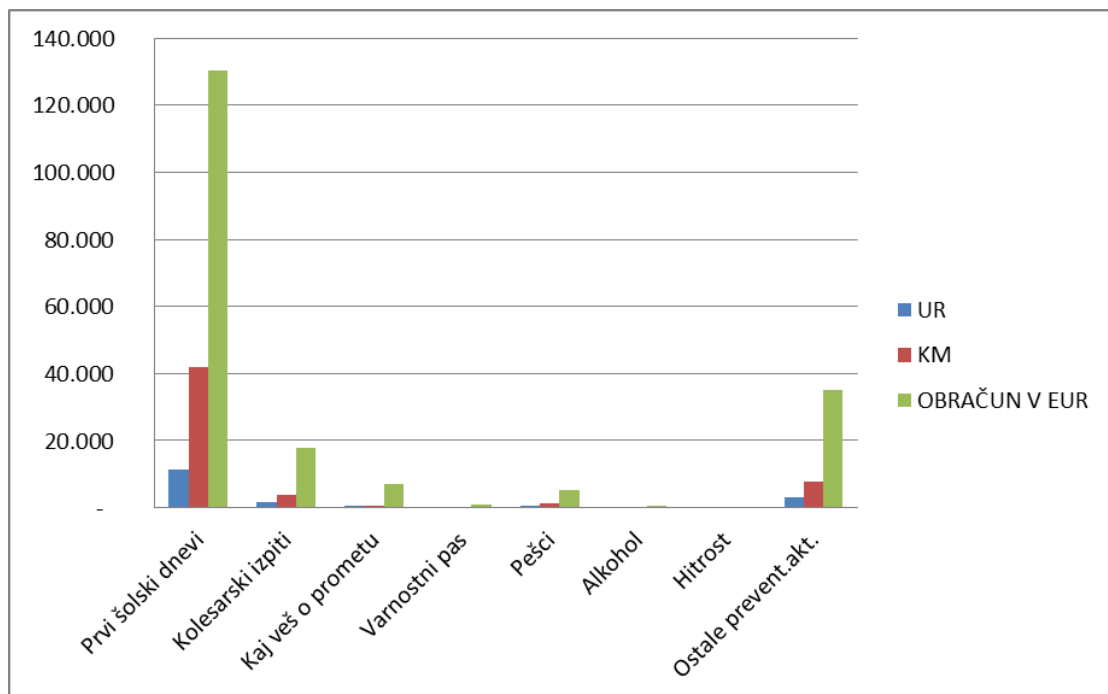
5.3.3 Vrednotenje dela prostovoljcev na primeru koledarskega leta

Za informativni prikaz vrednotenja smo izbrali zadnje proučevano leto, to je leto 2014. Prostovoljsko delo varovanja je ovrednoteno na podlagi Pravilnika o področjih prostovoljskega dela in vpisniku (Uradni list RS št. 60/11, 2011), in sicer 10 EUR za vsebinsko delo. Kilometrina je obračunana po tarifi 0,37 EUR (Uradni list RS št. 76/28, 2008).

AKTIVNOST	UR	KM	OBRAČUN
Prvi šolski dnevi	11.489	42.009	130.435,15 EUR
Kolesarski izpiti	1.649	3.711	17.863,07 EUR
Kaj več o prometu	686	681	7.111,97 EUR
Varnostni pas	99	267	1.088,79 EUR
Pešci	467	1.423	5.191,51 EUR
Alkohol	33	340	455,80 EUR
Hitrost	16	80	189,60 EUR
Ostale preventivne aktivnosti	3.212	7.785	34.995,45 EUR
VSOTA	17.650	56.296	197.331,34 EUR

Tabela 2: Ovrednoteno prostovoljsko delo za leto 2014

Vir: Arhiv Zveze



Slika 15: Preventivne aktivnosti v letu 2014

Vir: Arhiv Zveze

Ugotovitev: ovrednotenje prostovoljskega dela poleg vsebinskega vidika pokaže tudi na materialno vrednost, za katero je družba bogatejša. Primer za leto 2014 izkaže vrednost 197.331,34 EUR. Zveza ZŠAM Slovenije je v letih 2009, 2010 in 2011 na podlagi sklenjenih pogodb z Direkcijo RS za ceste in AVP že uspela pridobiti del sredstev za sofinanciranje opravljenih aktivnosti.

Z metodo anketiranja smo ugotovili potrebe in pričakovanja prostovoljcev, ki izvajajo preventivne aktivnosti v okviru Zveze. V nadaljevanju predstavljamo rezultat analize vprašalnikov.

6 POTREBE PROSTOVOLJCEV V ZŠAM

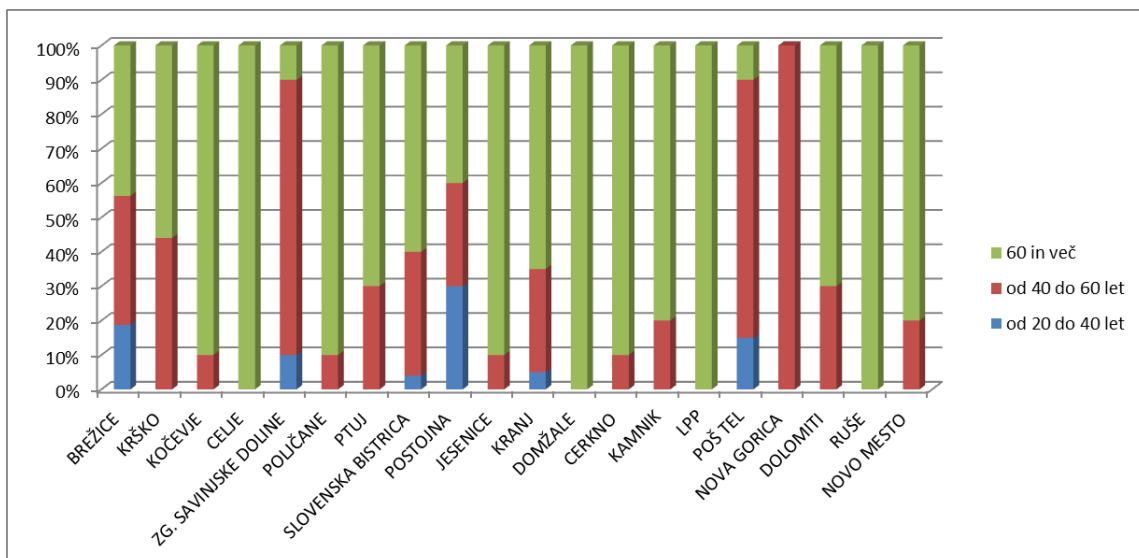
Združenja se pri organizaciji preventivnih aktivnosti soočajo s številnimi težavami. Dolgi delovniki in neugodne delovne razmere redno zaposlenih članov imajo za posledico nezmožnost udeležbe v načrtovanih akcijah, zato aktivnosti pogosteje izvajajo upokojeni prostovoljci. Izdelava pisnih poročil, elektronska korespondenca, organizacija v združenju odpira dodatno področje dela, ki se ga mora marsikateri aktivni član še priučiti. Z namenom ugotovitve stanja in potreb smo med člani združenj, ki sodelujejo pri organizaciji preventivnih aktivnosti, izvedli anketo in jo posredovali 50 združenjem. V času raziskave je 10 združenj podalo odstopno izjavo, 1 združenje je prenehalo poslovati. Na anketni vprašalnik je odgovorilo 20 združenj.

Ali je v vašem združenju na razpolago dovolj prostovoljcev za izvajanje preventivnih aktivnosti?

- 10 združenj (50 %) meni, da razpolaga s premajhnim številom prostovoljcev.
- 10 združenj (50 %) meni, da razpolaga z zadostnim številom prostovoljcev.

- Nobeno združenje ni izrazilo mnenja, da je prostovoljcev na razpolago več kot dovolj.

Ocenite z odstotkom, kakšna je povprečna starost tistih članov vašega združenja, ki se udeležujejo preventivnih aktivnosti na terenu.

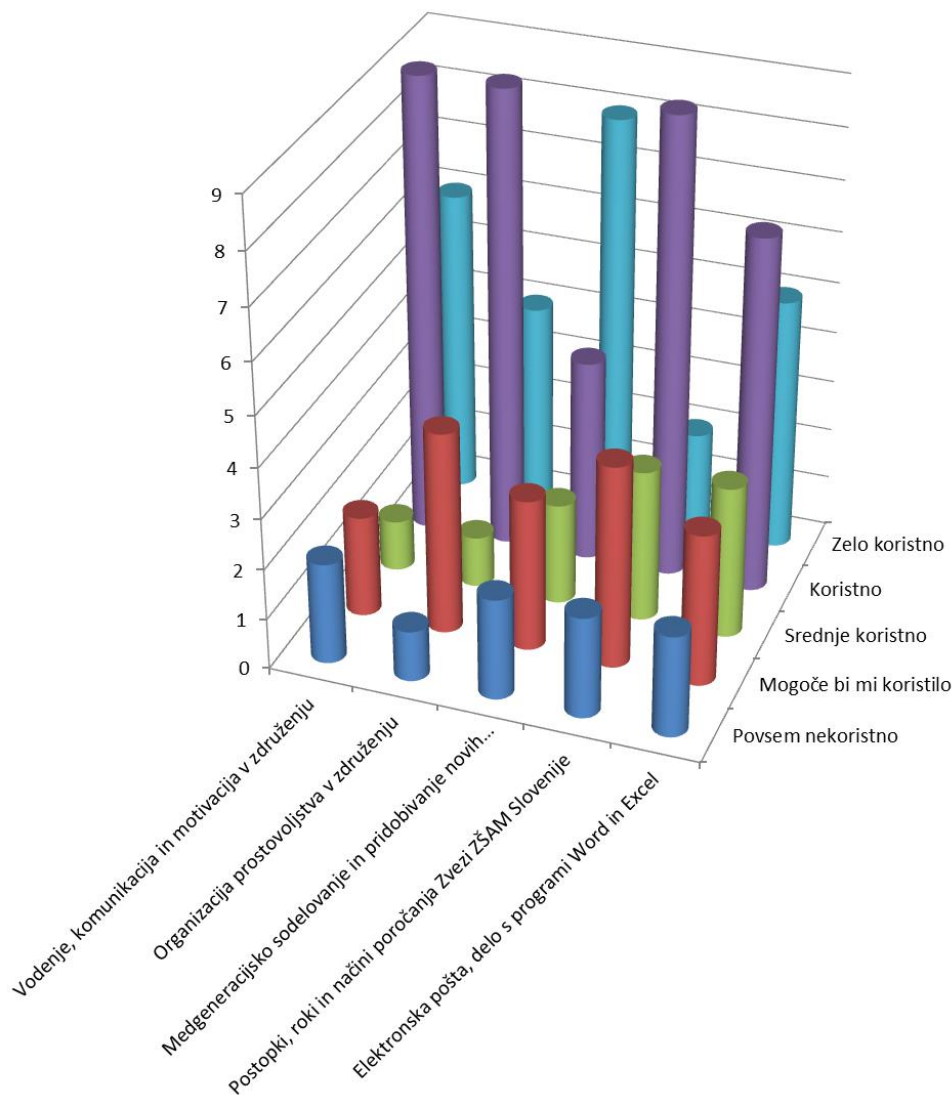


Slika 16: Starostna struktura prostovoljcev po ZŠAM

Lastni vir

Ugotovitev: iz podatkov ugotovimo, da je 70 % prostovoljcev, ki sodelujejo v preventivnih akcijah, starih 60 let in več. 35 % prostovoljcev zastopa starostno skupino od 40 do 60 let. Samo 11 % prostovoljcev, ki izvajajo aktivnosti, pa je starih od 20 do 40 let.

Menite, da bi vam pri delu v vašem združenju koristilo dodatno izobraževanje? Če je vaš odgovor pritrdilen, označite stopnjo koristnosti za vas pri posamezni izobraževalni temi.



Slika 17: Koristnost izobraževalnih programov

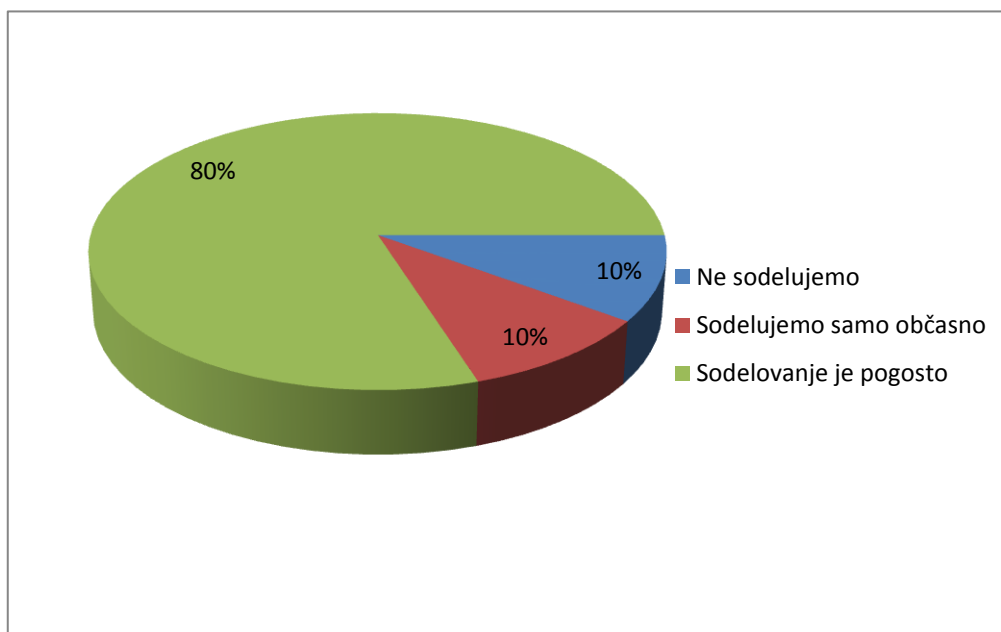
Lastni vir

Združenja so v veliki meri izobraževanje označila kot zelo koristna. Pri ocenjevanju koristnosti posameznih tem so izbirala med: povsem nekoristno, mogoče bi mi koristilo, srednje koristno, koristno in zelo koristno. Pri tem:

- 45 % anketiranih označuje izobraževanje na temo vodenja, komunikacije in motivacije kot koristno, 30 % pa navedeno izobraževanje označuje kot zelo koristno,

- 47 % označuje izobraževanje na temo organizacije prostovoljstva v društvu kot koristno, 21 % pa kot zelo koristno,
- 42 % anketiranih združenj pripisuje izobraževanju na temo medgeneracijskega sodelovanja najvišjo stopnjo koristnosti,
- 45 % združenj meni, da bi jim izobraževanje glede, postopkov, rokov in načina poročanja Zvezi koristilo,
- 35 % anketiranih meni, da bi jim izobraževanje v zvezi z elektronsko pošto in delom v programih Word in Excel koristilo, 25 % pa jih meni, da bi jim zelo koristilo.

Kako bi ocenili svoje sodelovanje z občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu?

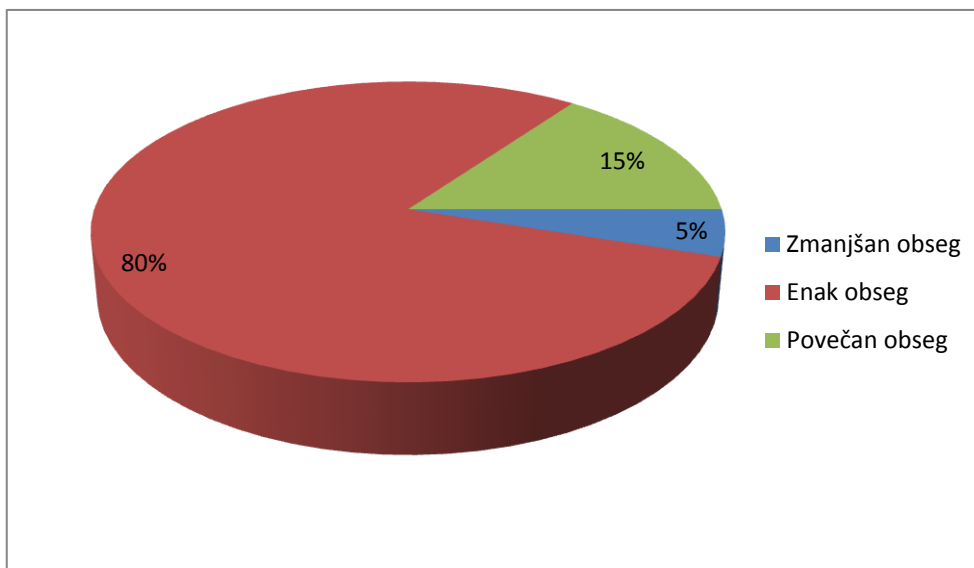


Slika 18: Sodelovanje združenj z občinskim SPV

Lastni vir

Ugotovitev: iz raziskave razberemo, da združenja pri načrtovanju in izvajanju preventivnih aktivnosti večinoma dobro sodelujejo z Občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. SPV za izvajanje akcij nudi različne materiale (zloženke, letake, brošure, opremo za večjo vidnost v prometu).

Kako bi ocenili obseg izvajanja preventivnih aktivnosti v prihodnosti?



Slika 19: Načrtovani obseg aktivnosti v prihodnosti
Lastni vir

Ugotovitev: združenja v prihodnosti nameravajo izvajati aktivnosti ne glede na težave, s katerimi se soočajo, nekatera bodo svoje aktivnosti še povečala. Manjši obseg združenj v prihodnosti predvideva upad aktivnosti, kar je posledica upadanja članstva.

Navedite največjo težavo, s katero se soočate pri organizaciji in delu v vašem ZŠAM.

Združenja so na odprto vprašanje podala naslednje odgovore:

- Neaktivnost članov, pomanjkanje mladih članov.
- Pomanjkanje finančnih sredstev, pomanjkanje mladih članov. Večinoma vse delo leži na predsedniku združenja.
- Večjih težav ni. Problem so pogosto finance.
- Zaradi vse manj druženja članov je vse manj interesov po dodatnih aktivnostih.
- Pomanjkanje kadra oz. prostovoljcev, pripravljenih na delovne akcije.
- Premalo zanimanja mladih, ki ne vidijo perspektive v prostovoljnem delu v ZŠAM.
- Premajhno število uniformiranih članov. Kader. Člani so v delovnem razmerju in je težko načrtovati njihove aktivnosti.
- Staranje članstva. Nizka društvena zvest.
- Plačilo članarine.
- Finance, ni interesa za pridobivanje novih članov, nimamo svojih prostorov.

- Imamo premalo mlajših članov, ki bi lahko fleksibilno izvajali naloge. Starejši se težje gibljejo, težje si zapomnijo naloge, ki so jim dane. Zaradi tega so manj aktivni in deloma odrinjeni na rob dogajanja.
- Pridobivanje novih članov, sodelovanje pri opravljanju določenih nalog v društvu.
- Finančna sredstva.
- Pridobivanje novih članov.
- Predvsem je to delovni čas naših članov, saj je težko uskladiti termine, v katerih se kaj dela.
- Nezainteresiranost za delo v društvu.
- Nima težav pri opravljanju svojega dnevnega dela.
- Pomanjkanje aktivnega kadra.
- Finančna pomoč, izstop članov.
- Pridobivanje novih članov. Starostna struktura članov je visoka.

Ugotovitev: združenja v večini navajajo pomanjkanje novih članov oz. visoko starostno strukturo obstoječih kot najpogostejšo težavo, s katero se soočajo. Kot težavo v veliki meri izpostavljajo tudi finančna sredstva, ki se na eni strani tičejo plačevanja visokih članarin, na drugi strani pa primanjkljaja finančne pomoči za kritje stroškov delovanja.

Ali menite, da se je vrednost in s tem ugled poklica VOZNIK v družbi bistveno zmanjšala?

- 85 % anketiranih meni, da se je vrednost in ugled poklica voznik v družbi zmanjšala.
- 15 % jih meni, da se vrednost in ugled tega poklica ni zmanjšala.

Ali menite, da se je vrednost in s tem ugled poklica AVTOMEHANIK v družbi bistveno zmanjšala?

- 65 % jih meni, da sta se vrednost in ugled omenjenega poklica zmanjšala.
- 35 % anketiranih meni, da se vrednost in ugled tega poklica nista zmanjšala.

Kako bi bilo treba po vašem mnenju dopolniti obstoječi sistem izobraževanja za poklica voznik in avtomehanik oz. zaposlovanje v obeh poklicih za izboljšanje vrednosti in ugleda obeh poklicev?

Združenja so podala naslednje odgovore:

- Večja povezava šol z gospodarstvom.
- Za to imamo strokovnjake. Mi kot člani združenja nimamo možnosti in ne vpliva na izboljšanje učnih programov.
- Že v osnovni šoli bi bilo treba predstaviti poklica šofer in avtomehanik. Dogaja se, da učitelji govorijo: »Če ne boš znal, boš pa šofer.« (zelo podcenjevalno s strani učiteljev).

- Delovne organizacije bi morale z zakonom zaposlovati poklicne voznike, saj sedaj to opravljajo amaterji, ki vozijo poltovornjake z naloženim tovorom in to seveda lahko sedaj vozi vsak, ki ima določeno kategorijo. Kot primer navajam vozila za prevoz pokojnih in reševalna vozila. Vsi, ki želijo opravljati višjo kategorijo od C, bi morali najprej končati poklicno šolo za voznika motornih vozil.
- Uvesti vajeniški sistem, učno-vzgojne programe, ki bi jih vodili strokovno usposobljeni mentorji. Pouk naj temelji na najsodobnejši tehnološki in tehnični opremi.
- Več praktičnega pouka.
- Z manjšimi stroški izobraževanja, z boljšim nagrajevanjem (plača).
- Poudarek mora biti na računalniškem opismenjevanju z osnovami zakonodaje in same stroke. Niso dovolj nekakšni tečajji, ampak bi morali tako kot v srednješolskem kot na višješolskem usposabljanju uskladiti zahteve.
- Urediti sistem nagrajevanja, saj za oba poklica velja, da za pokojninsko osnovo običajno prijavljajo minimalno plačo.
- Večji nadzor nad delodajalcem.
- Izobraževanje je v redu, samo spoštovanja do teh poklicev ni.
- Predvsem bi morala država poskrbeti, da bi bila ta dva poklica bolj ugledna, predvsem voznik, saj je to delo zelo stresno in naporno. Vrniti bi morala beneficiran delovni staž, obenem pa tudi pokrivati vse obveznosti, ki izhajajo iz tega. Seveda bi moralo biti tudi plačilo temu primerno.
- Osnove bi morali pridobiti v srednjih šolah in v usmerjenem izobraževanju.
- Za poklica voznik in avtomehanik je potrebno več strokovnega znanja in usposabljanja.
- Poklic bi moral biti glede na težavnost in zahtevnost veliko bolj cenjen in nagrajen. Potrjeno je, da so poklici podcenjeni in nimajo pravega mesta v družbi. Za stanje, ki ga je vsilila politika, bi morala prevzeti odgovornost in dati ponovno veljavo delu (delu čast in oblast). V obdobju *turbo* kapitalizma so zanemarjena vse te vrednote. Važen je le dobiček za lastnike. S sedanjem stanjem so zanemarjeni tudi drugi poklici, kot so strugar, orodjar, vodovodar itd. Omenjene panoge bi bilo treba ponovno ovrednotiti, jim dati primeren status in temu primerno nagrado oz. mesečno plačo.
- V učni dobi avtomehanika bi moralo biti več praktičnega usposabljanja.

Ugotovitev: iz odgovorov razberemo, da bi oba poklica potrebovala boljši program izobraževanja, tako v teoretičnem kot tudi praktičnem delu. S tem bi bil obema poklicema vrnjen ugled, bila bi bolje cenjena, kar bi izboljšalo plačilo in nagrade.

Kaj menite, da bi bilo potrebno storiti za izboljšanje statusa v združenjih ZŠAM?

Združenja so podala naslednje odgovore:

- Nastopanje v medijih.

- Primanjkuje finančne pomoči pri izvajanju preventivnih aktivnosti, ki jih izvajamo med letom. Uspeh združenja je odvisen od tega, kako je združenje vpeto v lokalno skupnost in kako deluje na terenu.
- Več prikazovanja v različnih medijih. Poudarjati pomen in nujnost poklica avtomehanic in voznikov.
- Program dela.
- Ugodnosti.
- Najti način dela, ki bi pritegnil mlade. Imeti več finančnih sredstev za programe izobraževanja.
- Financiranje s strani države, kot imajo to urejeno gasilci in nekatera druga društva.
- Dvigniti zavest in stanovsko pripadnost z ustrežno motivacijo in stimulacijo.
- Boljša komunikacija, informiranje, sodelovanje.
- Prepoznavnost v medijih – lokalno.
- Predvsem na pridobitvi mlajših voznikov in avtomehanic, ki jih je veliko število. Le v združenjih jih ni videti. Ko se jim zgodi krivica ali morajo trpeti anomalije sistema, združenje premalo stori zanje in je premalo odločno pri svojih zahtevah. Pomislimo le na doge čakalne dobe pred predorom na Jesenicah, ko so ljudje v kabinah zmrzovali in bili lačni. Takrat se je izkazala Obrtna zbornica Slovenije. Nas pa tam ni bilo.
- Pridobiti nove mlade člane.
- Ponudbo je treba popestriti in nadgraditi.
- Ponuditi članstvo, kar se bi pa lahko dosegalo predvsem z zanimivo ponudbo organizacije, ter več ugodnosti za člane, kar je zopet povezano s sredstvi, ki jih na žalost kronično primanjkuje.
- Odvisno od pozicije društva, ali ta deluje v okviru svojih podjetij ali samostojno.
- Je dober. V letošnjem letu je bil na novo oblikovan statut na skupščini Zveze.
- Poudarjati prostovoljstvo in preventivo.
- Pomladitev članstva in vodstva, pridobiti vir finančnih sredstev.
- Motivacija za pridobitev novih članov. Več predavanj s področja prometa in tehnike.

Ugotovitev: s pomlajenim in pestrejšim programom delovanja bi društva postala zanimivejša za nove mlajše člane. Pomlajeno članstvo, dober sistem nagrajevanja in tudi medijska pozornost bi omogočila hitrejše navezovanje stikov z okolico ter lažje pridobivanje finančne podpore iz različnih virov.

Kaj menite, da bi bilo potrebno storiti za izboljšanje statusa v Zvezi ZŠAM Slovenije?

Združenja so na zadnje vprašanje odgovorila takole:

- Obveščanje in članki v medijih.
- Zveza ne posveča enakomerne pozornosti dolgoletnemu članstvu v združenjih. Predsedstvo sprejema sklepe, ki se jih samo ne drži. Sklepi se

dejansko ne izvajajo v celoti. V zadnjem času se je zgodilo kar lepo število izstopov iz Zveze.

- Na vseh ministrstvih (ne samo za promet) vcepiti v zavest, da brez prostovoljcev ZŠAM ne bodo več mobilni.
- Imeti strokovnega človeka (ki ga ni čas povozil) za stike z javnostmi. Imeti človeka, ki vodi javne razpise in evropske projekte.
- Je dovolj dober.
- Samo financiranje Zveze brez članarin iz društev.
- Zveza mora doseči partnerski odnos z agencijo za varnost prometa, kar naj zagotovi tudi delno sofinanciranje programov s področja prometne preventive.
- Boljša komunikacija, informiranje, sodelovanje.
- Prepoznavnost v medijih – na državni ravni.
- Zveza bi morala na državnem nivoju pridobivati sposobne, pametne strokovnjake, ki dobro poznajo tako stroko kot zakonodajo. Teh je sedaj že kar lepo število (prometni inženirji), le pridobiti jih žal ne znamo. Dejstvo je, da smo razmeroma skromna organizacija, ki težko ponuja dobrine, ki si jih ob včlanjenju vsak zaželi. Gledam AMZS, ki neprestano reklamira svoje popuste in tehnične preglede itd. namesto našega trimesečnika izdajajo mesečnik. Tudi naš PV se malce krha, vsaj po besedah g. Dejana. Prav to sijajno vez med člani in Zvezo bi morali mnogo bolj podpirati in zanjo tudi kaj potrošiti.
- Za člane pridobiti kako koristi od članarine.
- Da bi se sama financirala.
- Zvezi predlagam, da pripravi program in pomoč pri pravnih zadevah in pridobitvi licenc poklicnih voznikov.
- Boljše sodelovanje s posameznimi združenji, pregledno delovanje in tudi pazljivo in odgovorno ravnanje s sredstvi.
- Imeti večji posluš za Zvezo in ne le za medsebojne zdrahe.
- Ni pomislekov. Vse je opravljeno strokovno in po predpisih.
- Vključevati se v razpise, medijsko promovirati dejavnost.
- Pri izvolitvi organov upravljanja dati prednost poklicnim voznikom iz vseh regij.
- Izboljšati komunikacijo s posameznimi združenji. Več prisotnosti na terenu.

Ugotovitev: organizacija bi z različnimi ugodnostmi za člane in izboljšano komunikacijo utrdila svoj status med združenji in njihovimi člani. K utrditvi statusa bi pripomogla tudi dobra promocija v javnosti, samostojno financiranje za delovanje – tudi iz naslova vključenosti v različne projekte in razpise.

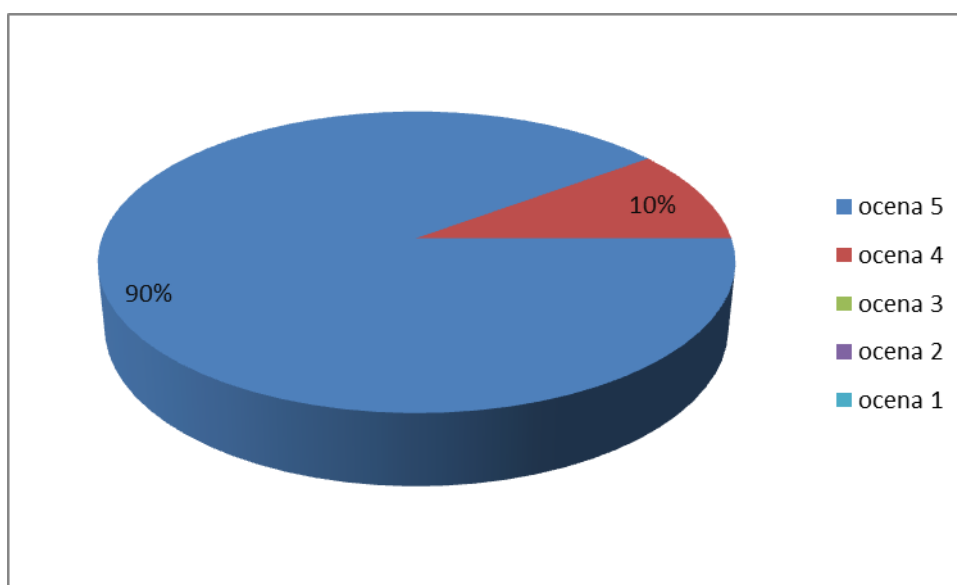
Zanimalo nas je tudi, kaj o delu prostovoljcev ZŠAM, ki izvajajo preventivne aktivnosti, menijo udeleženci v prometu oz. naročniki varovanja, to so osnovne šole, vrtci, zavodi, krajevne skupnosti in drugi. Rezultate analize anketnih vprašalnikov predstavljamo spodaj.

7 MNENJE IN PRIČAKOVANJA UDELEŽENCEV V PROMETU

Ob prvem pisnem poročanju leta 2007 je bila poleg poročil o opravljenih aktivnostih med udeleženci v prometu in naročnikih varovanja – osnovnimi šolami, vrtci, krajevnimi skupnostmi izvedena anketa, v kateri je bilo pridobljene mnenje o koristnosti varovanja v njihovi okolici. Na anketni vprašalnik je s podajanjem ocen in mnenj odgovorilo 109 anketiranih.

Kako ocenjujete preventivno delo prostovoljcev?

(Izbira ocene 1 pomeni najslabše, izbira ocene 5 pa najboljše.)



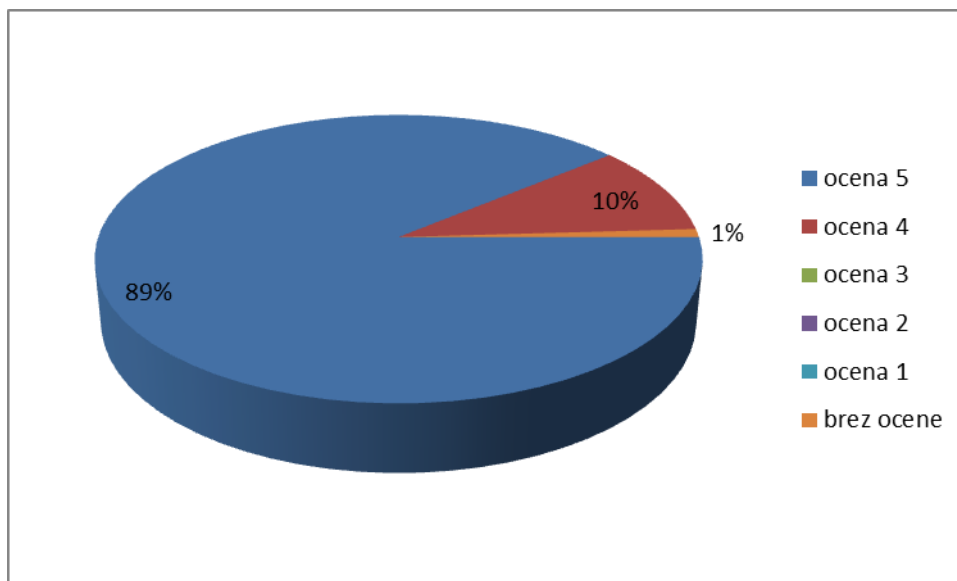
Slika 20: Ocena varovanja

Lastni vir

Ugotovitev: anketirani so v visokem deležu združenjem, ki varujejo prvošolce na poti v šolo, pripisali najvišjo možno oceno. Le nekaj odstotkov ocenjuje delo prostovoljcev kot prav dobro. Nihče od anketiranih pa delu varovanja ne pripisuje nizke ocene.

V kolikšni meri vpliva na varnost to, da so prostovoljci uniformirani?

(Izbira ocene 1 pomeni najslabše, izbira ocene 5 pa najboljše.)

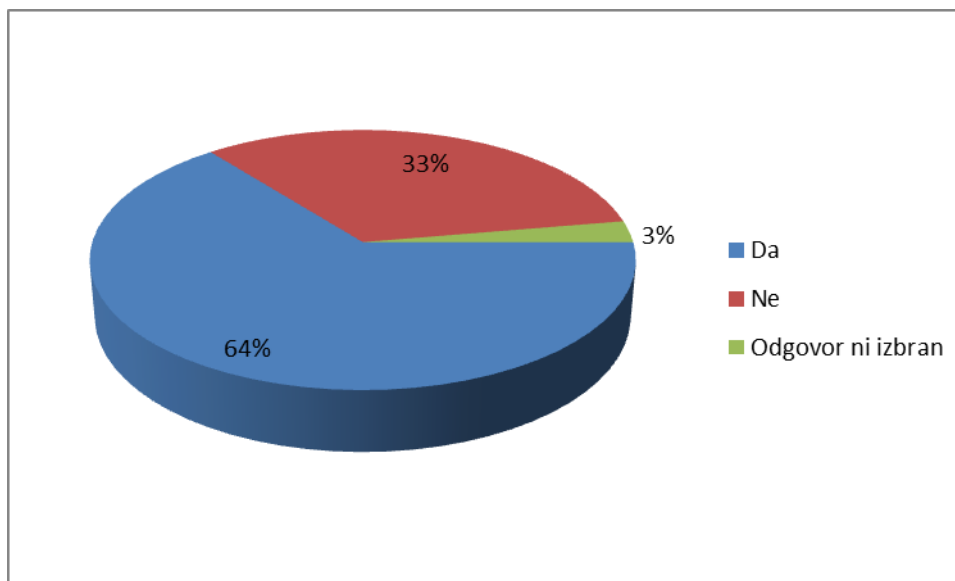


Slika 21: Koristnost uniformiranosti

Lastni vir

Ugotovitev: uniformirani člani že s svojo pojavnostjo v uniformi vplivajo na izboljšanje vožnje voznikov. Prenekateri voznik dojame prostovoljca v uniformi kot uradno osebo, kar posledično vpliva na takojšnjo prilagoditev vožnje razmeram. Pozitivni učinek uniformiranosti bi na nek način lahko primerjali pozitivnim učinkom placeba.

Ali menite, da bi moralo varovanje otrok potekati dlje časa? Če DA, koliko?



Slika 22: Izbira podaljšanege časa varovanja

Lastni vir

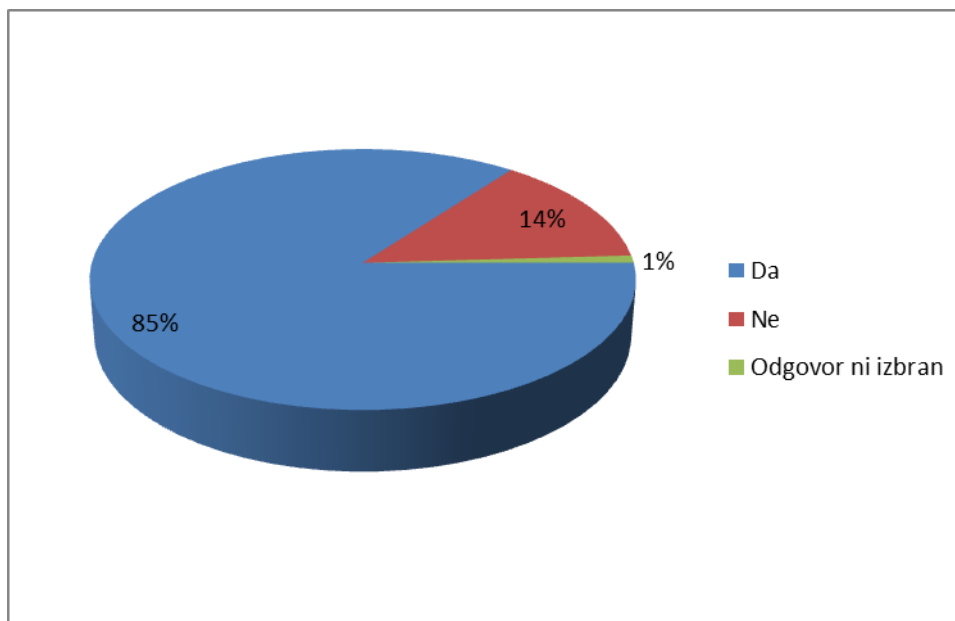
Pri navedenem vprašanju je:

- 12 osnovnih šol (11 %) izrazilo mnenje, da bi varovanje moralo potekati celo leto,
- 17 osnovnih šol (16 %) meni, da bi varovanje v okolici šol in na nevarnih odsekih ceste moralo potekati ves mesec september,
- 17 osnovnih šol (16 %) meni, da bi varovanje osnovnošolcev moralo potekati minimalno prvih 14 dni ob začetku pouka,
- 7 osnovnih šol (6 %) meni, da bi varovanje moralo trajati prvi teden pouka.
- 9 osnovnih šol (8 %) meni, da bi varovanje osnovnošolcev moralo potekati občasno skozi celo leto, ob praznikih in vsakič po počitnicah.

**Ali menite, da preventivno delo prostovoljcev prispeva k večji varnosti otrok?
Če NE, obrazložite.**

Na vprašanje je vseh 109 anketiranih (100 %) odgovorilo pritrdilno.

Ali menite, da bi bilo sodelovanje prostovoljcev potrebno tudi pri drugih aktivnostih otrok v prometu? Če DA, navedite, katerih.



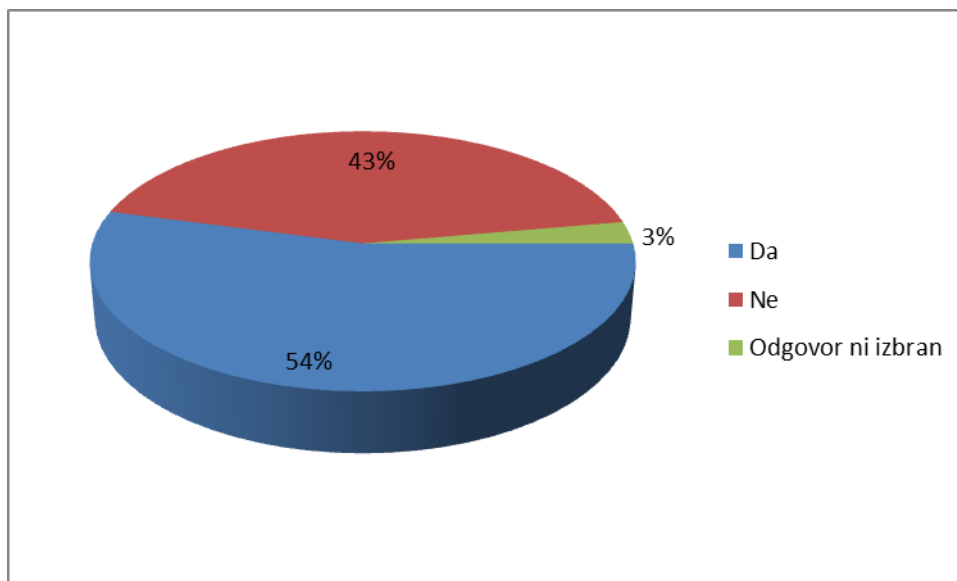
Slika 23: Potrebnost varovanja otrok pri drugih aktivnostih
Lastni vir

Pri navedenem vprašanju je:

- 48 osnovnih šol (44 %) pojasnilo, da je varovanje še posebej potrebno pri izvajanju kolesarskih izpitov,
- 49 osnovnih šol (45 %) opozorilo, da je varovanje osnovnošolcev potrebno zagotoviti tudi pri izvajanju obšolskih dejavnosti, različnih prireditev šole, ekskurzij, pohodov in športnih dni.

Ugotovitev: ugotovimo lahko, da sicer zagotovljeno varovanje osnovnošolcev kliče po razširitvi aktivnosti oz. dodatnem varovanju. Sklepamo lahko, da bi šole, zavodi, vrtci, krajevne skupnosti in drugi razširjeno dejavnost varovanja tudi podprli in se vanjo vključili s predlogi in načrtovanjem.

Ali podpirate zamisel, da bi bilo varovanje šolskih poti organizirano celo šolsko leto? Obrazložite.



Slika 24: Podpora celoletnega varovanja šolskih poti
Lastni vir

Anketirani so svoje mnenje glede celoletnega varovanja šolskih poti podprli z dodanimi pojasnili.

- Ob celoletnem varovanju staršem ne bi bilo potrebno celo leto spremljati otrok v šolo.
- Celoletno varovanje je še posebej pomembno na podeželju, kjer ni veliko semaforiziranih križišč, pločniki pa so redkost.
- Celoletno varovanje je preventiva v prometu, dejavnosti pa so navadno samo občasne.
- Celoletno varovanje ni potrebno ob pogoju, da obstaja urejen pločnik, in sicer na isti strani ceste, kot je šola.
- Varovanje je potrebno samo po počitnicah.
- Celoletno varovanje je potrebno z ustreznim nadomestilom za opravljeno delo oz. kakšnimi drugimi ugodnostmi, da si lahko vzameš čas za to.
- Da, vendar s strani staršev ali s strani oseb, ki bi prejemale denarno nadomestilo.
- Da, v tednu po zimskih počitnicah in v času prostovoljnih dejavnosti, ki potekajo izven šolskih ur.
- Da, otroci skozi celo leto potrebujejo opozarjanje na cesti.
- Delno, zlasti v jesensko-zimskem času, ko se zgodaj znoči.
- Da, zaradi večje varnosti.
- Da, ker to pripomore k večji osveščenosti vseh udeležencev v prometu.
- Da, celoletno varovanje je dobra ideja. Na začetku leta naj bi bilo varovanje širše zastavljeno, potem pa neposredno ob šolah.
- Da, zaradi prometne ceste skozi Gotenico in v Ljubljano.

- Da, samo ob določenih intervalih pred in po počitnicah.
- Ne vse leto, pač pa trikrat po tri tedne, v septembru, decembru in aprilu.
- Ne. Problem kadra.
- Ne. Potrebna pa je sprotna vzgoja vseh udeležencev v prometu, v dnevnikih situacijah pa pridobljeno uporabljati.
- Da, otroci so udeleženci v cestnem prometu vse šolsko leto, starši jim niso najboljši vzgled.
- Varovanje bi morali organizirati nekajkrat med šolskim letom, po en teden.
- Več akcij čez leto.
- Ne, Otroke je treba učiti in vzgajati za vključevanje v promet. Odgovorno ravnanje vseh udeležencev bo največ prispevalo k varnosti.
- Da, zaradi gostote prometa, neupoštevanja predpisov voznikov.
- Da, varovanje bi bilo potrebno na tistih šolskih poteh ali točkah, ki so nevarne.
- Da, vozniki v avtomobilih v glavnem takoj zmanjšajo hitrost in so previdnejši, če vidijo fizično varovanje. Večinoma prometni znaki niso tako učinkoviti.
- Ne, vsaj enkrat mesečno pa bi bilo dovolj.
- Da, povečala bi se varnost otrok. Starši kot vozniki bi bili pravi vzgled svojim otrokom, ko spoštujejo predpise.
- Da, dnevno v času prometnih konic.
- Da, periodično med letom.
- Da. Je to sploh mogoče?
- Ne, otroci naj bodo deležni večje skrbi prvi mesec. Dvigovati je potrebno zavest voznikov. Policija naj bo večkrat v bližini šol.
- Da, varovanje bi lahko potekalo na vseh šolskih prehodih oz. nevarnih točkah.
- Da, dobrodošla bi bila na najbolj kritičnih mestih šolske poti.
- Da, če bi dosegli višji nivo varnosti v cestnem prometu.
- Ne, bi pa bilo priporočljivo po prekinitvi učno-vzgojnega procesa (počitnice, prazniki).
- Da, občasno, predhodno narejen načrt sodelovanja, tudi delo v skupini ali v razredu.
- Da, občasno enkrat do dvakrat na mesec.
- Ne, saj večina staršev pripelje svoje otroke v šolo, ostali se pripeljejo s šolskimi avtobusi.
- Da, na področjih, kjer je veliko kritičnih točk in prometa.
- Ne, del odgovornosti prevzamejo starši in nujno otroci.
- Ne, nemogoče izpeljati.
- Da, na nevarnih predelih.
- Da, ker so otroci vsak dan razigrani, še bolj kot prve šolske dni. Kajti čez čas spoznajo sošolce in takrat se sprostijo.
- Da, v Policiji je to celoletna naloga. Sicer ne tako kot ob začetku leta, vendar bolj občasno in v času raznih akcij.
- Ne, menimo, da se mora učenec čim prej osamosvojiti v prometu.
- Da, naši učenci so moteni v duševnem in telesnem razvoju in so v nevarnosti takoj, ko stopijo iz bivališča.

- Ne, osebno mislim, da so varnostne razmere na razmeroma visokem nivoju, nekaj odgovornosti pa seveda imamo tudi šole, starši in prevozniki.
- Da, povsod čez progo, zlasti pri dovozih v šolo in v centru kraja.
- Da, idejo deloma podpiramo, vendar je zadeva skoraj neizvedljiva.
- Da, s tem bi vplivali na drugačno kulturo voznikov.
- Da, menimo, da so člani ZŠAM-a velika pomoč pri varovanju šolskih poti. Prav tako podpiramo idejo o celoletnem varovanju šolskih poti, saj tako omogočamo večjo varnost otrok.
- Da, s tem bi predvsem vplivali na drugačno kulturo voznikov.
- Da, uniformirani prostovoljci delujejo pozitivno na voznike, ko se občasno pojavljajo.
- Da, to je nujno potrebno. Sodim, da bi bilo manj nesreč pri šolajoči populaciji.
- Da, na avtobusnih postajališčih, kjer je organiziran šolski prevoz.
- Da, predvsem varovanje otrok vozačev, na postajališčih.
- Ne, menimo da zadostuje v začetku šolskega leta oz. po večdnevni prekinitvi pouka v šoli (prazniki).

Ugotovitev: več kot polovica anketiranih označuje celoletno varovanje kot dobrodošlo. Anketirani so v tem okviru izpostavili izvedbo varovanja na bolj izpostavljenih predelih, kjer ni semaforjev in ob prehodu letnih časov. Varnost bi se po mnenju anketiranih povečala tudi ob akcijah, ki bi potekale intervalno – enkrat ali dvakrat mesečno, po počitnicah in tudi ob časih in na lokacijah, kjer tečejo obšolske aktivnosti. Nekateri anketirani so opozorili tudi na ustrezno nadomestilo za kritje stroškov, ki nastajajo ob izvajanju aktivnosti.

8 POTRDITEV HIPOTEZ

Z raziskavo v nalogi smo ugotavljali, ali podlage in izhodišča Zveze opravičujejo nujnost čimprejšnje zagotovitve systemskega vira financiranja tako za izvajanje nalog NPVCP kot tudi za sodelovanje v njegovi pripravi. Pri tem smo postavili dve hipotezi, ki smo ju z raziskavo v celoti potrdili.

1. hipoteza: Zveza pripomore k uresničevanju ciljev NPVCP.

Obrazložitev: pregled aktivnosti ZŠAM vse od uvedbe pisnega poročanja v letu 2007 do leta 2014 kaže na neprekinjeno izvajanje ciljev NPVCP. Združenja so poleg najboljše akcije varovanja otrok v času prvih šolskih dni redno sodelovala pri izvajanju kolesarskih izpitov in kolesarskih tekmovanj in tudi v akcijah »Alkohol«, »Hitrost«, »Motorist«, »Ustavi se, vlak se ne more« ter drugih, ki so v skladu z nacionalnim programom.

2. hipoteza: Izvajanje preventivnih aktivnosti Zveze pripomore k večji varnosti otrok in ostalih udeležencev v prometu.

Obrazložitev: zveza v času prvih šolskih dni vse od leta 2007 ni zabeležila nobene nesreče, v kateri bi bil poškodovan otrok. O zaželenosti varovanja, tudi uniformiranega, pa so se v anketi opredelili predstavniki osnovnih šol, zavodov, vrtcev, krajevnih in drugih skupnosti. Anketiranci v visokem deležu spodbujajo ZŠAM k aktivnostim celoletnega varovanja šolske mladine.



*Slika 25: Varovanje ZŠAM Krško v Evropskem tednu mobilnosti 2015
Vir: Arhiv Zveze*

9 ZAKLJUČEK

Državljeni imajo pri upravljanju javnih zadev ter oblikovanju in izvajanju politik vse pomembnejšo vlogo tako doma kot tudi v Evropi. Raziskava o aktivnem državljanstvu na primeru Zveze ZŠAM Slovenije se dotika specifičnega področja, to je prostovoljstva na področju prometne preventive. Poleg proučitve in prikaza sodobnega načina delovanja Zveze razkriva tudi začetke in zgodovinsko ozadje organizacije.

Obe hipotezi, ki smo ju oblikovali na začetku naloge: 1. Zveza pripomore k uresničevanju ciljev NPVCP in 2. Zveza pripomore k večji varnosti otrok in ostalih udeležencev v prometu, smo v raziskavi potrdili. Ugotovili smo, da je Zveza ZŠAM Slovenije svoje aktivnosti nenehno usklajevala s potrebami okolja in tudi s cilji NPVCP. Raziskava je pokazala, da izhodišča in delovanje Zveze izkazujejo nujnost čimprejšnje zagotovitve systemskega vira financiranja tako za izvajanje nalog NPVCP kot tudi za sodelovanje pri njejovi pripravi.

Rešitev se kaže v vsak čas pričakovanem sprejetju Zakona o nevladnih organizacijah v javnem interesu. Zakon daje podlago postavkam proračuna, ki naj bi se končno oblikovale tudi za področje preventive v cestnem prometu. Predstavlja tudi izhodišče, ki bi organizaciji lahko odprlo možnost, da svoje delo v prihodnosti še dodatno okrepi in specializira. NPVCP namreč predvideva, da bodo preventivne dejavnosti v prihodnje opravljale prav nevladne organizacije. Te bodo prevzele tudi odgovornost za opravljeno delo.

Šolske prometne službe, ki jih je zasnovala AVP, bi v sodelovanju z združenji Zveze lahko zaživele v vseh večjih krajih po Sloveniji. Težnja po celoletnem varovanju otrok namreč je izražena in delo uniformiranih prostovoljcev ZŠAM je zaželeno. Najobsežnejša akcija varovanja v času prvih šolskih dni, ki jo izvajajo združenja po Sloveniji, bi tako lahko prerasla v projekt celoletnih aktivnosti, ki bi bile zasnovane v sodelovanju z občinami, osnovnimi šolami in potrebami posameznega lokalnega okolja. Okrepljena strokovna služba Zveze bi združenjem olajšala delo pri navezovanju stikov z okoljem in sodelovanju z državnimi institucijami.

Ovrednoteno delo prostovoljcev Zveze ZŠAM Slovenije odkriva visoke številke, za katere je bogatejša celotna družba. Letno povprečje zajema 17.000 ur prostovoljno opravljenega dela ter več kot 56.000 prevoženih kilometrov. Ta doprinos družbi je ovrednoten na več kot 190.000 EUR. Prostovoljno delo je in ostaja neprecenljivo. Z zagotovitvijo kritja stroškov, ki pri tem nastajajo, pa bi ta doprinos družbi samo še naraščal.

LITERATURA IN VIRI




Knjige:

- Breznik, P., Tolazzi, T., Mumel, D. in Breznik, S. (2001). *Varni v cestnem prometu*. Maribor: Primotehna.
- Di Batista, M., Brumec, U., Ficko, G., Gostiša, B., Hojs, A., Kržan, S., in drugi. (2009). *Razvoj slovenskih cest: zgodovina in perspektive*. Ljubljana: Nacionalni komite PIARC.
- Evropska komisija. (2010). *Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru regij 12603/10*. Bruselj.
- Evropska komisija. (2011). *Bela knjiga Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*. Bruselj.
- Krek, J. in Metljak, M. (2011). *Bela knjiga o vzgoji in izobraževanju v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Pedagoški inštitut.
- Michieli, T. in Blazinšek, A. (2007). *Nevladne organizacije in spodbujanje aktivnega evropskega državljanstva*. Ljubljana: CNVOS.
- ReNPVCP13-22. (6. 5. 2013). *Resolucija o nacionalnem programu varnosti v cestnem prometu za obdobje od 2013 do 2022*.
- Skupščina ZZŠAMS. (2014). *Statut Zveze združenj šoferjev in avtomehnikov Slovenije*. Ljubljana.
- Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu RS. (2006). *Obvarujmo 25.000 življenj na naših cestah: deljena odgovornost*. Ljubljana: Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.
- Pravilnik o področjih prostovoljskega dela in vpisniku. *Uradni list RS*, št. 60/11 (24. 6. 2011).
- Uredba o spremembah in Uredbe o višini povračil stroškov v zvezi z delom in drugih dohodkov, ki se ne všttevajo v davčno osnovo. *Uradni list RS*, št. 76/28 (25. 7. 2008).
- Zakon o voznikih. *Uradni list RS*, št. 109/2010 (30. 12. 2010).
- Vidic, D. (8. maj 2015). Vključenost ZZŠAMS v pripravo in izvajanje NPVCP. (M. Erzar, izpraševalec).
- Zaletel, Z. et al. (2012). *90 let Zveze ZŠAM Slovenije*. Ljubljana: Zveza ZŠAM Slovenije.
- Zaletel, Z. (23. julij 2015). Sodelovanje Zveze pri upravljanju javnih zadev od časa ustanovitve do danes. (M. Erzar, izpraševalec).
- Zakon o društvih – ZDru-1. *Uradni list RS*, št. 60/95.
- *Zveza ZŠAM Slovenije*. (2015). Interno gradivo.

Spletne strani:

- AVP. (2015). Prevezeto 2. 9. 2015 z naslova <http://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/>.
- AVP. (2015). *Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa*. Prevezeto 11. 10. 2015 z naslova Šolske prometne službe: <http://www.avp-rs.si/preventiva/prometna-vzgoja/programi/zacetek-sole/solska-prometna-sluzba/>.
- CNVOS. (7. 4. 2015). *Stičišče NVO Savinjske regije*. Prevezeto 21. 10. 2015 z naslova <http://novo.snvosr.org/?p=95>.
- Državni zbor. (24. april 2013). *Resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 do 2022*. Pridobljeno z naslova <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=201339&stevilka=1518>.
- European Commission. (2015). *Mobility and transport*. Prevezeto 12. 10. 2015 z naslova http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/news/nl20_en.pdf.
- Evropska komisija, G. d. (26. junij 2008). *Road safety Charter*. Prevezeto 10. julij 2015 z naslova Road safety Charter: <http://www.erscharter.eu/sl>.
- Leban, A. (19. 9. 2014). *Žurnal24.si*. Prevezeto 12. 10. 2015 z naslova <http://www.zurnal24.si/prometna-varnost-amzs-robert-staba-avp-clanek-236550>.
- Lovšin, P. (13. 9. 2013). *Dnevnik*. Prevezeto 12. 11. 2015 z naslova <https://www.dnevnik.si/1042605736>.
- Matija, G. (17. 10. 2013). *Delo*. Prevezeto z naslova <http://www.delo.si/druzba/panorama/takrat-davno-ko-je-zapadlo-dva-metra-snega.html>.
- Stičišče NVO osrednje Slovenije. (brez datuma). *Podpora za društva, zasebne zavode in ustanove*. Prevezeto 12. 9 2015 z naslova <http://www.consulta.si/novice/novice-sticisca/objavljeni-so-roki-programa-evropa-za-drzavljanse-t/135>.
- Zavarovalnica Triglav. (2. 10. 2014). *Planet Siol.net*. Prevezeto 9. 10 2015 z naslova http://www.siol.net/avtomoto/nasveti/varna_voznja/2014/10/prometna_vzgoja_najmlajsih.aspx.

PRILOGI – ANKETNA VPRAŠALNIKA

ZVEZA ZŠAM SLOVENIJE Letališka 16, 1000 Ljubljana		 ZVEZA ZŠAM SLOVENIJE			
 REPUBLIKA SLOVENIJA	MINISTRSTVO ZA PROMET DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE SVET ZA PREVENTIVO IN VZGOJO V CESTNEM PROMETU		Vozimo pametno!		
V P R A Š A L N I K					
OPIS AKTIVNOSTI:					
ZŠAM:					
LOKACIJA:					
1. Kako ocenjujete preventivno delo prostovoljcev?	1	2	3	4	5
2. V kolikšni meri vpliva na varnost to, da so prostovoljci v uniformi?	1	2	3	4	5
2. Ali menite, da bi moralo varovanje otrok trajati dalj časa? Če DA, koliko?	DA	NE			
3. Ali menite, da preventivno delo prostovoljcev prispeva k večji varnosti otrok? Če NE, obrazložite	DA	NE			
4. Ali menite, da bi bilo sodelovanje prostovoljcev potrebno tudi pri drugih aktivnostih otrok v prometu? Če DA, navedite pri katerih	DA	NE			
5. Ali podpirate idejo, da bi bilo varovanje šolskih poti organizirano celo šolsko leto? Obrazložite	DA	NE			
kritika, pripombe, predlogi, pobude, pohvala:					
(žig in podpis)					

(OCENA: 1 - najslabše; 5 - najboljše)

Anketni vprašalnik o sodelovanju državljanov pri upravljanju javnih zadev – aktivnem državljanstvu

Sem Mojca Erzar, tajnica Zveze ZŠAM Slovenije in študentka na Višji strokovni šoli B&B v Kranju. Pripravljam diplomsko nalogo z naslovom "Sodelovanje državljanov pri upravljanju javnih zadev – aktivno državljanstvo na primeru Zveze ZŠAM Slovenije". Del moje naloge bo zajemal analizo stanja in potreb združenj in njihovih aktivnih članov, ki sodelujejo pri organizaciji, izvajanju in tudi poročanju o opravljenih preventivnih aktivnostih. Vesela bom, če si boste vzeli nekaj minut svojega časa in mi s tem omogočili, da svojo diplomsko nalogo dobro pripravim. Podatke iz ankete bom uporabila za izdelavo diplomske naloge, izsledke naloge pa bo Zveza uporabila tudi pri načrtovanju svojega delovanja v prihodnosti.

1. **Naziv ZŠAM-a:** _____
2. **Ali je v vašem združenju na razpolago dovolj prostovoljcev za izvajanje načrtovanih preventivnih aktivnosti?**
 - a) Prostovoljcev je običajno premalo.
 - b) S prostovoljci razpolagamo v zadostnem številu.
 - c) Prostovoljcev je na razpolago več kot dovolj.
3. **Ocenite z odstotkom, kakšna je povprečna starost tistih članov vašega združenja, ki se udeležujejo preventivnih aktivnosti na terenu.**

Povprečna starost	%
od 20 do 40 let	
od 40 do 60 let	
60 let in več	
SKUPAJ	100 %

4. **Menite, da bi vam pri delu v vašem združenju koristilo tudi dodatno izobraževanje? Če je vaš odgovor pritrdilen, označite stopnjo koristnosti za vas pri posamezni izobraževalni temi.**

(1 – povsem nekoristno, 2 – mogoče bi mi koristilo, 3 – srednje koristno, 4 – koristno, 5 – zelo koristno)

Izobraževalna vsebina	1	2	3	4	5
Vodenje, komunikacija in motivacija v združenju					
Organizacija prostovoljstva v združenju					
Medgeneracijsko sodelovanje in pridobivanje novih članov					
Postopki, roki in načini poročanja Zvezi ZŠAM Slovenije					
Elektronska pošta, delo s programi Word in Excel					

5. Kako bi ocenili svoje sodelovanje z občinskim svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu?

- a) Ne sodelujemo.
- b) Sodelujemo samo občasno.
- c) Sodelovanje je pogosto.

6. Kako bi ocenili obseg izvajanja preventivnih aktivnosti v prihodnosti?

- d) Aktivnosti bomo predvidoma izvajali v zmanjšanem obsegu.
- e) Obseg naših aktivnosti bo predvidoma ostal enak.
- f) Obseg aktivnosti, ki jih izvajamo, se bo predvidoma povečal.

7. Navedite največjo težavo, s katero se soočate pri organizaciji in delu v vašem ZŠAM:

8. Ali menite, da se je vrednost in s tem ugled poklica VOZNIK v družbi bistveno zmanjšala?

- a) Da.
- b) Ne.

9. Ali menite, da se je vrednost in s tem ugled poklica AVTOMEHANIK v družbi bistveno zmanjšala?

- a) Da.
- b) Ne.

***Če je vaš odgovor na vsaj eno predhodno vprašanje pritrdilen, odgovorite tudi na naslednje vprašanje:**

10. Kako bi bilo potrebno po vašem mnenju dopolniti obstoječi sistem izobraževanja za poklica voznik in avtomehanik oz. zaposlovanje v obeh poklicih za izboljšanje vrednosti in ugleda obeh poklicev?

a) Kaj menite, da bi bilo potrebno storiti za izboljšanje statusa v združenjih ZŠAM:

b.) Zvezi ZŠAM Slovenije:

Zahvaljujem se vam za čas, ki ste ga namenili izpolnjevanju tega anketnega vprašalnika.