



B&B
VISOKA ŠOLA ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ

Diplomsko delo visokošolskega strokovnega študija
Program: Varstvo okolja

**MNENJE JAVNOSTI O UPORABI
ELEKTRIČNIH AVTOMOBILOV V ŠOLI
VOŽNJE**

Mentorica: Ana Peklenik, prof. slov.
Lektorica: Metka Bartol, prof. slov.

Kandidat: Matjaž Mozetič

Kranj, september 2020

ZAHVALA

Za strokovno pomoč in svetovanje se zahvaljujem mentorici prof. Ani Peklenik.

Podjetju B&B izobraževanje in usposabljanje d.o.o. in njegovemu direktorju mag. Branetu Lotriču se zahvaljujem za posredovanje ankete kandidatom za voznike ter omogočanje anketiranja kandidatov za voznike na teoretičnem delu usposabljanja in za strokovni komentar ob analizi ankete.

IZJAVA

Študent Matjaž Mozetič izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom Ane Peklenik, prof. slov.

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

V diplomskem delu smo obravnavali onesnaževala in onesnaženje, ki ga povzročajo vozila na klasično gorivo – motorji z notranjem izgorevanjem. Pregledali smo evropske politike z vidika onesnaženja zraka, ki ga povzroča promet, in usmeritve prometnih politik za prihodnost. Te napovedujejo zmanjšanje števila vozil in celo odpravo vozil, ki jih poganjajo klasična goriva.

Evropska agencija za okolje določa smernice za uvedbo trajnostnega prometa in posledično zmanjšanje onesnaženja zraka. Kot alternativo vozilom na klasična goriva navajajo vozila na električni pogon.

Ker nas je zanimalo mnenje javnosti o uporabi električnih vozil v šolah vožnje, smo naredili pregled pravnih osnov za uporabo vozil v šolah vožnje. Pregledali smo določila Direktive EU o voznških dovoljenjih ter prenos te direktive v slovenski pravni red.

V teoretičnem delu smo obravnavali odnose z javnostmi. Z analizo SWOT smo pregledali prednosti in slabosti uporabe električnih avtomobilov v šolah vožnje. Z anketiranjem kandidatov za voznike in voznikov smo raziskali mnenje o uporabi električnih avtomobilov v šolah vožnje.

Raziskava je pokazala, da se javnosti zavedajo onesnaženja zraka, ki je posledica uporabe vozil na klasična goriva. Prepoznajo onesnaževala in njihov škodljiv vpliv na človeka. Večina anketirancev pozna smernice politike EU o zmanjšanju uporabe vozil na klasična goriva v mestih in kot alternativo prepozna električna vozila, saj so mnenja, da bi se z uporabo električnih avtomobilov v mestih zmanjšala onesnaženost zraka. Kljub poznavanju problematike pa se velika večina anketirancev ne bi odločila za nakup električnega avtomobila ali usposabljanje za vožnjo z električnim avtomobilom.

KLJUČNE BESEDE

- mnenje javnosti
- uporaba električnih avtomobilov v šoli vožnje
- voznški izpit z električnim avtomobilom

ABSTRACT

In the degree, we studied pollution and pollutants caused by conventional fuel vehicles - internal combustion engines. We have reviewed European policies addressing air pollution caused by transport. We reviewed future transport policy guidelines that predict a reduction in the number of vehicles and even the elimination of vehicles powered by conventional fuels.

The European Environment Agency sets out guidelines for the introduction of sustainable transport and consequently reduction of air pollution. As an alternative to classic fuel vehicles, they cite the use of electric vehicles.

Because we were interested in public opinion on the use of electric vehicles in driving schools, we made an overview of the legal basis for the use of vehicles in driving schools. We reviewed the EU Directives on driving licenses and the transmission of this directive into Slovenian law.

In the theoretical part, we discussed public relations. With the SWOT analysis, we reviewed the advantages and disadvantages of using electric cars in driving schools. We inquired candidates for drivers and drivers about their opinion on the use of electric cars in driving schools.

The inquiring showed that the public is aware of air pollution resulting from the use of conventional fuel vehicles. They recognized pollutants and their harmful effects on humans. Most candidates for drivers and drivers aware of the EU's policy guidelines on reducing the use of conventional fuels in cities and identify electric vehicles as an alternative. They believe that using electric cars in cities would reduce air pollution. Despite their knowledge of the issue, the vast majority of respondents would not decide to buy an electric car or training in driving an electric car in driving school.

KEYWORDS

- public opinion
- use of electric cars in driving school
- driving test with an electric car

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge	2
1.3	Predpostavke in omejitve	2
1.4	Metode dela	3
2	TEORETIČNE PODLAGE IN PRAVNA UREDITEV PODROČJA.....	3
2.1	Pravna podlaga za uporabo vozil v šolah vožnje	3
2.2	Prometna politika Evropske unije	6
2.3	Avtomobili na električni pogon.....	9
3	ANALIZA SWOT	11
4	SODELOVANJE Z JAVNOSTMI – TEORETIČNA PODLAGA.....	14
4.1	Pozitivni in negativni učinki vključevanja javnosti.....	16
4.2	Načela vključevanja javnosti	18
4.3	Načrtovanje, izvedba in vrednotenje vključevanja javnosti	19
4.4	Izbor metod vključevanja javnosti	20
4.5	Anketa.....	22
5	ANKETA – PREDSTAVITEV IN ANALIZA.....	23
5.1	Analiza vprašalnika	23
5.1.1	Gorivo	24
5.1.2	Onesnaževala	25
5.1.3	Poznavanje evropske prometne politike	26
5.1.4	Povezava med uporabo električnih vozil in onesnaženostjo	27
5.1.5	Oprema električnih vozil	28
5.1.6	Opravljanje vozniškega izpita z električnim avtomobilom?	29
5.1.7	Pomembni kriteriji pri izbiri osebnega avtomobila	30
5.1.8	Nakup električnega avtomobila	31
5.2	Mnenje direktorja šole vožnje	32
5.3	Povzetek raziskave	33
6	SKLEP	34
	LITERATURA IN VIRI	36
	Priloga: anketni vprašalnik.....	38

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Katero gorivo poganja vaš družinski avtomobil – kandidati za voznike	24
Graf 2: Katero gorivo poganja vaš družinski avtomobil – vozniki	24
Graf 3: Onesnaževala zraka in vpliv na človeka – kandidati za voznike.....	25
Graf 4: Onesnaževala zraka in vpliv na človeka – vozniki.....	25
Graf 5: Cilj evropske politike – do leta 2030 prepoloviti uporabo avtomobilov na klasično gorivo v mestnem prometu in jih do leta 2050 postopoma odpraviti – kandidati za voznike	26
Graf 6: Cilj evropske politike – do leta 2030 prepoloviti uporabo avtomobilov na klasično gorivo v mestnem prometu in jih do leta 2050 postopoma odpraviti – vozniki	26
Graf 7: Zmanjšanje onesnaženosti zraka v mestih zaradi uporabe električnih vozil – kandidati za voznike	27
Graf 8: Zmanjšanje onesnaženosti zraka v mestih zaradi uporabe električnih vozil – vozniki	27
Graf 9: Seznanjenost z opremljenostjo z menjalnikom – kandidati za voznike.....	28
Graf 10: Seznanjenost z opremljenostjo z menjalnikom – vozniki.....	28
Graf 11: Ali bi se odločili za opravljanje vozniškega izpita z električnim vozilom – kandidati za voznike	29
Graf 12: Ali bi se odločili za opravljanje vozniškega izpita z električnim vozilom – vozniki	29
Graf 13: Kriteriji za izbiro osebnega avtomobila – kandidati za voznike	30
Graf 14: Kriteriji za izbiro osebnega avtomobila – vozniki	30
Graf 15: Zakaj ne bi izbrali električnega avtomobila – kandidati za voznike	31
Graf 16: Zakaj ne bi izbrali električnega avtomobila – vozniki	31

KRATICE IN AKRONIMI

EU: Evropska unija

EEA: European Environment Agency: Evropska Agencija za okolje

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Promet je prevoz oseb, tovora ali informacij na določeni razdalji, ožji pojem pa je cestni promet, ki zajema promet vozil, pešcev in drugih prometnih udeležencev na javnih (kategoriziranih) cestah ter tudi drugih nekategoriziranih cestah, ki se uporabljajo za javni namen.

Promet je za družbo in gospodarstvo nujno potreben. Kakovost našega življenja je odvisna od učinkovitega in dostopnega prometnega sistema. Hkrati je promet eden ključnih virov onesnaževanja okolja v Evropski uniji in prispeva k podnebnim spremembam, onesnaževanju zraka ter hrupu. Zavzema tudi velike površine zemlje in prispeva k nenadzorovanemu širjenju urbanih območij, razdrobljenosti habitatov in pozidavi površin (Evropska agencija za okolje, 2020).

V prometu se porabi tretjina vse končne energije v EU. Ker večina te energije izvira iz nafte, to pomeni, da je promet odgovoren za velik delež emisij toplogrednih plinov v EU in je glavni povzročitelj podnebnih sprememb. V večini drugih gospodarskih panog, kot sta proizvodnja električne energije in industrija, so se emisije od leta 1990 dalje zmanjšale, v prometnem sektorju pa je zabeležen njihov porast. Zdaj predstavljajo več kot četrtnino vseh emisij toplogrednih plinov v EU. To pomeni, da je prometni sektor velika ovira pri uresničevanju ciljev EU na področju varovanja podnebja. Avtomobili, kombinirana vozila, tovornjaki in avtobusi proizvedejo več kot 70 % vseh emisij toplogrednih plinov v prometu. Preostanek pa v glavnem izvira iz ladijskega in letalskega prometa (Evropska agencija za okolje, 2020).

Poleg tega je promet še vedno pomemben vir onesnaževanja zraka, zlasti v mestih. Onesnaževala zraka, kot so trdni delci (PM) in dušikov dioksid (NO₂), škodujejo zdravju ljudi in okolju. Čeprav se je onesnaževanje zraka iz prometa v zadnjem desetletju zaradi uvedbe standardov kakovosti goriv, emisijskih standardov Euro za vozila in uporabe čistejših tehnologij zmanjšalo, so koncentracije onesnaževal zraka še vedno previsoke (Evropska agencija za okolje, 2020).

Trdni delci, dušikov dioksid in ozon v prizemni plasti danes na splošno veljajo za tri onesnaževala zraka, ki najbolj vplivajo na zdravje ljudi. Dolgoročna in kronična izpostavljenost onesnaževalom te vrste povzroča različno hude posledice, od težav z dihalni do prezgodnje smrti. V Evropi je okoli 90 % mestnega prebivalstva izpostavljenega koncentracijam onesnaževal, višjim od mejnih vrednosti kakovosti zraka, ki se štejejo za škodljive zdravju. Po ocenah drobni trdni delci (PM_{2,5}) v zraku zmanjšajo pričakovano življenjsko dobo v EU za več kot osem mesecev. Benzo(a)piren je rakotvorno onesnaževalo, ki zbuja čedalje večjo zaskrbljenost, saj

so njegove koncentracije v mnogih urbanih okoljih, še zlasti v srednji in vzhodni Evropi, višje od praga, še varnega za zdravje (Evropska agencija za okolje, 2017).

Promet je vir še ene zdravstvene in okoljske obremenitve. To je hrup. Cestni promet je najbolj razširjen vir hrupa, saj je več kot sto milijonov ljudi v partnerskih državah agencije EEA prizadetih zaradi škodljivih ravni hrupa (Evropska agencija za okolje, 2020).

1.2 CILJI NALOGE

Namen in cilj naloge sta raziskati mnenje javnosti o uporabi avtomobilov na električni pogon v šolah vožnje. Ta raziskava bo pokazala interes javnosti za uporabo avtomobilov na električni pogon in zavedanje o problematiki onesnaževanja zraka ter obremenitve zdravja s hrupom v urbanih središčih.

Cilj naloge je pridobiti mnenje javnosti o tej problematiki. Na podlagi rezultatov ankete bomo lahko sklepali, ali javnost verjame v realizacijo ukrepov EU in prehodu na uporabo avtomobilov na električni pogon.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

V diplomski nalogi bomo obravnavali mnenje javnosti o uporabi avtomobilov na električni pogon v šolah vožnje. Pri tem bomo upoštevali pravno regulacijo področja usposabljanja za pridobitev vozniškega dovoljenja in pogojev za njegovo izdajo.

Uporaba vozil za usposabljanje kandidatov za voznike je pravno regulirana. Z Zakonom o voznikih (Ur. l. RS št. 85/16 in 67/17), ki določa pogoje za delovanje šol vožnje, se v pravni red Republike Slovenije prenašata Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih (UL L št. 403 z dne 30. 12. 2006, str. 18), zadnjič spremenjena z Direktivo Komisije 2016/1106/EU z dne 7. julija 2016 o spremembi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vozniških dovoljenjih (UL L št. 183 z dne 8. 7. 2016, str. 59), ki se nanaša na zdravstvena merila za izdajo in podaljšanje vozniškega dovoljenja, in Direktiva 2006/123/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o storitvah na notranjem trgu (UL L št. 376 z dne 27. 12. 2006, str. 36). Pri raziskavi bomo upoštevali predpisane pogoje, ki jih morajo izpolnjevati avtomobili v uporabi v šolah vožnje, ter pogoje in omejitve, ki so posledica uporabe električnih avtomobilov v šolah vožnje.

Pri anketiranju se bomo osredotočili na mnenje kandidatov za voznike. Anketirali bomo kandidate za voznike šole vožnje podjetja B&B izobraževanje in usposabljanje d.o.o., ki deluje na območju Gorenjske.

1.4 METODE DELA

Z deskriptivno metodo bomo raziskali onesnaževanje, ki ga povzročajo motorna vozila, in najpogostejše posledice na zdravje ljudi. Raziskali bomo smernice EU za zmanjšanje onesnaževanja zaradi uporabe avtomobilov. Deskriptivno metodo bomo uporabili tudi za raziskavo pravne podlage za uporabo avtomobilov v šolah vožnje.

Z analizo SWOT bomo ocenili prednosti, slabosti, nevarnosti in priložnosti uporabe avtomobilov na električni pogon v šolah vožnje.

Z anketiranjem bomo raziskali mnenje javnosti o uporabi avtomobilov na električni pogon ter pridobljene rezultate analizirali.

Z metodo sinteze bomo izluščili pridobljena spoznanja v uporabne rezultate.

2 TEORETIČNE PODLAGE IN PРАВNA UREDITEV PODROČJA

2.1 PРАВNA PODLAGA ZA UPORABO VOZIL V ŠOLAH VOŽNJE

Pravna podlaga v Direktivi 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih

Pravila o voznških dovoljenjih so bistveni sestavni del skupne prometne politike, prispevajo k izboljšanju prometne varnosti in pospešujejo prosto gibanje oseb, ki nameravajo bivati v državi članici, ki ni država, v kateri se dovoljenje izda. Kljub napredku, doseženem pri usklajevanju predpisov o voznških dovoljenjih, še vedno obstajajo znatne razlike med predpisi držav članic v zvezi s periodičnostjo podaljševanja voznških dovoljenj in glede podkategorij vozil, zato bi bilo treba te predpise bolj uskladiti, s čimer bi prispevali k izvajanju politik Skupnosti (Direktiva 2006/126/ES).

Z voznškim dovoljenjem se dovoli vožnja vozil na motorni pogon, ki spadajo v določene kategorije. Avtomobili spadajo v kategorijo B, za katero je predpisano:

Motorna vozila z največjo dovoljeno maso, ki ni večja od 3500 kg, zasnovana in izdelana za prevoz največ osem potnikov poleg voznika; motorna vozila v tej kategoriji se lahko kombinirajo s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa ne presega 750 kg. Brez poseganja v pravila o homologaciji zadevnih vozil se lahko motorna vozila v tej kategoriji kombinirajo s priklopnikom, katerega največja dovoljena masa presega 750 kg, pod pogojem, da največja dovoljena masa takšne kombinacije ne presega 4250 kg. V primeru, da takšna kombinacija presega 3500 kg, države članice v skladu z določbami Priloge 5 zahtevajo, da se tako kombinacijo lahko vozi le po

končanem usposabljanju ali opravljenem preizkusu spretnosti in ravnanja. Države članice lahko zahtevajo tudi tako usposabljanje in hkrati opravljen preizkus spretnosti in ravnanja. Prav tako označijo pravico do vožnje take kombinacije na vozniskem dovoljenju z ustrežno kodo Skupnosti (Direktiva 2006/126/ES).

Zaradi prometne varnosti bi bilo treba določiti minimalne zahteve za izdajo vozniskega dovoljenja. Treba bi bilo uskladiti standarde v zvezi z vozniskimi izpiti in podelitvijo vozniskega dovoljenja. S tem v zvezi bi bilo treba tudi opredeliti znanja, spretnosti in ravnanja, povezana z vožnjo motornih vozil, in na teh elementih zasnovati vozniski izpit (Direktiva 2006/126/ES).

V Prilogi številka 2 Direktive 2006/126/ES, ki predpisuje minimalne zahteve za vozniski izpit, je predpisano, da se za vožnjo vozila z ročnim menjalnikom opravi preizkus spretnosti z vozilom z ročnim menjalnikom, v kolikor pa se preizkus spretnosti opravlja z vozilom, ki ima avtomatski menjalnik, se to navede v vsakem dovoljenju, izdanem na podlagi takšnega preizkusa. Dovoljenja s takšno navedbo se uporabljajo samo za vožnjo vozil z avtomatskim menjalnikom. »Vozilo z avtomatskim (prenosom) menjalnikom« pomeni vozilo, pri katerem se prestavno razmerje med motorjem in kolesi lahko spremeni le z uporabo stopalke za plin ali zavor (Direktiva 2006/126/ES).

Pravno podlago za uporabo vozil v šolah vožnje predstavlja Zakon o voznikih.

Usposabljanje kandidatov za voznike motornih vozil smejo v Republiki Sloveniji opravljati gospodarske družbe, javni in zasebni izobraževalni zavodi ter druge pravne osebe zasebnega prava, samostojni podjetniki posamezniki, policija in vojska, ki izpolnjujejo pogoje, določene v Zakonu o voznikih in drugih predpisih (Ur. l. RS št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

Šola vožnje sme opravljati dejavnost usposabljanja kandidatov, ko izpolni pogoje, določene z zakonom ter drugimi predpisi in jo Javna agencija vpiše v register šol vožnje. Javna agencija izda odločbo o registraciji šole vožnje za izvajanje usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil za tisto kategorijo motornih vozil, za katero izpolnjuje pogoje (Ur. l. RS št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

Zakon o voznikih v svojem 30. členu določa pogoje za opravljanje dejavnosti šole vožnje. Šola vožnje mora izpolnjevati naslednje materialne pogoje. Imeti mora:

- učilnico, ki je funkcionalno opremljena za nemoteno poučevanje odraslih oseb;
- poslovni prostor, namenjen za sprejem strank, delo strokovnega vodje šole vožnje, administrativne zadeve in arhiviranje gradiva;
- najmanj eno vozilo, opremljeno za poučevanje kandidatov za voznike tistih kategorij, za katere je vpisana v register šol vožnje;

- vadbeno površino, na kateri je mogoče izvajati predpisane vaje s prve učne stopnje programa usposabljanja kandidatov za voznike (Ur. l. RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

Kadrovski pogoji za delovanje šole vožnje

V šolah vožnje smejo usposablјati kandidate za voznike samo učitelji vožnje in učitelji predpisov, ki imajo veljavna dovoljenja za opravljanje tega dela ter delo opravljajo kot samozaposlene osebe ali na podlagi pogodbe o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas.

Za izvajanje dejavnosti usposabljanja kandidatov mora šola vožnje zagotavljati tudi strokovnega vodjo šole vožnje, ki ima veljavno dovoljenje za strokovnega vodjo šole vožnje ter delo opravlja kot samozaposlena oseba ali na podlagi pogodbe o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas s polnim delovnim časom, in sicer samo v eni šoli vožnje (Ur. l. RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

Predelava motornega vozila

Motorna vozila, na katerih se kandidati za voznika usposablјajo v praktičnem delu programa, morajo imeti na strehi svetlobno tablo z napisom »ŠOLA VOŽNJE L« (Ur. l. RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

Pravilnik o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje predpisuje še dodatne predelave osebnega vozila kategorije B:

- dodatno notranje in zunanje desno vzvratno ogledalo za učitelja vožnje;
- dodatne stopalke sklopke, zavore in plina za učitelja vožnje (Ur. l. RS, št. 44/11, 38/13, 105/13 in 85/16 – ZVoz-1).

Predelava mora biti izvedena strokovno in s postopkom odobritve predelave, vpisana v izjavo o skladnosti. Vozilo šole vožnje mora imeti v prometnem dovoljenju, pod točko (8A) Oblika nadgradnje, vpisano: »SG vozilo za posebne namene šole vožnje« (Ur. l. RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

Motorna vozila za opravljanje vozniškega izpita kategorije B morajo biti opremljena z najmanj štirimi vrati in s petimi sedeži ter morajo doseči hitrost vsaj 100 km/h (Uradni list RS, št. 44/11, 38/13, 105/13 in 85/16 – ZVoz-1).

Vozniško dovoljenje se izda osebi, ki izpolnjuje naslednje pogoje:

1. je telesno in duševno zmožna voziti vozilo, kar dokaže z veljavnim zdravniškim spričevalom;
2. je dopolnila predpisano starost za vožnjo vozil;
3. je opravila vozniški izpit;
4. ji ni odvzeto ali začasno odvzeto vozniško dovoljenje;

5. se ji ne izvršuje stranska sankcija prepovedi vožnje motornega vozila določene vrste ali kategorije;
6. ji ni prepovedana izdaja vozniškega dovoljenja v zvezi z varnostnim ukrepom odvzema vozniškega dovoljenja, dokler taka prepoved traja;
7. je zahtevi priložila ustrezno fotografijo v fizični ali digitalni obliki (Ur. l. RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

Osebi, ki opravi praktični del vozniškega izpita na motornem vozilu, ki je opremljeno z avtomatskim menjalnikom, se v vozniško dovoljenje vpiše koda administrativne omejitve. Imetnik vozniškega dovoljenja s kodo administrativne omejitve sme voziti le vozila z avtomatskim menjalnikom (Ur. l. RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

Koda omejitve se izbriše, v kolikor oseba opravi praktični del vozniškega izpita na vozilu z ročnim menjalnikom (Ur. l. RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19).

2.2 PROMETNA POLITIKA EVROPSKE UNIJE

Prometna politika že več kot 30 let spada med skupne politike EU. Poleg odpiranja prometnih trgov in ustvarjanja vseevropskega prometnega omrežja bo imel vse večji pomen model trajnostne mobilnosti, predvsem zaradi nenehnega povečevanja emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju, ki ogroža prizadevanja Evropske unije za uresničitev njenih podnebnih ciljev (Evropski parlament, 2020).

Pravna podlaga za skupno prometno politiko Evropske unije je že v Rimski pogodbi, kjer je poudarjena pomembnost skupne prometne politike, saj ji je namenjeno posebno poglavje. Promet je tako postal ena prvih skupnih politik Skupnosti.

Prve prednostne naloge so bile vzpostavitev skupnega prometnega trga, omogočanje svobodnega opravljanja storitev in odpiranje prometnih trgov. Ta cilj je bil v veliki meri hitro dosežen (Evropski parlament, 2020).

Obseg tovornega in potniškega prometa se je povečal zaradi dokončne vzpostavitve evropskega notranjega trga, odprave notranjih meja, nižjih cen prevoza zaradi odpiranja in liberalizacije prometnih trgov ter sprememb proizvodnega sistema in sistema upravljanja zalog. Z gospodarskega vidika uspešen in dinamičen prometni sektor se sooča z vedno večjimi socialnimi in ekološkimi omejitvami, zato je postal model trajnostne mobilnosti pomembnejši kot kadar koli prej (Evropski parlament, 2020).

Kljub prizadevanjem se evropska prometna politika še naprej sooča s številnimi izzivi na področju trajnosti. Prometni sektor ustvari skoraj četrtino vseh emisij toplogrednih plinov v EU, ki so posledica človeške dejavnosti. Poleg tega je promet edini sektor v EU, kjer so se emisije toplogrednih plinov od leta 1990 povečale. Zato bela knjiga iz

leta 2011 z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu priporoča zmanjšanje emisij iz prometa za 20 % (brez mednarodnega pomorskega prometa) med letoma 2008 in 2030 ter zmanjšanje za vsaj 60 % med letoma 1990 in 2050. Prav tako zahteva, da se emisije mednarodnega pomorskega prometa med letoma 2005 in 2050 zmanjšajo za 40 %. **Bela knjiga iz leta 2011 poziva, naj se uporaba avtomobilov na klasična goriva v mestnem prometu do leta 2030 zmanjša za 50 %, do leta 2050 pa celo za 100 %** (Evropski parlament, 2020).

Ti cilji so v veliki meri nezadostni glede na cilj, ki je bil decembra 2015 sprejet na konferenci o podnebnih spremembah v Parizu. Ta določa zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za vsaj 20 % med letoma 2021 in 2030. Če tudi bi ga dosegli, bi bile emisije iz prometa leta 2030 (brez mednarodnega vodnega prometa) še vedno 4,5 % nad ravnmi, zabeleženimi leta 1990. Pri reševanju gospodarskih in okoljskih izzivov, s katerimi se bo morala soočiti skupna prometna politika, da bo prispevala k znatnemu zmanjšanju emisij, bosta stvarnost in ambicioznost enako pomembni. To pomeni, da bi bilo treba v prometnem sektorju uporabljati manj energije, ki bi morala biti čistejša, učinkoviteje izkoriščati sodobno infrastrukturo in zmanjšati vpliv prometa na okolje (Evropski parlament, 2020).

Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami

Komisija je leta 2016 objavila sporočilo z naslovom Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami, v katerem je predlagala ukrepe za pospešitev razogljičenja evropskega prometa. Cilj strategije je predvsem doseči ničelno stopnjo emisij, kot je določeno v beli knjigi o prihodnosti prometa iz leta 2011, da bi ustrezno prispevali k uresničevanju ciljev Pariškega sporazuma (Evropski parlament, 2020).

V poročilu je poudarjeno, da ima mobilnost z nizkimi emisijami bistveno vlogo pri širšem prehodu na nizkoogljično krožno gospodarstvo, ki ga Evropa potrebuje, če želi ostati konkurenčna in sposobna zadovoljiti potrebe ljudi in blaga po mobilnosti. **Cilj je jasen: do sredine stoletja morajo biti emisije toplogrednih plinov v prometu najmanj 60 % nižje kot v letu 1991 in se morajo jasno približevati vrednosti nič. Emisije onesnaževal zraka v prometu, ki škodijo našemu zdravju, je treba nemudoma izrazito znižati** (Evropska komisija, 2020).

Na podlagi obstoječih politik Evropske unije se je ta prehod že začel. Treba bi ga bilo s pomočjo te strategije za mobilnost z nizkimi emisijami pospešiti, pri čemer bi bilo treba zadovoljiti potrebe učinkovitega notranjega trga in globalne povezanosti po mobilnosti. Za to bodo potrebni številni ukrepi. Ti ukrepi vključujejo ključne vzvode za pravilno usmeritev prometnega sektorja glede na tehnološko nevtralnost ter prispevanje k ustvarjanju delovnih mest, rasti in naložbam:

- večja učinkovitost prometnega sistema,
- alternativna energija z nizkimi emisijami v prometu ter

- vozila z nizkimi emisijami in brez njih.

S svojimi pobudami bo EU ustvarila ugodne pogoje in močne spodbude za mobilnost z nizkimi emisijami. Pri doseganju rešitev za mobilnost z nizkimi emisijami bodo imeli pomembno vlogo tudi regije in mesta, kjer so težave največje, ne nazadnje pa bodo o našem uspehu s svojo izbiro na področju mobilnosti odločali uporabniki (Evropska komisija, 2020).

Preglejmo nekaj ukrepov oziroma spodbud za uporabo avtomobilov na alternativna goriva in elektriko.

Vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva. Za velik del alternativnih goriv (vključno z električno energijo) je potrebna posebna infrastruktura zunaj obstoječega sistema za polnjenje z gorivom. Da bi se dosegli množična naklonjenost električnim vozilom in njihovo uvajanje, bi morala biti po vsej Evropi široko dostopna infrastruktura za polnjenje in vzdrževanje. Glavni cilj je omogočiti potovanje z avtomobilom po vsej Evropi, pri čemer bi bilo polnjenje električnega vozila tako preprosto kot polnjenje z običajnim gorivom (Evropska komisija, 2020).

Interoperabilnost in standardizacija elektromobilnosti sta bistvenega pomena za čim boljši izkoristek razsežnosti notranjega trga, kar velja zlasti za elektromobilnost. Treba je tudi odpraviti ovire za zagotavljanje možnosti polnjenja električnih vozil po vsej Evropski uniji. Dodatno si je treba prizadevati za spodbujanje vzpostavitve trga storitev za elektromobilnost po vsej EU, na primer s čezmejno interoperabilnostjo plačil in z zagotavljanjem informacij o polnilnih postajah v realnem času (Evropska komisija, 2020).

Razvoj standardov v sodelovanju z državami članicami EU, industrijo in evropskimi organizacijami za standardizacijo za celotno EU. Za avtomobile je že na voljo enotni standard za vtičnico. Treba je pripraviti standarde za indukcijsko polnjenje, akumulatorje in vtičnice za električne avtobuse in motorna kolesa. Poleg tega je Komisija ustanovila namenski laboratorij, ki naj bi na podlagi harmoniziranih standardov, potrjevanja tehnologije in preskusnih metod zagotovil popolno interoperabilnost naslednje generacije električnih avtomobilov in pametnih omrežij (Evropska komisija, 2020).

Premajhna ozaveščenost potrošnikov predstavlja posebno težavo v zvezi z električnimi vozili in vozili na gorivne celice. Z izboljšano akumulatorsko tehnologijo se povečuje doseg takšnih vozil, zmanjšujejo se nakupni stroški, stroški polnjenja in vzdrževanja pa so v primerjavi s konvencionalnimi gorivi znatno nižji. Izboljšati je treba ozaveščenost morebitnih uporabnikov o teh prednostih (Evropska komisija, 2020).

Celovitejši pristop k označevanju emisij, vključno z emisijami iz porabljenega goriva ali energije, bi lahko še bolj vplival na izbiro potrošnikov, okrepil pomen alternativnih goriv in zmanjšanja emisij ogljikovega dioksida (Evropska komisija, 2020).

Davčni instrumenti so zelo učinkoviti za spodbujanje vedenjskih sprememb pri potrošnikih. Države članice še vedno uporabljajo številne kontradiktorne davčne spodbude, ki odvrtaajo od mobilnosti z nizkimi emisijami (Evropska komisija, 2020).

Povezovanje prometnega in energetskega sistema

Mobilnost z nizkimi emisijami bi lahko vplivala na oskrbo z energijo, saj bi se povečalo povpraševanje po nekaterih virih energije, povpraševanje po drugih virih pa bi se zmanjšalo. Dobavitelji fosilnih goriv bodo morali sprejeti nove možnosti v zvezi z alternativno energijo z nizkimi emisijami v prometnem sektorju. Z mobilnostjo z nizkimi emisijami bi se lahko ustvarila večje povpraševanje po električni energiji in dodaten poziv energetskega sektorju k razogljičenju v okviru sistema EU za trgovanje z emisijami (Evropska komisija, 2020).

Obstoječa elektroenergetska infrastruktura ima v splošnem zadostne zmogljivosti za razširjeno uporabo električne energije v prometnem sektorju, vendar se lahko pojavijo težave na ravni distribucije v času konic. Da bi to težavo odpravila, Komisija v okviru strategije za energetske unijo pripravlja predlog zasnove elektroenergetskega trga, pri čemer si prizadeva za olajšanje vključevanja elektromobilnosti s spodbujanjem polnjenja v obdobjih poceni električne energije, ko je povpraševanje majhno ali ponudba visoka. S predlogom bi se lahko tudi zmanjšale ovire za lastno proizvodnjo, shranjevanje in porabo električne energije iz obnovljivih virov. S tem bi se na primer za potrošnike olajšala uporaba električne energije, proizvedene z lastnimi sončnimi paneli, za polnjenje vozil (Evropska komisija, 2020).

Dolgoročno bi lahko tudi akumulatorji vozil postali sestavni del elektroenergetskega sistema in po potrebi dovajali energijo v omrežje. Tudi vodik, biometan in sintetična goriva bi se v obdobjih nizkih cen lahko proizvajali iz električne energije kot način shranjevanja energije. Mobilnost z nizkimi emisijami in inovacije morajo postati sestavni del industrijskih politik vseh držav članic (Evropska komisija, 2020).

2.3 AVTOMOBILI NA ELEKTRIČNI POGON

Mnenje Evropske agencije za okolje. So električna vozila boljše za podnebje in kakovost zraka kot avtomobili na bencinski ali dizelski pogon?

EEA je objavila Poročilo o mehanizmu poročanja o prometu in okolju. Glavni zaključek je, da so glede podnebnih sprememb in kakovosti zraka električni avtomobili nedvomno primernejši od avtomobilov na bencinski ali dizelski pogon.

To je eno izmed prvih poročil, ki v razpravo o električnih avtomobilih vključuje vidik krožnega gospodarstva in veliko pozornosti namenja ponovni uporabi, predelavi in recikliranju. Glede na veliko število znanstvenih študij o vplivih življenjskega kroga električnih avtomobilov so v EEA ta znanja združili in jih naredili dostopnejše širšemu občinstvu. Da bi se zmanjšal vpliv proizvodnje električnih avtomobilov na okolje, je treba poskrbeti za njihovo boljšo ponovno uporabo in recikliranje. Konec življenjskega obdobja je za električna vozila še posebno pomemben. Vsebujejo namreč veliko kovin in drugih kritičnih surovin, za predelavo katerih se lahko porabi velike količine energije, včasih pa so v njihovo proizvodnjo vključene tudi strupene snovi. Velika prednost je, če se lahko predelajo iz obstoječih avtomobilov in se ponovno uporabijo. Če se lahko ponovno uporabi celoten del, kot je na primer akumulator, se lahko tako izjemno zmanjša celotni vpliv na okolje (Evropska agencija za okolje, 2019).

Da bi bili električni avtomobili bolj trajnostni in da bi polno izkoristili njihove prednosti za okolje in zdravje, je treba zagotoviti, da električna energija, ki se uporablja pri izdelavi in pogonu električnih avtomobilov, prihaja iz obnovljivih virov. Avtomobile je treba narediti čim bolj trajne. Iz vsakega narejenega električnega avtomobila je treba iztisniti največje možno število kilometrov. Če se z njimi prevozi le 70 000 kilometrov in se jih potem reciklira, je njihov vpliv na okolje večji v primerjavi z običajnimi avtomobili, saj je za njihovo izdelavo potrebne več energije kot za običajen avtomobil. Ko pa se z električnim vozilom prevozi 150 000 km ali več, se primerjava močno prevesi v prid električnim vozilom. Pri razgradnji električnih avtomobilov pa je treba materiale kar najbolj izkoristiti (Evropska agencija za okolje, 2019).

Električni motorji so učinkovitejši od motorjev z notranjim zgorevanjem, tako da se več energije, ki je v akumulatorju, izkoristi za vožnjo avtomobila. Električna vozila zlasti pri vožnji v mestih porabijo manj energije. Prav tako ne povzročajo izpušnih plinov, kot so dušikovi oksidi in delci. Še vedno se pojavljajo delci pri zaviranju in obrabi pnevmatik, vendar jih je na splošno manj kot pri avtomobilu na bencinski ali dizelski pogon. Električna vozila so tudi manj hrupna, še posebej pri nižjih hitrostih. Z vidika zdravja je njihova glavna prednost povezana s kakovostjo zraka. S porabo električne energije v električnih avtomobilih je še vedno povezano določeno onesnaževanje zraka, vendar to po navadi prihaja iz elektrarn, ki imajo morda boljši nadzor nad onesnaževanjem, kot je pri običajnih avtomobilih, prav tako pa so po navadi oddaljene od gosto poseljenih območij (Evropska agencija za okolje, 2019).

Treba je vedeti, da noben avtomobil nikoli ne bo stoo odstotno čist in da njegova uporaba ne bo obremenjevala okolja. Raziskave kažejo, da je za okolje električni avtomobil boljša izbira kot avtomobil na bencinski ali dizelski pogon, če ga že resnično potrebujemo. Uporaba javnega prevoza, hoja ali kolesarjenje so za okolje vedno boljše rešitve (Evropska agencija za okolje, 2019).

Revija Svet kapitala je objavila napovedi podjetja Deloitte. Deloitte Slovenija sodi med vodilne družbe za strokovne storitve v Sloveniji, ki nudi storitve revizije, davčnega, pravnega, poslovnega in finančnega svetovanja ter svetovanja na področju tveganj, ki jih zagotavlja več kot sto domačih in tujih strokovnjakov (Svet kapitala, 2020).

Deloitte napoveduje, da bo na rast prodaje električnih vozil v naslednjem desetletju ključno vplival spremenjen odnos potrošnikov, saj številne ovire za sprejemanje te tehnologije na strani potrošnikov postopoma izginjajo. Kljub motnjam, ki jih je povzročila pandemija covid-19, se še vedno pričakuje, da bo v letu 2020 po svetu prodanih 2,5 milijona električnih vozil. Deloitte na podlagi skupne letne stopnje rasti, ki znaša 29 %, napoveduje, da bo prodaja električnih vozil v letu 2025 dosegla 11,2 milijona; do leta 2030 pa kar 31,1 milijona, torej 10 milijonov več, kot je bilo prvotno predvideno (Svet kapitala, 2020).

Luka Vesnaver, partner za finančno svetovanje za jadransko regijo na Deloitte Slovenija, komentira: »Nekatere kupce še vedno ovirajo visoke cene električnih vozil, a ker so te vse bolj primerljive z bencinskimi in dizelskimi ekvivalenti, pričakujemo porast potencialnih kupcev. Vse bolj raznovrstna ponudba električnih vozil bo ob rastočem trgu rabljenih vozil pomenila, da bodo električna vozila za mnoge postala sprejemljivejša izbira. O prednostih prehoda na električno vozilo sicer razmišlja vse več voznikov, vendar pa bo ključno odpraviti zaskrbljenost glede dometa vožnje teh vozil in pomanjkanja infrastrukture za polnjenje« (Svet kapitala, 2020).

Dejavniki, ki bi prav tako lahko povečali kupovanje električnih vozil, so ugodno regulatorno okolje tako z vidika finančnih spodbud in strožjih predpisov glede izpustov škodljivih plinov kot tudi raznovrstnosti ponujenih modelov na trgu. Ker službena vozila in vozni parki še vedno predstavljajo večino celotne prodaje novih avtomobilov, bo globalni prehod na električna vozila še dodatno spodbujen s prehodom na ta vozila na ravni podjetij (Svet kapitala, 2020).

3 ANALIZA SWOT

Analiza SWOT je preprosta metoda, s katero naredimo pregled prednosti, slabosti, priložnosti in groženj, ki jih predstavlja obravnava določenega problema. Ime metode izhaja iz angleških izrazov *strengths* (moč, prednosti), *weaknesses* (slabosti), *opportunities* (priložnosti) in *threats* (grožnje). Analize je namenjena podpori pri strateških odločitvah.

Prednosti in slabosti predstavljajo notranje dejavnike, na katere lahko vplivamo, se jim prilagodimo, jih razvijemo ali kako drugače ukrepamo – gre za območje lastnega vpliva. Priložnosti in grožnje pa predstavljajo zunanje dejavnike, na katere nimamo

vpliva. Lahko se le prilagodimo. Zunanje dejavnike lahko izkoristimo v svoj prid s fleksibilnostjo (Kos, 2020).

Prednosti se nanašajo na notranje dejavnike, ki vplivajo pozitivno za doseg določenega cilja. So del poslovanja, kjer se počutimo močne, smo boljši od konkurence in predstavljajo pomembno strateško prednost. V prednosti je še naprej treba vlagati, jih razvijati in poskrbeti, da tudi dolgoročno ostanejo naše prednosti. Primeri prednosti so na primer določene veščine, tehnična znanja, tehnologija, distribucijski kanali, blagovna znamka, kakovost itn. (Kos, 2020).

Slabosti predstavljajo šibkosti, področja, kjer bi se morali izboljšati, ter področja, kjer smo resnično ranljivi. Slabosti delimo vsaj v tri kategorije:

- resnično kritične za dolgoročni uspeh: to so slabosti, ki jih moramo nujno odpraviti ali jih obrniti sebi v prid;
- slabosti, ki jih moramo odpraviti vsaj do minimuma oziroma do minimalne ravni, ki je še sprejemljiva: te niso bistvene, ampak še vedno dovolj pomembne, da jih moramo odpraviti;
- slabosti, na katere preprosto lahko pozabimo: primeri teh so pomanjkanje določenih veščin, pomanjkanje ugleda, blagovne znamke, slaba kakovost proizvodov, prenizka marža itn. (Kos, 2020).

Priložnosti se nanašajo na elemente zunaj našega vpliva, vendar pozitivno vplivajo na naše delovanje ali bodo v zunanjem okolju nastopili v bližnji prihodnosti. To so lahko novi tržni trendi, večje spremembe in podobno. Nanašajo se predvsem na politične, ekonomske, socialne, okoljske, demografske, tehnološke, vladne, zakonske in konkurenčne trende. Vse to so tudi nevarnosti. Priložnosti nam omogočajo, da še hitreje izkoristimo svoje prednosti, in delujejo kot vzvod. Primeri priložnosti so na primer tranzicija, sprememba kupne moči kupcev, liberalizacija trgov, posodobljena infrastruktura, sprememba v davkih, geografske spremembe itn. (Kos, 2020).

Nevarnosti ali grožnje so najbolj pereča zadeva v analizi, predstavljajo pa jih potencialni negativni vplivi, na katere nimamo vpliva. Treba se je prilagoditi. Skrajna prilagoditev lahko pomeni celo zamenjavo posla. Pomembno je, da identificiramo nevarnosti ter izdelamo strategijo, kako bomo reagirali, če se določena nevarnost uresniči (Kos, 2020).

Analiza SWOT uporabe električnih avtomobilov v šolah vožnje

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • ni onesnaževanja zraka; • hrup je minimalen; • ni porabe fosilnih goriv – nižji stroški; • preprostejše in cenejše vzdrževanje; • preprostejše upravljanje električnih vozil – tehnična pomagala, ni uporabe prestav; • subvencija pri nakupu vozila; • večje udobje med vožnjo; • manjše število potrebnih učnih ur za usposabljanje kandidatov za voznike; • boljši uspeh na vozniškem izpitu zaradi lažjega upravljanja vozila. 	<ul style="list-style-type: none"> • dokaj visoka prodajna cena; • manjši domet z enim polnjenjem, kot pri vozilih na klasična goriva; • daljše trajanje polnjenja; • omejena življenjska doba akumulatorjev; • vpis kode omejitve v vozniško dovoljenje – veljavnost le za vozila z avtomatskim menjalnikom.
PRILOŽNOSTI	GROŽNJE
<ul style="list-style-type: none"> • promocija šole vožnje prek medijev, saj je uporaba električnih vozil privlačna; • vedno večja izbira modelov električnih vozil; • napredne tehnologije podaljšujejo domet – prevoženo razdaljo z enim polnjenjem; • izgradnja infrastrukture za električna vozila; • podaljšuje se življenjska doba akumulatorjev; • vse večje spodbude za nakup električnih vozil; • tehnološka prednost pred konkurenco. 	<ul style="list-style-type: none"> • občutna podražitev električne energije; • kandidati se ne bi odločali za usposabljanje iz vožnje z avtomobili na električni pogon, saj bi v takem primeru smeli voziti le avtomobile z avtomatskim menjalnikom.

4 SODELOVANJE Z JAVNOSTMI – TEORETIČNA PODLAGA

Ko se govori o javnosti ali o splošni javnosti, imamo v mislih neomejen in odprt krog oseb ali skupin. Skupine lahko nastanejo ob kakšni priložnosti (civilna iniciativa) ali pa so ustanovljene za dolgoročno delovanje, kot na primer društva, zbornice, sindikati (Forbici et al., 2015).

Javnostim, za katere je pričakovati, da se bodo vključile v proces delovanja podjetja, rečemo zainteresirane javnosti oz. deležniki. Mednje štejemo tudi strokovne javnosti, ki v procesu nastopajo kot strokovnjaki s temeljitim poznavanjem obravnavanega področja (Forbici et al., 2015).



Slika 1: Javnosti
(Vir: Forbici et al., 2015)

Odnosi z javnostmi so sestavni del upravljanja. Odgovorni so za uspešnost, učinkovitost, utemeljenost, ustvarjalnost in upravičenost med organizacijo in njenim družbenim okoljem. Javnosti sestavljajo skupine ljudi, ki vplivajo na organizacijo oziroma podjetje ali ona nanje. Ljudje, ki tvorijo družbeno okolje organizacije, so v odnosih z njo bolj ali manj aktivni. Dokler o svojih stališčih do organizacije ne razmišljajo posebej, tvorijo skupine zainteresiranih, ko pa stališča izostrijo, postanejo javnost. Osnovna naloga upravljanja je upravljanje s temi odnosi. Dokler je organizacija majhna in okolje preprosto, lahko to počne direktor sam, ko pa organizacija zraste in postane okolje bolj zapleteno, organizacije po navadi ustanovijo službo ali oddelek za upravljanje odnosov z javnostmi (Gruban, Verčič in Zavrl, 1997).

Z vidika pripravljavca predpisov ali države je vključevanje javnosti mehanizem, ki spodbuja sodelovanje vseh, ki so povezani z odločitvijo ali jih ta zanima pri oblikovanju in sprejemanju odločitev, pa naj gre za strategije razvoja, zakone ali pravilnike.

Mehanizem sloni na spoznanju, da imajo vsi, na katere se odločitev nanaša, pravico biti informirani in vključeni v odločanje. Vključevanje javnosti pa ni le pravica, ampak je tudi priložnost za krepitev javnega zaupanja v državne institucije, povečanje njihove transparentnosti in oblikovanje kakovostnejših in trajnejših politik (Forbici et al., 2015).

V podjetju se doseže najboljšo organiziranost oddelka za odnose z javnostmi s tem, da je to samostojni oddelek, ki združuje vse dejavnosti s področja odnosov z javnostmi in je neposredno podrejen najvišjemu vodstvu organizacije, ki mu neposredno odgovarja. Oddelek za odnose z javnostmi za organizacijo lahko opravlja več nalog:

- pridobivanje informacij,
- reševanje danih problemov,
- razjasnjevanje okoliščin,
- priprava poročil,
- pomoč pri razreševanju problemov,
- usklajevanje različnih oddelkov in prevzemanje njihovih obveznosti,
- spodbujanje učenja in razvoj organizacijskih izboljšav na področju odnosov z javnostmi.

Samostojnost oddelka za odnose z javnostmi v organizacijski strukturi omogoča združitev vseh dejavnosti področja na enem mestu, kar pomeni največji učinek pri strateškem upravljanju organizacij (Gruban, Verčič in Zavrl, 1997).

V nekaterih organizacijah se odločijo za združitev odnosov z javnostmi in trženja. To najpogosteje izhaja iz pomanjkanja kadrov ali pomanjkanja sredstev za postavitve dveh oddelkov. Pri tem se je treba soočiti tudi s pomanjkljivostmi, ki izhajajo iz tega. V Sloveniji ima večina organizacij le enega zaposlenega, ki je zadolžen za odnose z javnostmi – pogosto še poleg česa drugega. Zato je kakovostno delo brez zunanje pomoči nemogoče. Organizacije lahko za pomoč s področja odnosov z javnostmi najamejo zunanje agencije za odnose z javnostmi. Najmanjše je lahko redno ali pa le občasno za izvedbo določenih projektov (Gruban, Verčič in Zavrl, 1997).

Odnosi z javnostmi so del strateškega upravljanja organizacij, strategija organizacije pa je v ujemanju med notranjimi zmožnostmi in zunanjimi odnosi. Na področju organizacije za enkrat velja načelo treh tretjin:

- tretjina organizacijskega vedenja je posledica dejavnikov okolja,
- tretjina organizacijskega vedenja je posledica lastne volje,
- tretjina organizacijskega vedenja pa je posledica interakcije delovanja okolja in organizacije.

Delo na področju odnosov z javnostmi se začne s prepoznavanjem skupin v okolju, s katerimi je organizacija v deležniškem odnosu (skupine ljudi, ki lahko vplivajo na organizacijo, in skupine ljudi, na katere lahko vpliva organizacija s svojim

delovanjem). Bistvo odnosov z javnostmi je v odločanju, osnovno orodje pa so komunikacije (Gruban, Verčič in Zavrl, 1997).

Potrošniki, kupci, uporabniki in podobne skupine predstavljajo za vse organizacije eno izmed ključnih javnosti. Poznavanje našega izdelka ali storitve in zbujanje zadovoljstva ter popravljanje morebitnih napak ali nevednosti s takojšnjim odzivanjem na pritožbo se iz tekme za tržne deleže spreminja v tekmo za deleže v glavah ljudi. Potrošniku je treba omogočiti, da sam pove, kar misli, in mu prisluhni (Gruban, Verčič in Zavrl, 1997).

Na področju delovanja šole vožnje predstavljajo javnost vozniki motornih vozil in vsi, ki nameravajo to postati. Bodoči vozniki predstavljajo t. i. zainteresirano javnost, saj se bodo vključili v proces usposabljanja in koristili storitve šole vožnje. Za šolo vožnje je mnenje te javnosti izrednega pomena, saj storitve lahko prilagodi njenim potrebam. Tudi vozniki motornih vozil lahko predstavljajo zainteresirano javnost. Mnogi se usposobijo za vožnjo več kategorij motornih vozil. Najprej se usposobijo za vožnjo mopeda, nato motornega kolesa, avtomobila in morda tudi za vožnjo tovornjaka ali avtobusa. Za uspešno vodenje šole vožnje je treba komunicirati z javnostmi. Javnosti morajo biti obveščene o novostih s področja prometa in usposabljanja za vožnjo, o novostih v ponudbi storitev šole vožnje. Za uspešno komuniciranje z javnostmi je treba imeti več komunikacijskih kanalov. Mlajše generacije uporabljajo socialna omrežja, kot so Facebook, Instagram, Twitter, spletne strani in e-pošta. Pomembni so tudi strokovni članki in oglasi. Šola vožnje mora na čim več komunikacijskih kanalih omogočati zastavljanje vprašanj in nanje tudi ažurno odgovarjati. Za starejšo populacijo javnosti pa je najpriročnejši komunikacijski kanal telefon ali osebni stik s predstavnikom šole vožnje.

Šola vožnje mora spremljati uspešnost in zadovoljstvo svojih strank ter pridobljene informacije ustrezno analizirati. Na ta način vodstvo šole vožnje lahko uvede potrebne spremembe in poveča kakovost storitev.

4.1 POZITIVNI IN NEGATIVNI UČINKI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

Vključevanje javnosti prinaša mnogo pozitivnih učinkov. Nekateri so vidni takoj, drugi pa se pokažejo šele v času uveljavitve predpisa, na začetku izvajanja dejavnosti ali pri plasiranju izdelka na trg, lahko pa tudi pozneje (Forbici et al., 2015).

Pozitivni učinki sodelovanja z javnostmi so torej (Forbici et al., 2015):

- boljši ali širši vpogled v prakso, poznavanje potreb potrošnikov ali koristnikov storitev ter bolj pretehtane rešitve: različne organizacije in posamezniki prinašajo množico raznih znanj in izkušenj, zato lahko pomagajo oblikovati različne alternative in boljše rešitve;

- potrditev potrebe po predpisu, izdelku ali storitvi: le tisti, ki so povezani s predpisom, izdelkom ali storitvijo, lahko pomagajo odgovoriti na vprašanje, kje se srečujejo s težavami in kaj potrebujejo;
- vnaprejšnja identifikacija pasti in nenamernih posledic predpisa, možne pomanjkljivosti izdelka ali storitve: javnost lahko opozori na vidike, ki so bili spregledani, in tako pomaga preprečiti morebitne negativne posledice odločitve;
- hitrejša in lažja implementacija predpisa: manjše tveganje na trgu blaga in storitev;
- odprava sporov, pomanjkljivosti in napak v zgodnji fazi: vključevanje javnosti je namenjeno tudi soočenju različnih stališč in njihovemu usklajevanju. Z upoštevanjem različnih vidikov se možnosti za poznejše nasprotovanje ali reklamacijo občutno zmanjšajo;
- pri sprejemanju zakonodaje večja legitimnost odločitev in večje zaupanje javnosti v javno upravo: s sodelovanjem pri oblikovanju odločitev se med ljudmi krepi občutek lastništva in soodgovornosti. Zmanjšuje se delitev na »nas« in »državo«. Ljudje odločitve bolje razumejo in jih lažje sprejmejo, tudi če so negativne.

Vključevanje javnosti lahko prinaša tudi skrbi. Po navadi gre za pomisleke, povezane z organizacijo dela in dodatnimi viri, ki jih potrebujemo za izvedbo celotnega procesa. Vendar pa zanje obstajajo rešitve oz. odgovori, kako se tveganjem izogniti in zakaj vključevanje javnosti kljub temu prinaša korist (Forbici et al., 2015):

- večja poraba finančnih sredstev in večja administrativna obremenitev: težavam se izognemo z naslednjimi ukrepi:
 - stroške vključevanja javnosti načrtujemo pravočasno in jih vključimo v proračun;
 - usposobimo lastne kadre in s tem zmanjšamo potrebo po zunanjih strokovnjakih;
 - uporabljamo brezplačne prostore;
 - procese čim bolj poenotimo in informatiziramo.
- večja delovna obremenitev pripravljavcev predpisov ali poslovodstva podjetja;
- vključevanje javnosti je sestavni del priprave predpisa ali poslovanja podjetja in mora biti upoštevano pri načrtovanju obremenitev delavcev in razporeditvi dela;
- ker so vključujoče pripravljene predpisi kakovostnejši, je manjša verjetnost, da bo novela v kratkem potrebna. Izdelki in storitve se bolje prodajajo in podjetje dosega dobre finančne rezultate. Dolgoročno smo torej delovno obremenitev zmanjšali;
- podaljšanje časa priprave predpisa ali načrtovanja izdelka ali storitve: ker sta implementacija kakovostnejšega predpisa, prodaja dobrega izdelka ali storitve lažji in hitrejši, čas celotnega cikla ostaja enak;

- previsoka pričakovanja javnosti: ves čas jih seznanjamo s procesom (kaj se bo zgodilo s predlogi), razvojem izdelka ali storitve in rezultatom (odzivno poročilo);
- prevelik vpliv posameznih interesov, ki jih zastopajo nekateri deležniki: vpliv teh bo zmanjšan, če bomo vse predloge enakopravno pretehtali in redno objavljali odzivna poročila.

Vključevanje mnenja javnosti na področju delovanja šol vožnje prinaša več prednosti:

- boljši vpogled v potrebe kandidatov za voznike, na podlagi katerih se oblikuje ali spremeni ponudba storitev;
- potrditev potreb po spremembah v ponudbi storitev;
- vnaprejšnje prepoznavanje pomanjkljivosti v načrtovani ponudbi ali pri uveljavljanju sprememb;
- manjše tveganje pri uvedbi sprememb;
- manjšo možnost nastanka sporov pri uvedbi sprememb v ponudbi ali izvedbi usposabljanj.

Raziskave in sodelovanje z javnostmi prinašajo šoli vožnje tudi izzive:

- povečanje stroškov in dodatno administrativno obremenitev;
- večjo obremenitev posloводства šole vožnje;
- potrebo po morebitni dodatni zaposlitvi delavca za področje sodelovanja z javnostmi in trženje;
- podaljšanje časa za načrtovanje sprememb v ponudbi ali izvedbi storitev.

4.2 NAČELA VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

Mnogi mednarodni in domači dokumenti, npr. Resolucija o normativni dejavnosti, naštevajo temeljna načela, ki so zagotovilo, da bo vključevanje javnosti uspešno (Forbici et al., 2015):

- načelo pravočasnosti: zajema pravočasno obveščanje in zagotavljanje razumnega časa za sodelovanje;
- načelo odprtosti: zainteresiranim moramo omogočiti posredovanje pripomb, predlogov in mnenj v čim zgodnejši fazi priprave odločitev;
- načelo dostopnosti: vsa gradiva in strokovne podlage morajo biti prosto dostopne;
- načelo odzivnosti: sodelujoče moramo obvestiti o razlogih za upoštevanje ali neupoštevanje njihovih pripomb, predlogov in mnenj;
- načelo transparentnosti in sledljivosti: javnost moramo seznaniti z namenom njenega vključevanja in z vsebino urejanja (kaj se še da spremeniti in česa ne), kdo se lahko vključi in kako, z načini in roki sodelovanja, vsemi prejetimi predlogi in s komentarji ter z odzivi nanje. Vsa gradiva, prejete predloge in komentarje ter odzive nanje moramo objaviti.

Pri izbiri avtomobilov za usposabljanje kandidatov za voznike se šola vožnje lahko posvetuje z javnostmi. Pri tem je treba natančno načrtovati, katere informacije želimo pridobiti, jih ustrezno definirati in izbrati primeren komunikacijski kanal. Mnenja in želje javnosti so lahko tudi nerealni in ekonomsko nevzdržni. Pri tem je treba upoštevati vsa načela vključevanja javnosti.

4.3 NAČRTOVANJE, IZVEDBA IN VREDNOTENJE VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

Vključevanje javnosti mora biti ciljno naravnano: vedeti moramo, čemu jo vključujemo, kakšne rezultate pričakujemo in kako bomo ravnali, ko mnenje pridobimo. Hkrati je treba imeti znanje za vrednotenje pridobljenih rezultatov. Javnost je treba stalno informirati.

Cilje je treba jasno in natančno opredeliti. To je temelj celotnega načrtovanja in predpogoj za uspeh. Od tega je odvisno, s kom in kako se bomo posvetovali. Splošni namen vključevanja javnosti je dobiti kakovostne in dobro pretehtane rešitve pri pripravi predpisa oziroma načrtovanju izdelkov ali storitev, ki bodo uživali široko javno podporo, kupci pa bodo zanje zainteresirani. Tako je na primer cilj vključevanja javnosti v pripravo spremembe zakona ugotoviti potrebe za spremembe in izkušnje z izvajanjem obstoječega zakona v praksi, pri pripravi strategije pa ugotoviti temeljne potrebe in probleme ter identificirati izzive in razvojne priložnosti (Forbici et al., 2015).

Ugotoviti je treba, kdo so deležniki – kdo so tisti posamezniki, skupine ali organizacije, na katere vpliva predpis, ali so potencialni kupci in uporabniki storitev ter tisti, ki so zainteresirani za sodelovanje pri pripravi predpisa ali načrtovanju izdelka ali storitve, ker se s področjem, ki ga predpis ureja, poklicno ali strokovno ukvarjajo ali pri svojem delu uporabljajo izdelke ali storitve. V pripravljalni fazi, ko šele analiziramo področje urejanja predpisa, potreb po izdelku ali storitvi in ugotavljamo, ali so spremembe, izdelki ali storitve sploh potrebni, je najbolje vključiti kar najširši krog deležnikov, saj bomo le tako lahko zbrali dovolj informacij (Forbici et al., 2015).

Široko informiranje je ključnega pomena za ohranjanje zaupanja javnosti. Obveščanje naj bo zato pravočasno in razumljivo. Obsegati mora tako vsebinske informacije o predpisu, izdelku ali storitvi, ki se pripravlja, kot tudi informacije o možnostih sodelovanja v postopku priprave. Preden začnemo obveščati, moramo:

- pripraviti ustrezna gradiva,
- izdelati urnik, kdaj potrebujemo določeno informacijo v procesu,
- določiti obliko posameznih informacij (npr. povzetek, grafični prikaz, predstavitev),
- določiti kanale za posredovanje informacij (tiskana gradiva, objava na spletu), ki so prilagojeni posameznim deležnikom.

Najpogostejši kanali za obveščanje javnosti:

- spletna stran,
- socialna omrežja,
- e-obvestila ali elektronska sporočila,
- strokovna revija,
- oglasi in članki v medijih,
- obveščanje prek različnih organizacij,
- dogodki oz. predstavitve (tudi novinarska konferenca).

Izbira ustreznega kanala obveščanja je odvisna od faze priprave predpisa ali načrtovanja in oblikovanja izdelka ali storitve (Forbici et al., 2015).

Na področju delovanja šol vožnje se javnosti vključujejo v fazi priprave predpisov. Pristojno ministrstvo pozove javnosti, da na predloge predpisov podajo mnenje in pripombe, ki jih nato strokovno proučijo. Ker je usposabljanje kandidatov za voznike pravno izredno regulirano, se šole vožnje o poteku usposabljanja in svojih storitvah le redko posvetujejo z javnostmi. Za izvedbo raziskav mnenja javnosti, obdelavo pridobljenih informacij in načrtovanje ponudbe najpogosteje nimajo ne ustreznih kadrov in ne finančnih sredstev, ki bi bila potrebna za raziskavo. Nekatere šole vožnje pa vendarle spremljajo zadovoljstvo strank in jim dajo možnosti za predlaganje sprememb in izboljšav. Temu se pogosto pripisuje premajhen pomen.

4.4 IZBOR METOD VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

Metodo izberemo skladno z zastavljenimi cilji in identificiranimi deležniki. Nekatere skupine deležnikov (predstavniki strokovnih javnosti, stanovskih in interesnih združenj ...) so vajene sodelovati v pisni obliki, druge skupine imajo slabši dostop do elektronskih komunikacij, tretje si želijo predvsem neposrednega pogovora, v katerem lahko predstavijo svoja stališča. Pomembna je tudi številčnost deležnikov (Forbici et al., 2015).

Oblike in metode dela z večjimi skupinami se razlikujejo od oblik in metod, ki so najučinkovitejše za manjše skupine. Upoštevati moramo tudi, kaj konkretno želimo pridobiti s posvetovanjem. Občasno želimo le zbrati povratna mnenja in podatke, drugič želimo z deležniki interaktivno razpravljati, preudarjati in tehtati različne možnosti, spet tretjič pa, na primer, doseči zblizanje različnih mnenj oz. konsenz o določeni rešitvi (Forbici et al., 2015).

Univerzalne metode, ki bi izpolnila vse naše cilje in dosegla ter ustrezala vsem deležnikom, ni. Z dobro kombinacijo različnih tipov posvetovalnih dogodkov in spletnih orodij ter premišljeno uporabo različnih moderatorskih prijemov pa lahko dosežemo odlične multiplikativne rezultate (Forbici et al., 2015).

Velik pomen pri izboru posvetovalnih metod imajo tudi razpoložljiv čas, finančni ter človeški viri. Pri oceni teh dejavnikov moramo biti realni in se vnaprej dobro seznaniti s tem, koliko časa, koliko in kakšne vrste usposobljenih ljudi ter koliko sredstev bo potrebnih za izvedbo (Forbici et al., 2015).

Z vidika komunikacijskega kanala posvetovalne metode lahko ločimo na pisna (danes predvsem elektronska) posvetovanja in živa, fizična srečanja (sestanki, javni posveti, fokusne skupine itn.). V zadnjih letih prevladujejo prva, medtem ko so druge oblike vse redkejše. Elektronska posvetovanja so najlažje izvedljiva. So časovno najmanj zamudna in finančno najgospodarnejša. Z elektronsko objavo in s pozivom lahko dosežemo kar najširši krog javnosti, vendar elektronska komunikacija obenem zmanjšuje možnost poljudne, deležniku prilagojene predstavitve ter zahteva pisni odziv, ki ga vsi niso niti vajeni niti zmožni. S tem e-posvetovanja ožijo krog tistih, ki so se sposobni vključiti v raziskavo. S pretirano uporabo e-posvetovanj oziroma zanemarjanjem drugih posvetovalnih metod zato tvegamo, da se bo sodelovanje z javnostjo omejilo predvsem na strokovni dialog (Forbici et al., 2015).

Posvetovalne metode lahko ločimo tudi glede na intenzivnost vključevanja deležnikov. Pri nekaterih postopkih spreminjanja predpisov se odločimo, da bomo javnost le temeljito informirali (pogosto se to zgodi, kadar v svoj pravni red vnašamo evropske predpise in pri tem nimamo veliko svobode). Pri drugih se odločimo, da se bomo z javnostjo posvetovali, saj nas zanima njeno mnenje o stanju področja, ki ga s predpisom urejamo, o izzivih, ki jih zaznava, ali pa njen odziv na predlagane rešitve (na primer pri pripravi novel zakonov) (Forbici et al., 2015).

V pripravljalni fazi želimo od deležnikov po navadi pridobiti odzive na tri osnovna vprašanja: kaj je posebej pozitivno pri obstoječem zakonu izdelku ali storitvi, katere težave povzročajo in katere rešitve za navedene težave predlagajo deležniki. Za zbiranje njihovih odzivov lahko uporabimo naslednje metode vključevanja:

- anketo (fizično in spletno),
- intervju,
- spletno oglasno desko,
- javni posvet,
- individualni sestanek s skupinami deležnikov,
- konferenco ali
- kombinacijo med naštetimi metodami.

V našem primeru, ko raziskujemo mnenje deležnikov o uporabi električnih vozil v šoli vožnje, smo se zato odločili za elektronski način, in sicer za anketo. Želeli smo izvedeti stališča voznikov in kandidatov za voznike, da bi lažje načrtovali dejavnosti pri poučevanju udeležencev v prometu. Spletna anketa zagotavlja anonimnost in je za reševanje preprosta, poleg tega pa omogoča enostaven prikaz rezultatov, zato smo ocenili, da je to najboljša strategija za pridobitev rezultatov. V nadaljevanju bi za

natančnejše opredeljevanje poti za doseganje zadovoljstva uporabnikov lahko izbrali še katero od bolj osebnih metod, npr. fokusno skupino.

4.5 ANKETA

Anketa je ena od mnogih orodij odnosov z javnostmi. Je tehnika zbiranja podatkov iz več istovrstnih virov. Ankete se lahko izvajajo priložnostno ali redno. Njihov končni namen je strnjen prikaz velike količine podatkov na razumljiv in uporaben način (Gruban, Verčič in Zavrl, 1997).

Anketa je kvantitativna raziskovalna metoda, ki omogoča pridobitev strukturiranih odgovorov na večje število vprašanj. Če želimo rezultate ankete posplošiti in tolmačiti kot mnenje javnosti (in ne le kot mnenje omejenega števila oseb, ki so nanjo odgovorile), moramo izbrati reprezentativen vzorec ter rezultate s statističnimi metodami primerno interpretirati (Forbici et al., 2015).

Kdaj uporabiti anketo?

- ko želimo pridobiti in izmeriti mnenje določene skupine deležnikov;
- ko želimo od deležnikov dobiti odziv glede alternativnih rešitev;
- ko iščemo statistično relevantne podatke o pogledih in izkušnjah določene skupine ljudi (Forbici et al., 2015).

Kdaj ankete ne uporabimo?

- kot edine metode, če je eden izmed ciljev procesa tudi krepitev odnosov z deležniki;
- ko iščemo informacije, zakaj imajo ljudje takšno stališče, kot ga imajo (Forbici et al., 2015).

Pred izvedbo si zastavimo jasne raziskovalne cilje ter glede na skupino deležnikov izberemo komunikacijski kanal, prek katerega bomo anketo opravili. Sledi oblikovanje vprašanj. Oblikujemo jih tako, da niso dvoumna in da je odgovore nanje mogoče analizirati. Anketo najprej preverimo na majhnem vzorcu oseb. Tako bomo ugotovili, ali so vprašanja razumljiva ter ali odgovori resnično prinašajo podatke, ki jih iščemo. Po potrebi anketo dopolnimo. Po izvedbi rezultate zberemo in analiziramo (Forbici et al., 2015).

Kaj je treba upoštevati?

- količina podatkov, ki jih v kratki časovni enoti lahko pridobimo, je pri anketi velika;
- nekatera e-orodja ponujajo vzporedno avtomatsko obdelavo podatkov;
- v anonimni anketi pridemo do podatkov (mnenj, stališč), ki so nam drugače nedostopni;

- težko je zajeti reprezentativen vzorec;
- ni poglobljenosti;
- motivacija za odgovarjanje med deležniki je lahko nizka;
- ista oseba lahko anketo reši večkrat;
- kadar je anketa anonimna, težko ugotovimo, ali zares zajema pravo ciljno skupino (Forbici et al., 2015).

5 ANKETA – PREDSTAVITEV IN ANALIZA

V raziskavo smo vključili kandidate za voznike šole vožnje B&B izobraževanje in usposabljanje d.o.o. in tudi voznike s področja Gorenjske. Šola vožnje je objavila anketo na svoji spletni strani na Facebooku, kandidatom šole vožnje pa je bila poslana tudi e-pošta s povezavo na vprašalnik. Odziv kandidatov za voznike je bil slab, zato smo anketo natisnili in anketirali udeležence teoretičnega usposabljanja v šoli vožnje. Na ta način smo pridobili mnenje še 33 kandidatov za voznike.

Anketo smo objavili tudi na zasebnem profilu na Facebooku in jo posredovali študentom Visoke šole za trajnostni razvoj. Njihov odziv je bil veliko boljši: 124 vprašanih jo je izpolnilo delno, 114 pa v celoti. Od tega je bilo 33 kandidatov za voznike.

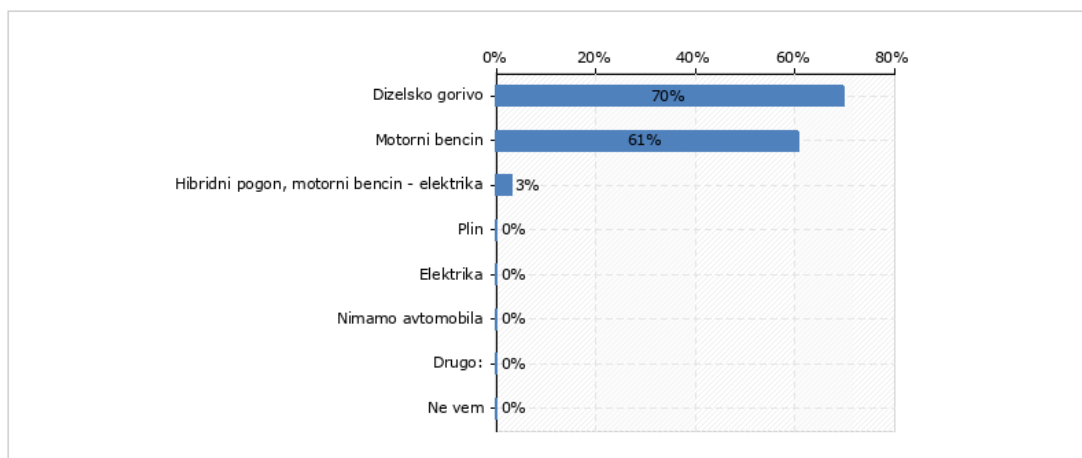
Delež anketiranih žensk je 43 % in moških 57 %. Od vseh anketiranih jih je 41 % starih od 15 do 29 let, 36 % od 30 do 44 let, 20 % od 45 do 59 let in 3 % od 60 do 74 let. Starostne skupine so primerno razdeljene glede na starost, ko je učenje vožnje za posameznika zanimivo. Anketiranci živijo v različnih tipih naselij: 23 % v mestu, 31 % v primestnem naselju, 13 % v manjšem strnjem naselju, 30 % v strnjem vaškem naselju in 3 % anketirancev živijo v naselju raztresenih hiš ali na samem. Ocenjujemo, da so tudi pri tem demografskem dejavniku udeleženci ustrezno razpršeni.

Z raziskavo smo želeli ugotoviti, ali se anketiranci zavedajo onesnaževanja, ki ga povzroča promet. Zanimalo nas je njihovo mnenje tako o uporabi električnih vozil kot usposabljanju kandidatov za voznike z električnimi vozili. Pri analizi smo ločeno obravnavali mnenja kandidatov za voznike, ki še nimajo vozniškega dovoljenja, in mnenja voznikov.

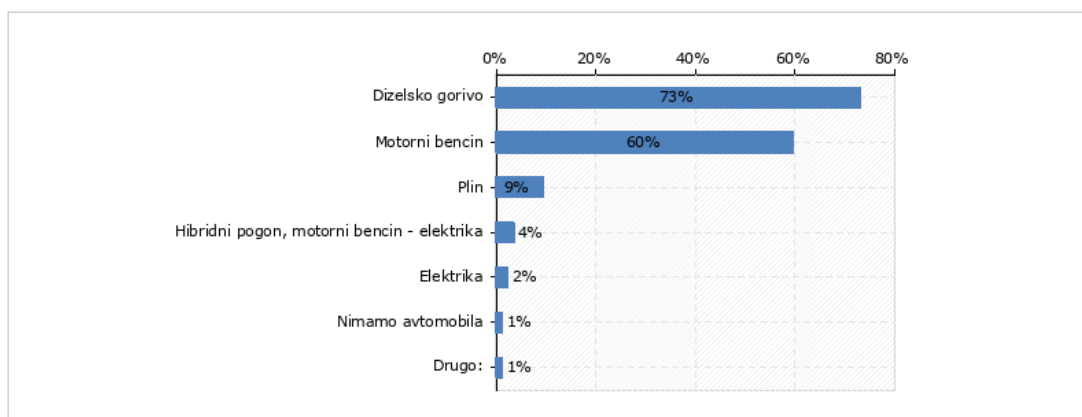
5.1 ANALIZA VPRAŠALNIKA

V nadaljevanju podajamo analizo posameznih vprašanj. Anketo smo razdelili, tako da so ločeno prikazani in interpretirani odgovori kandidatov za voznike in voznikov.

5.1.1 Gorivo



Graf 1: Katero gorivo poganja vaš družinski avtomobil – kandidati za voznike

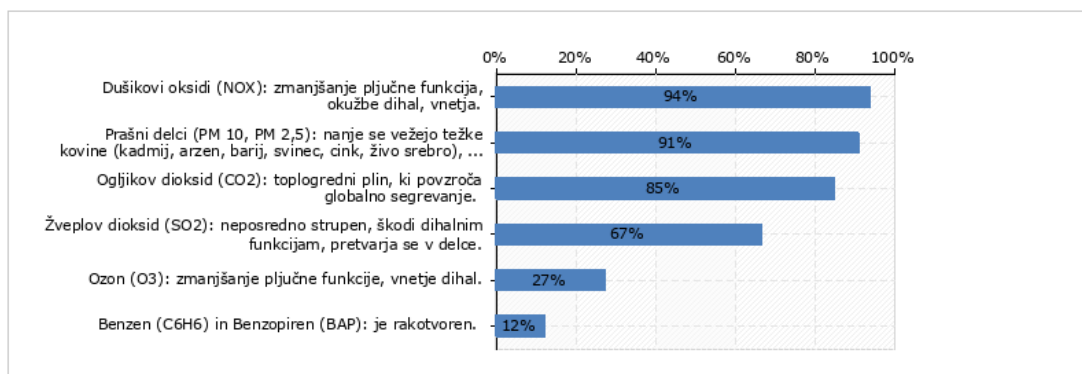


Graf 2: Katero gorivo poganja vaš družinski avtomobil – vozniki

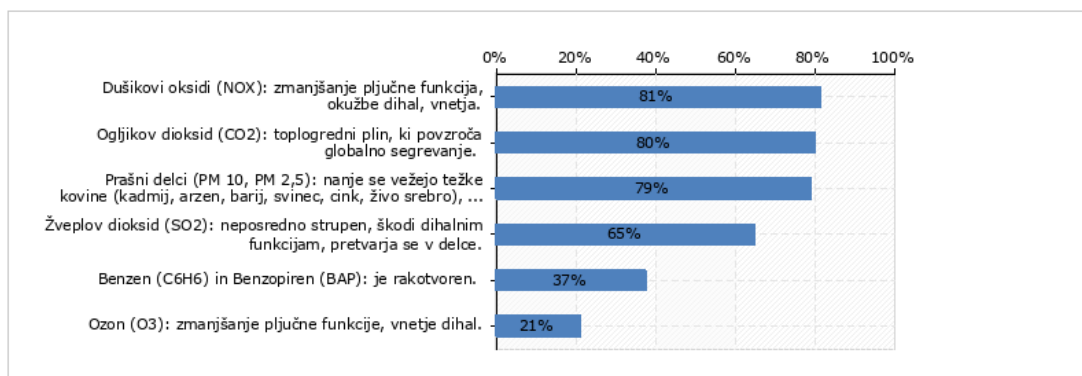
Iz grafa 1, ki predstavlja mnenja kandidatov za voznike, je razvidno, da 70 % vozil poganja dizelsko gorivo, 61 % motorni bencin in le 3 % hibridni pogon (bencin in elektrika).

Graf 2 predstavlja mnenja voznikov. Njihove avtomobile v 73 % poganja dizelsko gorivo, avtomobile na motorni bencin 60 %, plin 9 %, hibridni pogon 4 % in elektrika 2 %. Pri odgovoru drugo je bil zabeležen komentar, da ima anketiranec tri vozila na dizelski pogon, vendar anketa ne omogoča beleženja takšnega odgovora.

5.1.2 Onesnaževala



Graf 3: Onesnaževala zraka in vpliv na človeka – kandidati za voznike

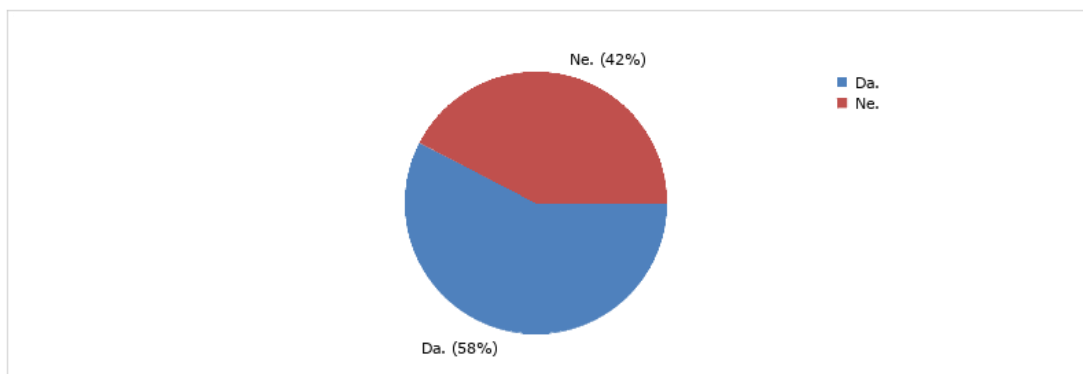


Graf 4: Onesnaževala zraka in vpliv na človeka – vozniki

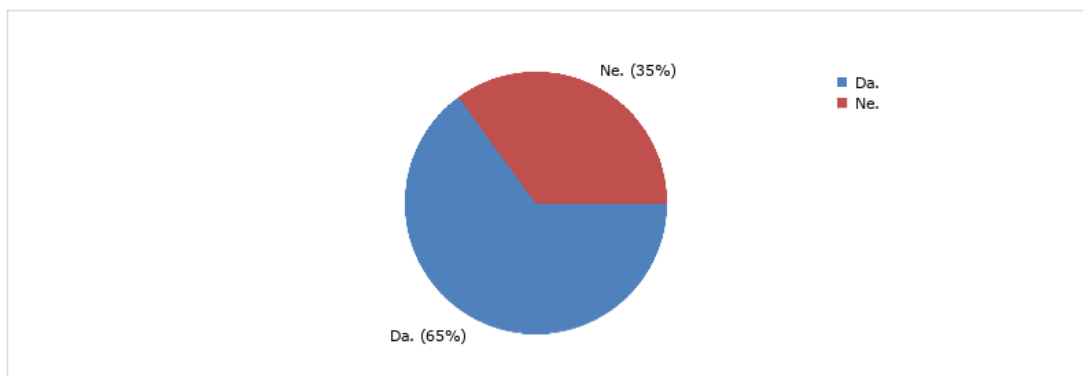
Graf 3 kaže, katera onesnaževala prepoznajo kandidati za voznike. Dušikove okside prepozna 94 % anketirancev, prašne delce 91 %, ogljikov dioksid 85 %, žveplov dioksid 67 %, ozon 27 % in benzen 12 %.

Iz grafa 4 je razvidno, katera onesnaževala prepoznajo vozniki. Dušikove okside prepozna 81 % anketirancev, prašne delce 79 %, ogljikov dioksid 80 %, žveplov dioksid 65 %, ozon 21 % in benzen 37 %.

5.1.3 Poznavanje evropske prometne politike



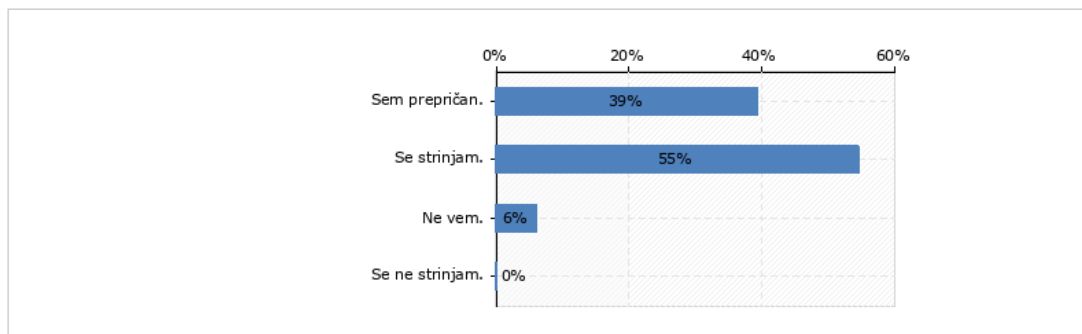
Graf 5: Cilj evropske politike – do leta 2030 prepoloviti uporabo avtomobilov na klasično gorivo v mestnem prometu in jih do leta 2050 postopoma odpraviti – kandidati za voznike



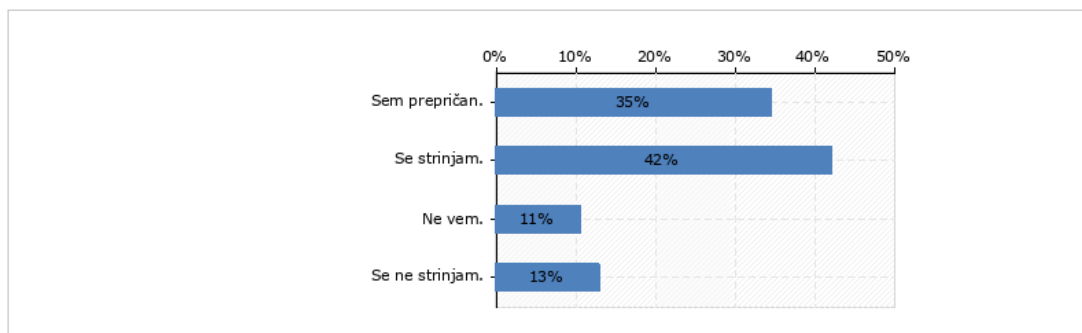
Graf 6: Cilj evropske politike – do leta 2030 prepoloviti uporabo avtomobilov na klasično gorivo v mestnem prometu in jih do leta 2050 postopoma odpraviti – vozniki

Iz grafa 5 je razvidno, da 58 % kandidatov za voznike pozna cilj prometne politike EU, iz grafa 6 pa, da je 65 % voznikov seznanjeno s ciljem prometne politike EU.

5.1.4 Povezava med uporabo električnih vozil in onesnaženostjo



Graf 7: Zmanjšanje onesnaženosti zraka v mestih zaradi uporabe električnih vozil – kandidati za voznike

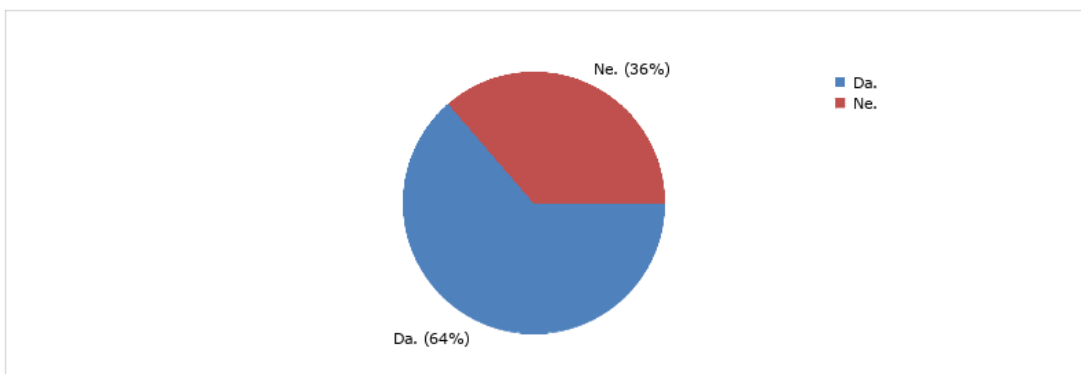


Graf 8: Zmanjšanje onesnaženosti zraka v mestih zaradi uporabe električnih vozil – vozniki

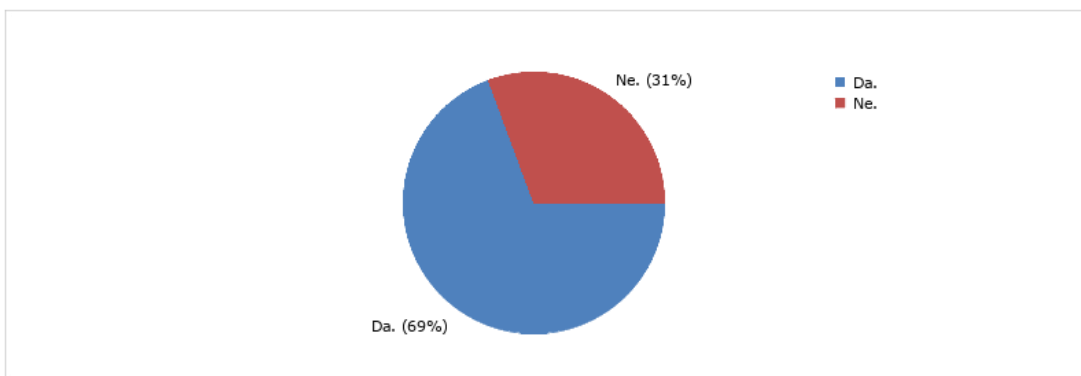
Iz grafa 7 je razvidno, da je 39 % kandidatov za voznike prepričanih, 42 % pa se jih strinja, da bi se z uporabo električnih vozil v mestih zmanjšala onesnaženost zraka, le 6 % pa je neodločenih. Nihče ni izrazil nestrinjanja s trditvijo.

Iz grafa 8 je razvidno, da je 35 % voznikov prepričanih, 42 % pa se jih strinja, da bi se z uporabo električnih vozil v mestih zmanjšala onesnaženost zraka, 11 % je neodločenih in 13 % se jih s to trditvijo ne strinja.

5.1.5 Oprema električnih vozil



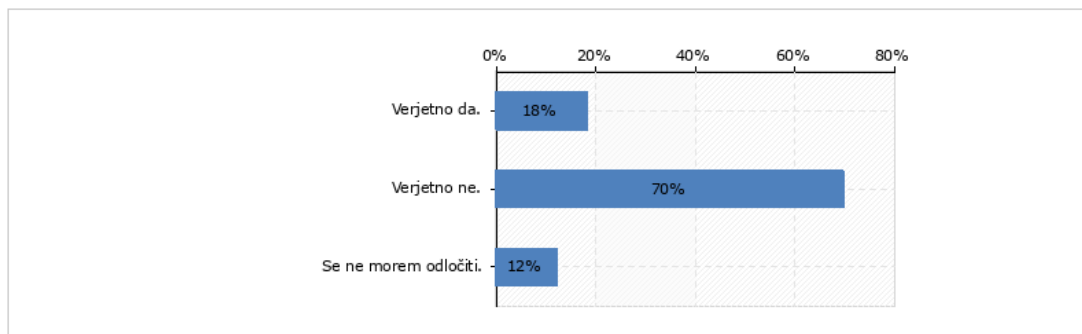
Graf 9: Seznanjenost z opremljenostjo z menjalnikom – kandidati za voznike



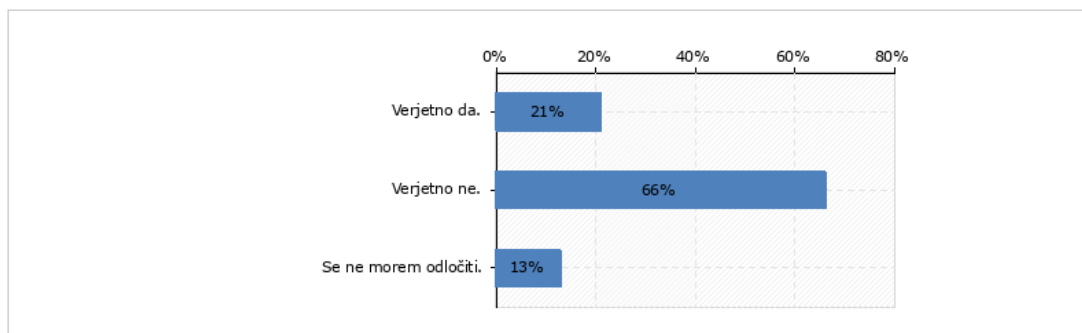
Graf 10: Seznanjenost z opremljenostjo z menjalnikom – vozniki

Iz grafa 9 je razvidno, da je 64 % kandidatov za voznike seznanjeno z dejstvom, da električni avtomobili, razen nekaterih športnih izjem, niso opremljeni z menjalnikom in s sklopko, iz grafa 10 pa, da to dejstvo pozna 69 % voznikov.

5.1.6 Opravljanje voznškega izpita z električnim avtomobilom?



Graf 11: Ali bi se odločili za opravljanje voznškega izpita z električnim vozilom – kandidati za voznike

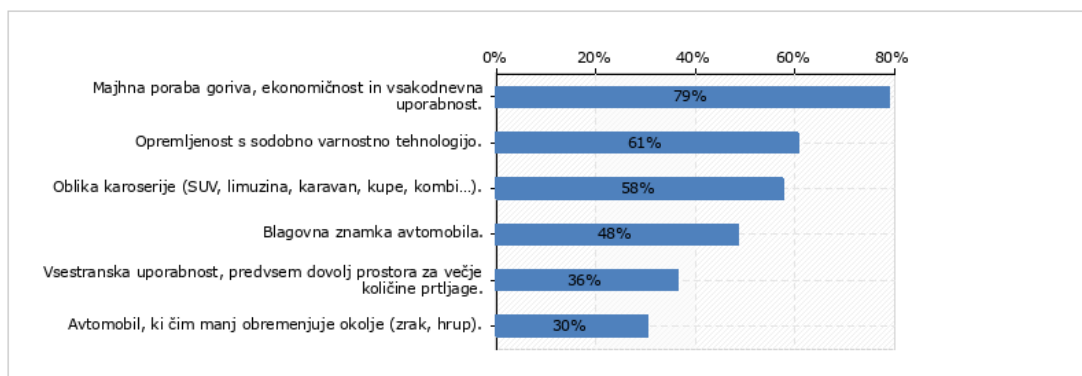


Graf 12: Ali bi se odločili za opravljanje voznškega izpita z električnim vozilom – vozniki

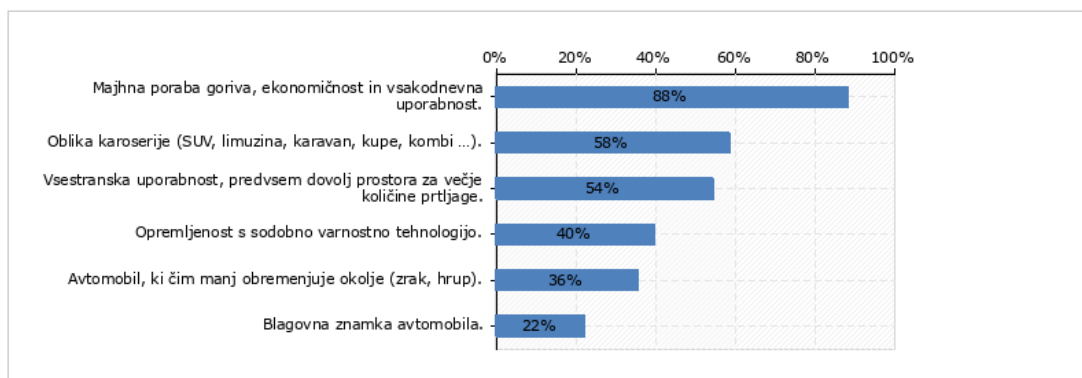
Iz grafa 11 je razvidno, da bi se verjetno 18 % kandidatov za voznike odločilo za opravljanje voznškega izpita z električnim vozilom, 70 % verjetno ne, 12 % pa je neodločenih.

Iz grafa 12 je razvidno, da bi se verjetno 21 % voznikov odločilo za opravljanje voznškega izpita z električnim vozilom, 66 % verjetno ne, 13 % pa je neodločenih.

5.1.7 Pomembni kriteriji pri izbiri osebnega avtomobila



Graf 13: Kriteriji za izbiro osebnega avtomobila – kandidati za voznike

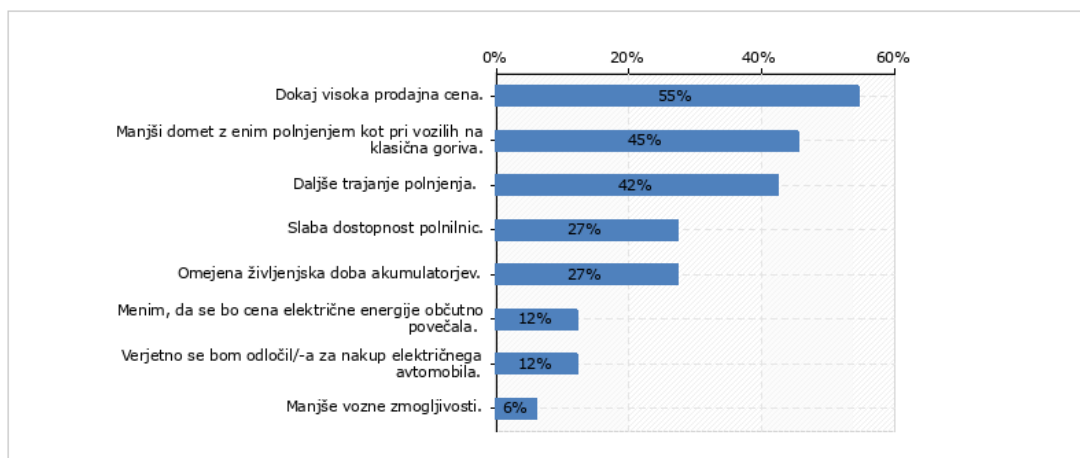


Graf 14: Kriteriji za izbiro osebnega avtomobila – vozniki

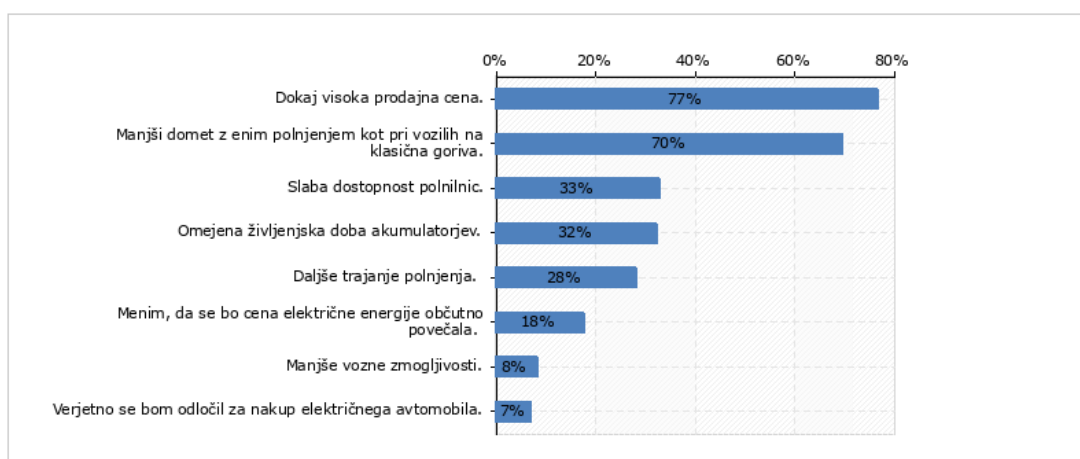
Iz grafa 13 je razvidno, da bi se kandidati za voznike pri izbiri osebnega avtomobila odločali po naslednjih kriterijih: majhna poraba, ekonomičnost in vsakdanja uporabnost 79 %, opremljenost s sodobno varnostno tehnologijo 61 %, oblika karoserije 58 %, blagovna znamka 48 %, vsestranska uporabnost z dovolj prostora za večje količine prtljage 36 % in avtomobil, ki čim manj obremenjuje okolje 30 %.

Iz grafa 14 je razvidno, da bi se vozniki pri izbiri osebnega avtomobila odločali po naslednjih kriterijih: majhna poraba, ekonomičnost in vsakdanja uporabnost 88 %, oblika karoserije 58 %, vsestranska uporabnost z dovolj prostora za večje količine prtljage 54 %, opremljenost s sodobno varnostno tehnologijo 40 %, avtomobil, ki čim manj obremenjuje okolje 36 % in blagovna znamka 22 %.

5.1.8 Nakup električnega avtomobila



Graf 15: Zakaj ne bi izbrali električnega avtomobila – kandidati za voznike



Graf 16: Zakaj ne bi izbrali električnega avtomobila – vozniki

Iz grafa 15 je razvidno, da se kandidati za voznike ne bi odločili za nakup električnega avtomobila iz naslednjih razlogov: dokaj visoka prodajna cena 55 %, manjši domet z enim polnjenjem kot vozila na klasična goriva 45 %, daljše trajanje polnjenja 42 %, slaba dostopnost polnilnic 27 %, omejena življenjska doba akumulatorja 27 %, 12 % jih meni, da se bo cena električne energije občutno povečala, manjše vozne zmogljivosti 6 %; 12 % vprašanih kandidatov za voznike pa bi se odločilo za nakup električnega avtomobila.

Iz grafa 16 je razvidno, da se vozniki ne bi odločili za nakup električnega avtomobila iz naslednjih razlogov: dokaj visoka prodajna cena 77 %, manjši domet z enim polnjenjem kot vozila na klasična goriva 70%, daljše trajanje polnjenja 28 %, slaba dostopnost polnilnic 33 %, omejena življenjska doba akumulatorja 32 %, 18 % jih

meni, da se bo cena električne energije občutno povečala, manjše vozne zmogljivosti 8 %; 7 % vprašanih voznikov pa bi se odločilo za nakup električnega avtomobila.

5.2 MNENJE DIREKTORJA ŠOLE VOŽNJE

Kako je z uporabo električnih avtomobilov v šolah vožnje in vsakdanjem življenju?

Fosilna goriva za pogon vozil so v dobrem stoletju uporabe postala stalnica, čeprav se vse bolj zavedamo, da gre za omejeno dobrino, ki je ne bomo mogli izkoriščati v nedogled. Globalizacija in stalna strma rast prometa sta potrebe po fosilnih gorivih le še povečali, s čimer se je povečala tudi onesnaženost ozračja. Precejšen prispevek k onesnaževanju dodaja tudi povečevanje števila osebnih vozil, zlasti v urbanih okoljih.

V smislu izboljšanja kakovosti življenja in ohranjanja naravnega okolja razvojna industrija intenzivno išče drugačne vire pogona. Električni pogon vozil za individualni prevoz oseb je le ena od možnosti, ki pa se nam zdi ta hip najbližja.

Z uvedbo električnega pogona je bilo najlažje začeti na mikroravni. Električni skuterji, kolesa in mini dostavna vozila so že preživela test. In ostajajo v uporabi. Zdaj so na vrsti osebna vozila, začenjajo se poskusi s tovornimi vozili in z avtobusi.

Z vidika onesnaženosti slovenska mesta zaradi majhnosti sicer niso primerljiva z večmilijonskimi mesti po svetu, kjer so zastoji v prometu bistveno večji, vozila pa na manj zahtevni tehnološki ravni. Kljub temu je smiselno zgodaj graditi okoljsko sprejemljivo prometno politiko. Zato diplomsko delo štejem kot pomemben prispevek k spremembi miselnosti, da so fosilna goriva edina primerna za naš življenjski slog, ki je v anketi poudarjen pri kriterijih za izbiro vozila: stroškovni vidik in uporabnost.

Ne glede na ovire pri pravici vožnje le vozil z avtomatskim menjalnikom anketa ugotavlja, da bi se za opravljanje vozniškega izpita z električnim vozilom odločila približno petina vprašanih. Pomeni, da vožnja vozil z avtomatskim menjalnikom že postaja vsakdanjost tudi v Sloveniji. Glede na dejstvo, da je, razen navajenosti voznika, zelo težko določiti prednosti vozil z ročnim menjalnikom pred vozili z avtomatskim, je trend upravičen in narašča.

S tem se tudi odpirajo vrata šolam vožnje za uporabo vozil z avtomatskim menjalnikom, kamor praviloma sodijo električna vozila. Pri praktičnem delu usposabljanja kandidatov za voznike, ki večinoma poteka v urbanem prometu, bi bila uporaba okoljsko čistejših pa tudi energetske varčnejših in manj hrupnih vozil odlična rešitev.

Anketa kot razlog proti nakupu električnega avta na prvem mestu navaja visoko ceno, iz česar bi se dalo sklepati tudi, da se večina uporabnikov zaveda prenizke

izkoriščenosti svojega vozila. Prav tako jih moti časovna odvisnost zaradi trajanja polnjenja, ki je seveda povezana s trenutnimi pogoji polnjenja baterij. Anketa posredno izraža, da je osebni avto še vedno izražen kult svobodne mobilnosti; lahko grem, kadar hočem in kamor hočem. Poudarjen je individuum osebnosti: pomen blagovnih znamk izginja, manj kot tretjina vprašanih pa vidi težavo v omejenem trajanju uporabnosti baterij in okoljskem vplivu pri njihovi razgradnji.

Bistvo diplomskega dela je v ugotovitvi ankete, da se kar 5 % več bodočih voznikov kot tistih, ki avto že vozijo, navdušuje nad nakupom električnega avta. Pomeni, da se trend podpore električni mobilnosti z novimi generacijami povečuje.

5.3 POVZETEK RAZISKAVE

Za raziskavo mnenja javnosti o uporabi električnih avtomobilov v šoli vožnje smo se odločili, ker smo opazili, da se v šolah vožnje uporabljajo izključno vozila, ki jih poganjajo motorji z notranjim izgorevanjem in za pogon uporabljajo motorni bencin ali dizelsko gorivo. S svojim delovanjem prispevajo določen delež k onesnaževanju zraka. Naše razmišljanje je spodbudilo ravnanje nekaterih lokalnih oblasti v Nemčiji, ki so omejila dostop v mestna središča s starejšimi avtomobili z dizelskimi motorji.

Pravno osnovo v slovenski zakonodaji in osnovo v direktivah EU smo raziskali z gradivom, mnenje javnosti pa smo pridobili z anketiranjem kandidatov za voznike in voznikov.

Vprašalnik je bil sestavljen 5. 5. 2020 in objavljen na družabnem omrežju Facebook na zasebnem profilu in dne 7. 5. 2020 na profilu šole vožnje B&B. Šola vožnje B&B je povezavo do spletne ankete posredovala kandidatom za voznike po elektronski pošti 8. 5. 2020. Pri spremljanju analize ankete je bilo ugotovljeno, da je odziv kandidatov za voznike majhen, saj je na anketna vprašanja odgovorilo le nekaj vprašanih. S pridobivanjem mnenj kandidatov za voznike smo nadaljevali na teoretičnem usposabljanju kandidatov v šoli vožnje B&B in tako pridobili še njihova mnenja.

Večina anketirancev je bila starih med 15 in 44 let, od tega je znašal delež žensk 39 %; 21 % vprašanih živi v mestu, drugi pa v primestnih naseljih in strnjenih vaških naseljih.

Pri analizi ankete smo ugotovili, da kar 17 % več kandidatov meni, da bi se z uporabo električnih vozil v mestih zmanjšalo onesnaženje zraka, kar kaže na zaupanje v sodobne raziskave in tehnologije. Tako pri voznikih kot pri kandidatih za voznike so najpomembnejši kriteriji pri odločanju za nakup avtomobila majhna poraba, ekonomičnost in vsakdanja uporabnost. Kriteriji za izbiro avtomobila in majhna obremenitev okolja so na zadnjem mestu pri kandidatih za voznike in pri voznikih na

predzadnjem mestu. Spodbuden je podatek, da bi se 5 % več kandidatov za voznike kot voznikov odločilo za nakup električnega avtomobila.

6 SKLEP

Odnosi z javnostmi so sestavni del upravljanja šole vožnje. Odgovorni so za uspešnost, učinkovitost, ustvarjalnost in upravičenost med šolo vožnje in njenim družbenim okoljem. Javnosti sestavljajo skupine ljudi, ki vplivajo na šolo vožnje oziroma podjetje ali ona nanje. Osnovna naloga upravljanja je upravljanje s temi odnosi. Dokler je podjetje majhno in okolje preprosto, lahko to počne direktor sam, ko pa podjetje zraste in postane okolje bolj zapleteno, podjetja po navadi ustanovijo službo ali oddelek za upravljanje odnosov z javnostmi.

Namen naloge je bilo raziskati mnenje javnosti o uporabi avtomobilov na električni pogon v šolah vožnje. Ta raziskava je pokazala interes javnosti za uporabo avtomobilov na električni pogon in zavedanje o problematiki onesnaževanja zraka ter obremenitve zdravja s hrupom v urbanih središčih.

S spremljanjem odzivnosti na raziskavo smo ugotovili, da so mladi, ki še niso vozniki, slabo odzivni. Na podlagi tega sklepamo, da jih tematika ne zanima in o prihodnosti uporabe vozil ne razmišljajo. Odziv voznikov je bil veliko boljši.

Rezultati ankete kažejo, da ljudje prepoznajo onesnaževala zraka in njihove škodljive posledice, ki jih povzroča uporaba vozil na klasična goriva. Večina je tudi seznanjena z usmeritvami evropske politike o zmanjšanju uporabe vozil na klasična goriva in se v veliki večini strinjajo, da bi uporaba električnih vozil v mestnem prometu zmanjšala onesnaženost zraka in tako povečala kakovost življenja v mestih.

Kljub informiranosti o pozitivnih učinkih uporabe električnih vozil v mestih pa bi se za nakup električnega avtomobila odločilo le 12 % kandidatov za voznike in 7 % voznikov. Najpogostejši vzroki, ki ljudi odvrčajo od nakupa električnega avtomobila, so: visoka prodajna cena električnih avtomobilov, manjši domet z enim polnjenjem in slaba dostopnost polnilnic.

Z raziskavo smo želeli predvsem izvedeti, kaj kandidati za voznike in vozniki, ki svoje otroke napotijo v šolo vožnje, menijo o uporabi električnih avtomobilov v šolah vožnje. Ugotovili smo, da bi se za opravljanje voziškega izpita z električnim avtomobilom najverjetneje odločilo 18 % kandidatov za voznike in 21 % voznikov.

Na podlagi rezultatov ankete ocenjujemo, da nakup električnih vozil za šolo vožnje trenutno še ni ekonomsko upravičen. Za promocijo bi morali najprej voznike, potem

pa (posredno) tudi kandidate prepričati, da je smiselno ne samo opravljati izpit na tovrstnem vozilu, ampak se pozneje tudi odločiti za nakup takega vozila.

Na podlagi lastnih izkušenj in rezultatov raziskave menimo, da bi z ustreznimi spodbudami lahko naredili odločnejše korake k uporabi električnih avtomobilov v šolah vožnje, in sicer:

- z manjšo spremembo Zakona o voznikih in podrejenih pravilnikov bi lahko omogočili enostavnejši prehod in dopolnitev vozniškega dovoljenja. Po veljavni zakonodaji je za izbris omejitve, da smemo voziti le vozila z avtomatskim menjalnikom, treba opraviti praktični del vozniškega izpita z vozilom s klasičnim menjalnikom. Namesto tega bi lahko predpisali le trening varne vožnje, opravljen z avtomobilom s klasičnim menjalnikom, ali preizkus spretnosti vožnje na poligonu;
- z ustreznimi finančnimi spodbudami bi bilo treba spodbuditi šole vožnje za uporabo električnih avtomobilov. Rezultat raziskave kaže, da bi se približno 20 % vprašanih najverjetneje odločilo za usposabljanje z električnim avtomobilom. Z nakupom enega električnega avtomobila bi omogočili kandidatom za voznike usposabljanje na takšnem avtomobilu in vzporedno promovirali njihovo uporabo;
- mestne oblasti bi lahko zgradile polnilnice za električne avtomobile v bližini šol vožnje, jim na ta način povečale dostopnost in promovirale električno mobilnost.

LITERATURA IN VIRI

Direktiva ES št. 2006/126/ES Evropskega parlamenta in sveta (20. 12. 2006). Pridobljeno s <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/?uri=celex:32006L0126>.

Gruban, B., Verčič, D., Zavrl, F. (1997). *Pristop k odnosom z javnostmi*. Ljubljana: Pristop.

Evropska agencija za okolje. Evropska agencija za okolje – Promet. *Električna vozila – pametna izbira za okolje*. (22. februar 2019). Pridobljeno 15. aprila 2020 z naslova <https://www.eea.europa.eu/sl/articles/elektricna-vozila-pametna-izbira-za-okolje>.

Evropska agencija za okolje. – Promet. (5. marec 2020). Pridobljeno 8. aprila 2020 z naslova <https://www.eea.europa.eu/sl/themes/transport/intro>.

Evropska agencija za okolje. – Onesnaževanje zraka. (9. oktober 2017). Pridobljeno 8. aprila 2020 z naslova <https://www.eea.europa.eu/sl/themes/air/intro>.

Evropska komisija. Skupna prometna politika – pregled. *Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami*. (februar 2020). Pridobljeno 14. aprila 2020 z naslova <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/SL/1-2016-501-SL-F1-1.PDF>.

Evropski parlament. *Kratki vodnik po Evropski uniji – skupna prometna politika*. (februar 2020). Pridobljeno 14. aprila 2020 z naslova <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sl/sheet/123/skupna-prometna-politika-pregled>.

Forbici, G., et al. (2015). *Vključevanje javnosti v pripravo predpisov, Priročnik za načrtovanje in izvajanje posvetovalnih procesov*. Ljubljana: Ministrstvo za javno upravo.

Kos, B. (b. l.). *SWOT analiza*. Pridobljeno 17. aprila 2020 z naslova <https://www.blazkos.com/swot-analiza/>.

Pravilnik o šolah vožnje in vodenju registra šol vožnje. Uradni list RS, št. 44/11, 38/13, 105/13 in 85/16 – ZVoz-1. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV10592>.

Pravilnik o voznem izpitu. Uradni list RS, št. 38/13, 104/13 in 85/16 – ZVoz-1. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV11535>.

Svet kapitala (4. avgust 2020). *Deloitte: Do konca desetletja bo na cestah 31,1 milijona električnih vozil*. Pridobljeno 7. avgusta 2020 z naslova

<https://svetkapitala.delo.si/aktualno/do-konca-desetletja-bo-na-cestah-311-milijonov-elektricnih-vozil/>.

Zakon o voznikih (ZVoz – 1). Uradni list RS, št. 85/16, 67/17, 21/18 – ZNOrg, 43/19.
Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7164>.

PRILOGA: ANKETNI VPRAŠALNIK

Električni avtomobili v šolah vožnje

Q1 – Ali imate veljavno vozniško dovoljenje?

- da
- ne

Q2 – Katero gorivo poganja vaš – družinski avtomobil?

Možni so trije odgovori.

- motorni bencin
- dizelsko gorivo
- plin
- hibridni pogon, motorni bencin in elektrika
- elektrika
- nimamo avtomobila
- drugo:
- ne vem

Q3 – Označite štiri onesnaževala zraka, ki jih izločajo motorna vozila z motorji z notranjim izgorevanjem, in vplive onesnaževal na človeka.

Možni so štirje odgovori

- dušikovi oksidi (NO_x): zmanjšanje pljučne funkcije, okužbe dihal, vnetja
- ozon (O_3): zmanjšanje pljučne funkcije, vnetje dihal
- žveplov dioksid (SO_2): neposredno strupen, škodi dihalnim funkcijam, pretvarja se v delce
- prašni delci (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$): nanje se vežejo težke kovine (kadmij, arzen, barij, svinec, cink, živo srebro); skozi dihalna prodirajo v dihalna in krvno-žilni sistem
- benzen (C_6H_6) in benzopiren (BAP): sta rakotvorna
- ogljikov dioksid (CO_2): toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje

Q4 – Ali ste vedeli, da je z evropsko prometno politiko zastavljen cilj do leta 2030 prepoloviti uporabo avtomobilov, ki jih poganja klasično gorivo, v mestnem prometu in jih v mestih do leta 2050 postopoma odpraviti?

- da
- ne

Q5 – Ali menite, da bi z uporabo električnih vozil v mestnem prometu zmanjšali onesnaženost zraka?

- sem prepričan
- se strinjam
- ne vem
- se ne strinjam

Q6 – Ali ste vedeli, da električni avtomobili, razen nekaterih športnih izjem, niso opremljeni z menjalniki in ne potrebujejo sklopke – torej ni treba menjati prestav?

- da
- ne

Q7 – Če bi opravili voziški izpit z električnim vozilom, bi smeli voziti le vozila, ki so opremljena z avtomatskim menjalnikom. Ali bi se odločili za opravljanje voziškega izpita z električnim vozilom?

- verjetno da
- verjetno ne
- se ne morem odločiti

Q8 – Izberite tri za vas najpomembnejše kriterije pri nakupu osebnega avtomobila. Možni so trije odgovori.

- blagovna znamka avtomobila
- oblika karoserije (SUV, limuzina, karavan, kupe, kombi ...)
- opremljenost s sodobno varnostno tehnologijo
- vsestranska uporabnost, predvsem dovolj prostora za večje količine prtljage
- majhna poraba goriva, ekonomičnost in vsakodnevna uporabnost
- avtomobil, ki čim manj obremenjuje okolje (zrak, hrup)

Q9 – Zakaj se ne bi odločili za nakup električnega avtomobila?

Izberete lahko največ 3 odgovore.

- dokaj visoka prodajna cena
- manjši domet z enim polnjenjem kot pri vozilih na klasična goriva
- daljše trajanje polnjenja
- slaba dostopnost polnilnic
- omejena življenjska doba akumulatorjev
- manjše vozne zmogljivosti
- menim, da se bo cena električne energije občutno povečala
- verjetno se bom odločil/-a za nakup električnega avtomobila

Spol:

- moški
- ženski

V katero starostno kategorijo spadate?

- do 14 let
- 15–29 let
- 30–44 let
- 45–59 let
- 60–74 let

- 75 let ali več

Kakšna je vaša najvišja dosežena izobrazba?

- nedokončana osnovna šola
- osnovna šola
- poklicna šola
- štiriletna srednja šola
- višja šola
- visokošolski strokovni študij
- visoka šola
- univerzitetni študij
- magisterij
- doktorat
- specializacija

V katerem tipu naselja živite?

- mesto
- primestno naselje
- manjše strnjeno naselje (kraj, trg)
- strnjeno vaško naselje
- raztresene hiše ali hiše na samem