

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Ljubica Tea Kovačič

Načrtovanje učnega procesa v šolah vožnje

Diplomsko delo

Ljubljana, 2017

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Ljubica Tea Kovačič

Mentorica: doc. dr. Alojzija Židan

Načrtovanje učnega procesa v šolah vožnje

Diplomsko delo

Ljubljana, 2017

Načrtovanje učnega procesa v šolah vožnje

Poučevanje vožnje je vsiljeno prenašanje lastnih veščin in znanja na bodoče voznike. Vožnja avtomobila je vsakodnevna ali občasna veščina, ki jo je potrebno uriti. Zahteva odlično poznavanje cestnoprometnih predpisov in primerno telesno funkcionalnost uporabnikov vozil. Učitelji vožnje prevzemajo vlogo unikatnih osebnosti. Dresirana telesa z vsiljenim znanjem so naš rezultat in zrcalna podoba družbe, ki se na določen način bori proti zmanjšanju števila nesreč, hkrati pa nesreče zakonsko spodbuja. Da je določena stopnja prometnih prekrškov v prometu zaželena in celo pričakovana, si javno ni upal še nihče priznati. Z določeno stopnjo deviantnosti so povezani vsi uporabniki, policija, država, ministrstva in agencije, prodajalci vozil, mehaniki in tudi zdravstvene ustanove, zdravstveni delavci in rehabilitacijski centri. Z analizo delovanja Agencije RS za varnost prometa in izobraževalnega programa za učitelje in bodoče voznike ugotavljam, da je program permanentnega izobraževanja za učitelje vožnje slab, da so predavatelji neprimerni, določene teme napačne in nepotrebne. Trenutni odnos ter sodelovanje z učitelji vožnje bi lahko bil boljši. Ugotavljam tudi, da so vozniške navade Slovencev slabe, kar je povezano s trenutnim stanjem in načinom izbire šole vožnje, ki temelji na osebnih priporočilih prijateljev, sorodnikov in znancev in da kvaliteta in kompetenca učiteljev vožnje pri izbiri šole vožnje nista pomembna.

Ključne besede: vzgoja, učitelji vožnje, bodoči vozniki, šola vožnje.

Planning the Learning Process in Driving Schools

Teaching someone how to drive is forced transfer of our skills and knowledge to the future drivers. Driving a car is a daily or occasional skill that needs to be practiced. It requires excellent knowledge of road rules and appropriate physical functionality of the vehicle users. Driving teachers summarize the role of the unique personalities. Trained bodies are the result and the mirrored image of the society. The certain degree of traffic fouls is quite desirable and even expected. But nobody has the courage to admit that yet publicly. By the analysis of the functioning of the Slovenian Traffic Safety Agency and educational program for driving teachers and future drivers, I'm noticing bad educational program for both kinds of users. Program of continuing education for driving teachers is bad, lecturers are improper, certain topics are totally wrong and unnecessary. Current relationship and cooperation between the Agency and driving teachers could be better. I'm also noticing bad driving habits of Slovenian drivers which might be related and connected with the current approach to choose the certain driving school, which is based on a personal recommendation of friends, relatives and acquaintances and that the quality and competence of driving teachers are unimportant.

Keywords: education, driving teachers, future drivers, driving schools.

KAZALO

1	UVOD	6
1.1	POJMA "NOVA" IN "PARADIGMA".....	7
2	KAKO POUČEVATI	10
2.1	PRIHODNOST AVTOMOBILA.....	12
3	KDAJ PRISTOPITI K VOZNIŠKEMU IZPITU?	14
3.1	NORME.....	15
3.2	MORALA.....	16
3.3	VREDNOTE.....	17
3.4	LIBERALNI POGLED.....	18
3.5	SIMBOLIČNI INTERAKCIONIZEM.....	19
3.6	PROMETNI JEZIK IN DEFINICIJA.....	20
4	ZAZNAVA IN KOGNITIVNA PRESOJA	21
4.1	ZAZNAVA.....	21
4.2	KOGNITIVNA PRESOJA.....	22
5	UČNI SLOG	24
5.1	NAČIN UČENJA.....	27
5.1.1	OBČUTENJE IN OPAZOVANJE.....	28
5.1.2	VKLJUČEVANJE s praktičnim reševanjem.....	28
5.1.3	ZBLIŽEVANJE z delovanjem in razmišljanjem.....	29
5.1.4	PRILAGAJANJE.....	29
6	DAVID A. KOLB – osebna izkaznica	29
6.1	KRITIKA PO KOLBU.....	30
7	GDE MATRIKA	32
7.1	ŠTIRI STOPNJE GDE MATRIKE.....	32
7.2	TRI KOMPETENCE GDE MATRIKE.....	34
7.3	ODGOVORNOST UČITELJEV VOŽNJE.....	34
7.4	PROMETNE NESREČE.....	35
7.5	KRITIKA GDE MATRIKE.....	37
8	KAKO POUČEVATI	38
8.1	NAUČITI SE UČITI.....	40
8.2	PROCES UČENJA.....	42
8.3	POIŠČIMO DOBREGA UČITELJA.....	43

9	HITROST UBIJA	44
10	PRAKTIČNI DEL IN PRILOGE	46
10.1	CILJI.....	46
10.2	NAČIN DELA IN HIPOTEZE.....	46
11	RAZISKOVALNA METODA	47
11.1	ANKETE.....	47
11.2	Prva anketa.....	47
11.3	Povzetek rezultatov prve ankete	47
11.4	Druga anketa.....	49
11.5	Povzetek rezultatov druge ankete.....	50
11.6	Tretja anketa.....	52
11.7	Povzetek rezultatov tretje ankete	53
12	ZAKLJUČNA RAZMIŠLJANJA	56
13	LITERATURA:	58

KAZALO SLIK

Slika 2.1:	Platonova votlina.....	12
Slika 2.2:	Vlak v Copenhagenu prirejen za kolesarje, mamice z vozički in invalide	13
Slika 3.1:	Norme vsebujejo vrednote	18
Slika 5.1:	Ciklus učenja.....	25
Slika 5.2:	Učni slog po Kolbu	26
Slika 5.3:	Načini učenja po Kolbu.....	27
Slika 7.1:	Prometne nesreče in posledice	35
Slika 7.2:	Alkoholizirani povzročitelji prometnih nesreč	36
Slika 8.1:	Ljubljanski "poligon"	39
Slika 8.2:	Poligon v Avstriji	39

1 UVOD

Uvod, v katerem se moram nujno dotakniti pojma mobilne paradigme. Tako kot je bila mobilnost aktualna v prejšnjem kapitalističnem sistemu, je še bolj postala aktualna v današnjem turbo kapitalističnem globalnem sistemu. Mobilizem, nauk, ki uči, da se vse giblje (Žagar 1984, 3) in mobilnost (SSKJ 2017) (naraščanje ali upadanje količine ljudi v kaki dejavnosti) na določenem območju sta povezana kot most, ki stoji na dveh bregovih. Po mostu kot zastavonoša paradira na novo izmišljena paradigma mobilnosti, ki je danes ena izmed zapovedanih paradigem EU.

Paradigma mobilnosti ne zajema samo teorije. Povezana je s praktičnim izobraževanjem, ki je liberalno in s ciljem, ki iz človeka naredi stroj. Izobraževalci smo starejši in zasedamo močnejše in bolj pomembne igralne pozicije. Znanje si nabiramo dolgo in dlje. In tako kot obstaja povezava med temo in svetlobo, tako obstaja povezava med izkušenim in neizkušenim, dorašlim in nedorašlim, močnejšim in šibkejšim členom. Tudi termin časa lahko povežemo s starim in novim. Čeprav staro in novo ne obstaja. Oboje se prepleta. Novo posega v staro in staro posega v novo. Tudi stari homo sapiens se povezuje z modernim homo sapiensom. Današnja razlika med obema ni velika. Je le izboljšana verzija stare. In odkar homo obstaja, obstaja tudi želja po premikanju, hitrosti in boljši pretočnosti.

Ker je pojem "paradigma" ušel izpod nadzora in se zaradi svoje zvočnosti prepogosto uporablja, se ne morem strinjati z idejo, da je paradigma mobilnosti nova (Sheller in Urry 2006, 207). Kot tradicija predstavlja le paradoksalno vzorčno iluzijo, za katero se skriva določeno znanje, ki je verificirano in s pomočjo katerega voziško in mobilistično komuniciramo. Zato paradigmo mobilnosti v širšem pomenu imenujem Paradigma vzorčne iluzornosti, za katero se skriva znanstveno, strokovno in zakonito poseganje v naravo, v človeka in v sistematično uničevanje vseh pripadnikov ekosistema, katerega začetki se dotikajo izuma lončarskega kolesa in segajo v Mezopotamijo (Muzej in galerije mesta Ljubljane 2009) v 4. tisočletje pred našim štetjem in kasneje do prvega avtomobila, ki ga je leta 1885 izumil Karl Benz. Premikanja, selitve in potovanja posameznikov in skupin ali množic ljudi, prehajajo skozi dovršen sistem. So prisiljena ali prostovoljna. Indijanska plemena so se po ozemlju premikala zaradi potrebe po hrani. Neprostopoljno in prisiljeno so se preseljevale cele generacije sužnjev. Kraljeve družine so se po načelu stratifikacije prostovoljno in pogosto selile iz zimske v letno in iz letne v zimsko rezidenco in preselile celotno gospodinjstvo, ki je bilo sestavljeno iz različnih generacij. Navade preseljevanja so se

ohranile do danes in se nikoli ne bodo končale. Današnja družba, živeča v turbo kapitalističnem sistemu, je materialno, potrošniško in ekonomsko usmerjena. Želi si več. Da bi to dosegla, se mora premikati. Platforma je socialni status, nivo izobrazbe in ekonomski položaj, ki ga poganjata pohlep po denarju in želja po več. Mobilnost je zato generacijsko in medgeneracijsko kvantitativna, ekonomsko pogojena in s ciljem doseči boljši prihodek, izobrazbo, zdravje in socialni status. Mobilnost je tudi prestavljanje, prestopanje in širjenje svojih osebnih meja, ki so pogosto odvisne od popotnice, ki je vsem nam, ob rojstvu, bila dana že v zibelko. Zato imajo otroci, rojeni v različnih družinskih skupnostih, tudi različne možnosti za napredek, socialni in osebni razvoj.

Ker je mobilizem v času globalizacije in zaradi sodobnih prevoznih sredstev sorazmerno s časom, hiter in veliko lažji kot je bil nekoč, imajo otroci, katerih starši so pripravljene finančno vlagati v izobrazbo in razvoj svojega otroka, večje, lažje in boljše možnosti pri doseganju boljšega uspeha, večjega znanja in višjih ciljev.

1.1 POJMA "NOVA" IN "PARADIGMA"

Ko se pred nami pojavi nov problem, ga je nujno potrebno rešiti. Nove probleme rešuje znanstvena in strokovna skupnost. Nastali problem primerja z že obstoječim in podobnim. Probleme primerja, išče razlike, posebnosti, skupne točke, vzroke za nastanek problema in možne rešitve. Za reševanje uvede več možnih strategij. Te so odvisne od pogojev, v katerih se trenutni problem nahaja. Ker za reševanje problemov skrbi znanstvena in strokovna skupina, je ena izmed strategij reševanja problemov tudi spreminjanje že obstoječih državnih obilgacijskih zakonov. In ko znanstvena in strokovna skupina že obstoječi pogled na določen problem popolnoma spremeni, lahko govorimo o "novi paradigmi". In kot pravi Kuhn, odkrivanje nove paradigme poimenujemo "reševanje problemov", znanost, ki odkriva nove paradigme pa "izredno znanost". Da bi neko paradigmo upravičeno imenovali "nova", mora le ta zadostiti določenim pogojem. Na vseh zbranih in danih podatkih mora analizirati in razložiti realnost, posamezne elemente, detajle, dogodke in dejstva ter ponuditi in napovedati čisto drugačne in povsem nove ter nepričakovane elemente in dejstva. Da bi sprejeli novo paradigmo, moramo imeti trdne in zanesljive vzroke, ki porušijo vse prejšnje predstave in popolnoma spremenijo naš pogled. To časovnico poimenujem eno, dvo ali več generacijski proces, ki brez sprejetja in potrditve znanstvene in strokovne skupnosti ne more obstajati.

Razlago rabe termina "paradigma", je v delu "Dodatne misli o paradigmah", ki je izšlo leta 1977, izčrpno pojasnil tudi njen duhovni oče Thomas Kuhn, ameriški fizik, zgodovinar, filozof in poglaviti teoretik znanstvenih razmišljanj. Po izidu njegovega dela "The Structure of Scientific Revolutions", leta 1962, je termin paradigma postal ohlapen in zelo široko uporabljan pojem.

Ne glede na ohlapnost pojma Kuhn govori le o dveh ločenih pomenih. Prvi pomen je širši in globalen in se navezuje samo na stanje v znanosti in na trditve znanstvene skupnosti. Drugi, ožji, pa je podzbir prvega. Kot pravi Kuhn (1984, 54): "Paradigma je tisto, kar je skupno članom — in samo članom — znanstvene skupnosti. Narobe, ravno njihovo posedovanje skupne paradigme je tisto, ki konstituira znanstveno skupnost iz skupine sicer različnih ljudi." Tukaj zaradi neidentificiranih znanstvenih skupin, termin paradigma uide izpod nadzora. Kuhn se tukaj opira na intuitiven pojem skupnosti, ki ga široko delijo znanstveniki, sociologi in nekateri zgodovinarji znanosti.

Po identifikaciji skupine Kuhn (1984, 55) s "paradigmo" ali "zbirom paradigem" označi skupne elemente, ki razlagajo relativno neproblematičen značaj strokovne komunikacije in relativno enodušnost strokovne sodbe. Notacijo "paradigma" zamenja z izrazom "disciplinarna matrica", kjer pojasni, da je: "Disciplinarna" zato, ker je skupna last praktikantov strokovne discipline in "matrica" zato, ker je sestavljena iz urejenih elementov različnih vrst, od katerih vsaki zahteva nadaljnjo specifikacijo."

V ožjem pomenu paradigmo označi kot primerek oziroma eksemplar. Z njim označuje konkreten problem skupaj z rešitvami. Kuhn (1984, 61) pravi: »Ti konkretni problemi z njihovimi rešitvami so tisto, kar sem prej omenil kot eksemplarje, standardne primere skupnosti. Pridobivanje zaloge eksemplarjev je ravno tako kot učenje simbolnih generalizacij integralen del procesa, v katerem se študent dokoplje do kognitivnih dosežkov svoje disciplinarne skupine«. Kuhn nam hoče povedati, da se teorija navezuje na prakso, kar ponazarja z naslednjim primerom paradigme na otroku Ivanu, ki se na sprehodu z očetom uči razlikovati med labodi, gosmi in racami. Kot primarno pedagoško sredstvo navaja kazanje. Poduk Ivana se nadaljuje takole (Kuhn 1984, 63):

Oče pokaže ptico, rekoč: "Poglej, Ivan, tam je labod". Malo pozneje sam Ivan pokaže ptico, rekoč: "Očka, še en labod". Ni se še kajpada naučil, kaj so labodi in mora biti popravljen: "Ne, Ivan, to je gos". Ivanova naslednja identifikacija laboda se izkaže za

pravilno, toda njegova naslednja "gos" je dejansko rasa in spet je popravljen. Po nekaj nadaljnjih srečanjih - vsako srečanje ima kajpada ustrezen popravek ali podkrepitev - lahko Ivan identificira te vodne ptice ravno tako dobro kot njegov oče.

Ivan je bil programiran, da spozna to, kar njegova skupnost že ve. Uporabil je percepcijo razlike in podobnosti in se naučil zaznave. Labodi, gosi in race so eksemplari. Ta tehnika učenja je še danes uporabna in je del socializacijske procedure s katero posameznik postane del skupnosti. Za učenje se uporablja splošna generalizacija in naučena percepcija podobnosti.

Kot pravi Kuhn (1984, 68):

*Vrnimo se, naposled, k terminu "paradigma". V knjigo *The Structure of Scientific Revolutions* je prišel zato, ker jaz — zgodovinar-avtor knjige — ne bi mogel pri raziskovanju članstva znanstvene skupnosti odkriti dovolj skupnih pravil, da bi lahko razložil neproblematično raziskovalno dejavnost skupine. Skupni primeri uspešne prakse bi lahko, to je bil moj naslednji sklep, nadomestili tisto, kar je skupina pogrešala v pravilih. Ti primeri so bili njene paradigme, in kot take, bistvene za njeno kontinuirano raziskovanje. Ko sem prišel tako daleč, sem — na nesrečo — dopustil, da se je uporaba termina razširila, da je zajela vse skupne določitve skupine, vse sestavine tistega, kar zdaj želim imenovati disciplinarna matrica. Rezultat je bila — neogibno — zmeda in to je zbrisalo prvotne razloge za uvedbo posebnega termina. Toda ti razlogi še vedno veljajo. Skupni primeri lahko služijo kognitivnim funkcijam, ki se običajno pripisujejo skupnim pravilom. Če služijo, potem se vedenje razvija drugače kot takrat, ko ga vodijo pravila.*

In kaj je resnica v naši realnosti in kako je povezana z našim pogledom, ki je še vedno konvencionalen? Konvencionalen na ta način, da se v njem onemogoči in odstrani posameznika, ki drugače razmišlja. Zakaj? Ker se staro in konvencionalno v novem in modernem ne vidi in ne more preživeti. Ker staro in konvencionalno v novem in modernem ne najde mesta zase. Preživi lahko na en sam način. Da se posodobi. In za sprejetje in ponotranjenost zadostujejo dve ali največ tri generacije.

Vzgajamo metodiko in dresirano telo. Brez dodanih vrednostnih sprememb tako dolgo ohranjamo pomembne in izbrane gibe, dokler jih dresirano telo ne ponotranji. Zato je voznikost treba začeti na pravem mestu in ob pravem času. Pravo mesto sta edukacijska literatura ter način in izvedba edukacije. Pravi čas sta osebna in moralna zrelost homosa.

Morda so to tudi vzroki, da se je čas na področju vzgoje in izobraževanja v šolah vožnje dobesedno ustavil, kljub temu da živimo v času velikih in naglih sprememb. Do danes skorajda ni bila napisana nobena tovrstna literatura, ki bi poglobljeno ponujala smernice, način in vrsto vzgoje in izobraževanja kandidatov, ki se usposabljujejo za bodoče voznike in voznice motornih vozil. Edina kvalitetna in prvinska do sedaj izdana in uporabljena literatura je skopa in datira v leto 1974 in 1994. Literatura, ki je primarno namenjena predvsem predavateljem cestnoprometnih predpisov in sekundarno učiteljem vožnje, je še vedno v infantilnih povojih in se še danes uporablja kot osnovna študijska literatura tako za predavatelje cestnoprometnih predpisov kot za učitelje vožnje. Cilj izobraževanja učiteljev šol vožnje in učiteljev nasploh, bi moralo biti liberalno, neprisiljeno in ustvarjalno sodelovanje učencev. Učni načrti so vnaprej pripravljene in učenci imajo zelo malo vpliva na to, kaj se učijo in kako se učijo. Pravila so vnaprej določena, in če želijo biti uspešni, se morajo podrediti. Zato sledijo avtoriteti, ki si učence podreja, jim vsiljuje svoja pravila, navodila in način izvedbe. Učenci so nagrajeni s potrdili, diplomami in dovoljenji, s katerimi se lahko povzpnejo višje, nadaljujejo izobraževanje ali izpopolnjevanje. Potrdila in dovoljenja, ki jih z izobraževanjem in izpopolnjevanjem dobijo, jim na trgu dela ponujajo določene nagrade. Večina učenja namreč ne zahteva učitelja. Zahteva pa samodisciplino, vztrajnost in vajo. Pri tem je zelo pomembno vedeti, kaj poučevati in na kakšen način, da učenec ob koncu ure ne ostane zmeden in z neodgovorjenimi vprašanji.

2 KAKO POUČEVATI

Esenca vsakega procesa je, "VEČ". Pogosto slišimo in že nekako ustaljena fraza je, da ljudje izrabljamo le majhen del svojega umskega potenciala. Življenja ljudi so omejena z majhno mero razmišljanja, čustev, zaznavanja in zavedanja. Še več. Ljudje se svojih lastnih omejitev niti ne zavedajo. Platonov nauk o votlini, četudi je bil formuliran pred našim štetjem in pred več kot 20 stoletji, še vedno velja. Če si vedno živel znotraj temne votline, zate ta votlina ni votlina. Votlina predstavlja omejeno območje in posameznikov celotni svet. Poudarek je izstopiti iz svojih okvirjev, gledati in opazovati široko in dovtetno spremljati in sprejemati zunanje informacije, dogodke in situacije.

Platonova alegorija votline ima svoj namen. Predstavlja življenje posameznika. Predstavlja razliko med izobraženimi in neizobraženimi. Predstavlja obdobje učenja in obdobje

osvojenega znanja, v katerem glavno vlogo odigrajo zelo pomembni igralci. Naša čutila. Vstop v točno določen svet je možen samo preko učenja z namenom, podprtega s samokritičnostjo, samovrednotenjem in z opustitvijo iluzij. Naš Um je kot razmetano dvorišče, po katerem se podijo številne in neurejene misli. Živimo v informacijski dobi, kjer je tok prenosa misli in informacij bistveno hitrejši kot nekoč. In kjer Um nima priložnosti za počitek. Je pod vplivom številnih zunanjih, notranjih in prikritih sublimiranih sporočil, na katera nimamo nobenega vpliva. Večina sporočil, ki jih nezavedno sprejemamo iz okolice, je enosmernih. Ker smo ves čas pod vplivom sporočil, ta sporočila nezavedno vplivajo tudi na samo koncentracijo, ki po 20–25 minutah osredotočene dejavnosti občutno pade. Ker se prihodnost tesno prepleta s preteklostjo, smemo in moramo pričakovati stvari, reakcije, dogodke, situacije in posledice, ki so bile v preteklosti že storjene in se vsakič znova ponovijo. Ko se ponovijo, so obogatene z novimi niansami.

Učna prometna matrika, sprejeta leta 2002, je še vedno v uporabi. Cilj matrike je ustvariti ne samo tehnično usposobljenega, ampak predvsem varnega voznika in voznico¹. Zaradi zastarelosti in brez posodobitev je matrika izgubila svojo uporabno in funkcionalno vrednost in ne dosega zastavljenih ciljev. Učitelji vožnje nekritično sprejemajo in apatično sledijo učnim načrtom in le redki so pripravljene preseči lastne okvirje.

Poučevanje je področje, ki brez posodobitev hitro zastari in zahteva prestop lastnih okvirjev. To je edini način, na katerega lahko ugledamo gozd v celoti, večjo sliko in ne samo enega drevesa ali sence. Učitelj ne sme ostati samo v svoji učiteljski vlogi. Prestopiti mora na nivo začetnika, v votlino, videti sence, ki jih omenja Platon in bodočega voznika voditi brez prisile in poudarjene avtoritete. Na ta način učitelj izobraziti tudi sebe. Vidi to, kar je tistim, ki ostajajo v votlinah skrito in prav tako vidi tudi tisto, kar ostaja skrito tistim, ki nočejo prestopiti v votlino. Učitelj in učenec lahko isto stvar dojameta in razlagata različno. Kar je za enega pomembno in nevarno, je lahko za drugega nepomembno in varno. S prestopanjem lastnih okvirjev se učitelj izobražuje, pridobljena znanja pa z lahkoto prenaša in uporablja pri delu z drugimi učenci.

Mehanično učenje in ponavljanje istih gibov človeka spremeni v mehanično osebo, kar se slej ko prej izkaže za neučinkovito ali celo škodljivo. Bodoči vozniki morajo v izobraževalnem

¹ Pojem voznik in voznica bo uporabljan nevtrarno

procesu pridobiti ne samo mehanično uporabne spretnosti, temveč morajo poglobiti tudi kognitivno spoznavno zaznavne miselne procese, ki jih uporabljajo za reševanje izzivov, ki se pojavljajo v vsakdanjem življenju.

Slika 2.1: Platonova votlina



Vir: RTV SLO (2009).

2.1 PRIHODNOST AVTOMOBILA

Zaradi družbenih sprememb se spreminjajo pogledi na mesta in njihovo uporabno funkcionalnost. Struktura, ki jo lahko prepoznamo kot mesto, vas, trg ali drugo urbano področje, predstavlja določeno vrednost in svojevrstno identiteto. Medtem ko se zahodno evropska mesta že spopadajo in uspešno rešujejo probleme ožjih mestnih središč, se pri nas šele začnemo zavedati okoljskih, zdravstvenih in prometnih problemov. S premišljeno izdelanim projektom dobre prakse bi lahko uredili prometno problematiko in vpeljali množično uporabo koles ter spodbudili hojo. Lep primer dobre prakse je Danska, kjer vožnja s kolesom predstavlja kar 17 % med prevozi. 9 od 10 Dancev ima lastno kolo in 44 % vseh otrok starih 10–16 let se v šolo vozi s kolesom (Cycling Embassy of Denmark 2017).

Voznik avtomobila je najmočnejši člen v prometni verigi, ki jo poleg voznika avtomobila sestavljata tudi kolesar in pešec. Avtomobil, ponekod še vedno statusni simbol, ni pravo merilo družbene kulture. Za nekatere zamenjava avtomobila za kolo predstavlja močen udarec

lastnemu egu in domišljavosti. In iz svojega avtomobila veliko raje opazuje sence in kulise, mimo katerih se vsakodnevno vozijo kot pa, da bi prestopili okvirje lastne cone udobja, sedli na kolo, pogledali za kulise in raziskali, kaj se za njimi skriva ter na ta način pridobili nova in osvežili stara znanja.

Avtomobil, kljub svojemu prekletstvu za človeka in bremenu za okolje, zagotovo ostane. Na nas ostajata breme in naloga povečati človekovo zavedanje in slabe voziške prakse preusmeriti v dobre.

Slika 2.2: Vlak v Copenhagenu prirejen za kolesarje, mamice z vozički in invalide



Vir: Copenhagenzie.com (2010).

3 KDAJ PRISTOPITI K VOZNIŠKEMU IZPITU?

Čeprav je naš svet celota, je notranje zelo razčlenjeno območje, v katerem prevladuje neskončno število različnih odnosov. Vprašati bi se morali, ali smo vodeni in usmerjani družbeni člani, ki k voznškemu izpitu pristopajo na lastno željo in zaradi osebnega interesa ali zato, ker izpolnjujemo zakonsko predpisane minimalne pogoje za pristop k učenju cestnoprometnih predpisov in upravljanja z vozilom, ali pa smo žrtev eksternih dejavnikov, prigovarjanja in potiska pomembnih prvih in nepomembnih drugih? Smo res umsko in osebnostno pripravljeni na pristop k novemu učenju, ki zahteva določene spretnosti in veščine, visoko moralno razvojno stopnjo in socialno inteligenco, prilagojeno in racionalno vedenje, stabilno psihično stanje, dolžnost, tveganje, zavedanje in prevzemanje odgovornosti?

Danes prihaja do kombinacije stare in nove učenjske kulture. Nova učenjska kultura je interaktivna, individualizirana, v celoti osredotočena na posameznika, kar je razvidno v motivaciji in interesu. Le s trdno postavljeno in močno izobraževalno aspiracijo pričakovano dosežemo učenjsko raven.

Zaradi eksternih vplivov se lahko popači resničnost in ostane skrita. Najboljše je opazovanje in izhajanje iz samega sebe. Takrat dojemamo in dobimo največ uporabnega znanja. Takrat se soočamo sami s seboj, se sprejmemo kot gradnik družbenega sveta ali pa se zavrnemo. Realnost, v kateri moralna vloga posameznika odigra pomemben del, je nujno potrebno razumeti. Smo pripadniki vsakdanjega konstrukta in na vsakdanje življenje moramo gledati iz osebnostnega vidika in skozi lastne oči. Glede na različne teorije osebnosti smo akterji samoregulativni subjekti, ki neprestano iščemo lastno identiteto in samopotrjevanje (Hall in Gardner 1957). Morala usmerja način, na katerega se vedemo. Ko samoidentifikacija spodleti, doživimo negativna čustva. Do samoidentifikacije in samovrednotenja pride med dogodki, ki so družbenega in osebnostnega pomena, ki so kulturno pričakovani, povezani z dogmami in z določenimi družbenimi pravili. Pravila nam narekujejo način delovanja. Še več. Od nas se pričakuje, kako naj bi v določeni situaciji ravnali, se obnašali in čutili. Ti kulturni okvirji in pričakovanja imajo velik vpliv na stopnjo posameznikove moralne in vedenjske reakcije v določenem trenutku. Cilj družbe je produkt v obliki dresiranih teles. Zato tudi teorija kulture ponuja vsaj dva pogleda. Kulturo kot funkcionalni model in kulturo kot behavioristični model bivajočega v svetu (Erčulj 2009, 125–142). Konstrukcija Evrope je oblikovana po tem

modelu. Kot na splošno velja za funkcionalistični pogled, se ta, zaradi ohranjanja družbenega sistema, osredotoča bolj na pozitivne prispevke izobraževanja. Negativni prispevki in pritožbe dajejo kulturi in funkcionalnemu modelu negativno podobo, ki spreminja in izkrivlja funkcionalno in ekonomsko obnašanje. Izkrivlja kulturne dejavnike. Zato z vidika posameznika postaneta neodvisnost in socialna subjektivnost pozitivna in brezpogojno zaželeni tako s fizičnega kot z ekonomskega vidika. Pri modelu obnašanja bivajočega v svetu, so prisotne besede in način obnašanja, ki izražata kulturno odvisnost in zahtevata adaptacijo. Še več. Tako kot glasbenik uglaši inštrument, model obnašanja zahteva uglasitev bivajočega. Neuglašeni bivajoči vidno izstopa in dobi etiketo neprilagojenega kršilca vpeljane kulturne folklore. Svet, realnost in sedanost lahko vidi in dojame le bivajoči skozi lastne oči. Bivajočega bodočega vznika je potrebno obravnavati z njegovega lastnega vidika. Dva bodoča vznika ne vidita in ne opazita istih stvari in dogodkov, ki se zgodijo v neposredni bližini. Tudi sama pomembnost dogodkov je za udeležence različna. Udeleženci dogodke klasificirajo, vrednotijo in razvrščajo različno in največkrat napačno. Hofstede (2003) kulturo opredeli kot kolektivno miselno programiranje, ki člane ene skupine ljudi loči od druge.

Bolj kot k funkcionalističnemu pogledu se nagibam k liberalnemu pogledu na izobraževanje. Funkcionalist, sociolog Emile Durkheim pozablja, da izobraževalni sistem širi norme in vrednote vladajočega razreda in ne upošteva širine in števila različnih kultur. Trdi, da ima šola funkcijo, ki je ne morejo nuditi ne družina ne vrstniki. Podpira stroga šolska pravila in kazni. E. Durkheim (v Haralambos in Holborn 1999, 735) pravi: »Spoštovanje šolskih pravil je tisto, s čimer se otrok nauči spoštovati pravila na splošno, s čimer razvije navado samonadzora in samoobvladovanja preprosto zato, ker bi se moral nadzorovati in obvladovati. To je prva iniciacija v resnost dolžnosti. Zdaj se začne resno življenje«. Glavna funkcija izobraževanja po E. Durkheimu je bil prenos družbenih norm in vrednot med člani in na druge člane.

3.1 NORME

Norme so zunanji okvir individualnih in družbenih vrednot in narekujejo specifične napisane in nenapisane družbene odredbe in usmeritve za družbeno sprejemljivo in primerno vzorčno vedenje in ravnanje v določenih situacijah. Zapovedane in doživete, izvirajo še iz časa vertikalno visoko uvrščenih vodij, aristokracije in vladajočih. Za njihovo spoštovanje družba uporablja specifične, tudi represivne zunanje mehanizme nadzora, pozitivne in negativne

sankcije in nagrade. Primer norme je norma vedenja v prometu. Če je v peš coni zapovedana hitrostna omejitev 10 kilometrov na uro, jo vozniki dvoslednih in enoslednih vozil sprejmejo. Ker norma narekuje in odreja določeno pravilo, o njej nihče ne dvomi. Člani družbe jo sprejemajo avtomatično in brez pomisleka.

V prometu veljajo tehnične norme za cestno opremo, ki so zaščitene z zakonom in v primeru grobih kršitev tudi ustrezno sankcionirane. Poleg tehničnih norm veljajo tudi obligatorne norme, ki odrejajo omejitve hitrosti. So nedvoumne in z neupoštevanjem in grobim kršenjem zakonsko predpisanih izrecnih odredb, lahko povzročimo smrt ali hudo telesno poškodbo z invalidnostjo.

Upoštevanje formalnih norm je pogoj za uspešno delovanje družbe, socializacijo in družbeno integracijo posameznika. Formalne norme so nujno potrebno sredstvo za nadzor in regulacijo družbe, kajti nespoštljivi in preveč drzni posamezniki, ki formalne norme ponotranjijo in spremenijo v svoje lastne, lahko povzročijo, ali doživijo velike osebne in družinske tragedije.

Zaradi kršenja in neupoštevanja formalno določenih in zapisanih norm ter ohlapnega zakona o voznikih je samo v prvih dveh mesecih leta 2017 umrlo že 9 oseb. O tragičnih prometnih nesrečah in družinskih tragedijah pričajo konkretni, javno objavljeni dogodki (Ministrstvo za notranje zadeve RS, Policija 2017).

3.2 MORALA

Najbolj pomembna vrednota je življenje. Pravica do življenja je normirana. In če je odvzeta, sledi sankcija. Vrednota je pojav s trodelno zgradbo. Vključuje kognitivne, čustvene in akcijske prvine. (Židan 2015, 24).

Morala je usmerjevalna prvina z izražanjem stališč. Ker je subjektivna, je morala pot zavesti, zavedanja in zdrave pameti. Je transformacija notranjih čustev in zunanji performans brez mask. Posledica morale so socialni in medosebni odnosi med dvema ali več posamezniki in sprememba vedenja, v kateri posameznik sledi drugemu posamezniku bodisi na pozitiven bodisi na negativen način. Primer pozitivnega vedenja v prometu je odmik avtomobilov zaradi prihajajočega reševalnega vozila ali ustavitev pešcu pred prehodom za pešce. Primer negativnega vedenja so voznikove opolzke besede, zmerjanje, kletvice in neprimerna mimika

ter grimase obraza in govorica telesa nasproti drugemu vozniku, ki le tega lahko potegne v iste povračilne kretnje, mimiko in govorico.

Avto je omejen, osebni prostor, v katerem je posameznik gospodar in izkazuje svojo premoč in potisnjen ego. V prometu se tako pešci, kolesarji in vozniki srečujemo s pričakovanimi in nepričakovanimi situacijami, v katerih je človek lahko zloben ali dober. Ker je morala lahko organska in mehanska, je le okrasek ego. Mehanska morala je ponotranjena in prihaja od zunaj navznoter. Je privzeta in privzgojena. Organska morala prihaja od znotraj navzven. Je ekspresivna in ekspanzivna. Je kot organizem, ki se širi in raste in naša osebnost raste z njim. Zato se je dobro "dobro" poznati in kar se da celovito predvideti svoja dejanja.

Kot vsota pa morala predstavlja nepisana pravila, pogojena z družbeno kulturnim ozadjem in pripadnike družbe povezuje v homogeno in altruistično celoto.

3.3 VREDNOTE

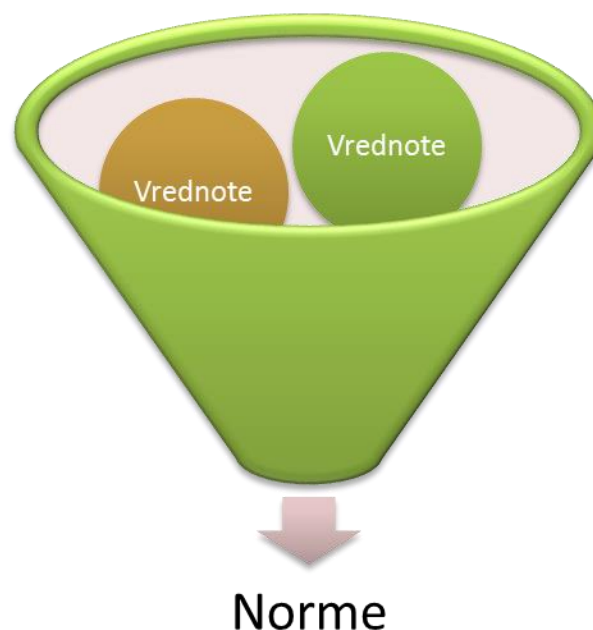
Vrednote so usmerjevalke stališč. So zelo pomembni moralni standardi, ki povedo, da je nekaj dobro in zaželeno, da se izplača in da je vredno truda. So družbene in individualne. Npr. religija in osebni dosežki.

Pomembnost dogodkov temelji na akterjevih vrednotah, ki so avtentične. Pomembnost vrednot vpliva na opredeljevanje nevarnih, nenevarnih, pomembnih in nepomembnih situacij in dogodkov. Odzivi kandidatov za voznike in voznikov samih, so glede na ovrednotenje in opredelitev zelo različni.

V prometu in nasploh najvišjo vrednoto predstavlja življenje, ki se zaradi trenutka nepazljivosti ali napačne odločitve lahko prekine v eni sami sekundi. Naslednja pomembna vrednota, o kateri ves čas govorimo, je kultura obnašanja v prometu. S kulturo, ki ima kolektiven vpliv, izražamo svoj odnos do sebe in do drugih udeležencev. Pomembna vrednota je psihofizično stanje voznika. Pozornost, zaznava in reakcijski čas so veliko slabši, če vozimo opiti, pod vplivom zdravil ali opojnih substanc. Pomembna je tudi strpnost. Na cesti ne lovimo časa, ker s tem ogrožamo sebe in vse ostale udeležence v prometu.

Vrednota predstavlja človekovo motivacijo. Več kot je motivov, več osebnih vrednot ima človek. Da bi kandidat uspešno opravil vozniški izpit, potrebuje nenehno motivacijo. Naloga učitelja je, da bodočega kandidata med učenjem vožnje nenehno spodbuja, hvali, usmerja, opozarja in motivira. V procesu učenja učitelj izkazuje svoje osebne kvalitete in lastno motivacijo, ki jo kot gonilno silo prenaša na kandidata. Kandidata oblikujemo po svoji volji in razvijamo njegovo zavest. Učitelj mora biti tako dober zgled, da lahko kandidat pri samostojni vožnji vrednote prepozna, jih upošteva in se po njih tudi ravna. Če bomo na kandidata kričali in ga agresivno učili ter zmerjali, bomo naleteli na pasiven odpor in ga namesto k pozitivnim vrednotam usmerjali k negativnim. Ko kandidat uspešno opravi vozniški izpit, pride do uresničenja cilja in izpolnitve želje in samega sebe vidi v lepi in boljši podobi, kar vpliva na samozavest, jo gradi in spodbuja.

Slika 3.1: Norme vsebujejo vrednote



3.4 LIBERALNI POGLED

Liberalni pogled se osredotoča na izobraževanje do posameznika in njegovo blaginjo. Najbolj vpliven zagovornik liberalnega pogleda na izobraževanje je bil ameriški pedagog in filozof John Dewey (2012). Trdil je, da je naloga izobraževanja spodbujati posameznika, da razvije svoj polni potencial, še posebej je poudarjal intelektualni potencial. Šolanje naj bi pomagalo

razvijati fizične, emocionalne, psihične in intelektualne talente posameznika. Zavzemal se je za praktično učenje. S praktičnim učenjem bi učenci pridobili in razvili spretnosti, navade in stališča za reševanje različnih situacij. Pomembno je, da znajo ljudje sami razmišljati. Tako so za razmišljanje in reševanje različnih problemov dodatno motivirani.

3.5 SIMBOLIČNI INTERAKCIONIZEM

Liberalni pogled izobraževanja se izraža v procesu vožnje. Ljudje si niso enaki. Med seboj so prisiljeni na sodelovanje, medsebojno spoštovanje, strpnost, uvidevnost, pozornost, potrpežljivost, obzirnost in pazljivost. So prostovoljna dresirana telesa, ki so produkti družbe. V prometu je najbolj pomembna simbolika. Promet obvladuje svojevrsten jezik v obliki simbolov. Na podlagi teh simbolov vozniki vstopajo v interakcijske odnose. Simbol v prometu ne pomeni samo prosto stoječega predmeta, na katerem je narisani simbol. Simbol je natančno definiran odziv, ki nas sili v natančno določeno delovanje. Simboli v prometu izključujejo vse druge pomene, razen natančno določenega. Isti simboli v prometu izključujejo pomene istih simbolov izven prometa. Simboli za zapovedi v prometu se izven prometa spremenijo v simbole za obvestila. Kot primer lahko navedem prometni znak za največjo določeno hitrost 50 kilometrov na uro. Izven prometa ljudje isti znak uporabljajo kot javno izobešeno obvestilo za praznovanje rojstnega dne. S simboli vsiljujemo pomene in smiselno interakcijo in odzivanje na pravi in zahtevani način. Zaradi simbolov, v vlogi voznikov, povzemamo tudi določene pozitivne, negativne in včasih celo agresivne vloge. Pogosto gremo iz individualnega psihološkega fenomena do množičnega. Če na semaforju gori rdeča luč in jo nekdo prevozi, jo pogosto prevozi tudi za njim vozeči voznik. Dejanje ni vnaprej načrtovano, ampak se zgodi na licu mesta in zaradi konkretnega dogodka, ki opogumi in spodbudi še nekoga drugega. Ko v prometu spregledamo simbol in se do drugega voznika obnašamo agresivno, mu z roko kažemo določene opolzke kretnje, ali agresivno govorimo, lahko drugi voznik refleksno povzame, posnema in izraža našo telesno mimiko in govorico. Le voznik, ki se ima pod nadzorom, se na izražene geste ne odzove in ne vstopi v izzvano interakcijo ter umiri situacijo. Zato je branje prometnih simbolov z natančno določenim pomenom stalen proces medsebojne interakcije voznikov. Neupoštevanje prometne simbolike pripelje do neljubih in nezaželenih dogodkov in prepogosto tudi do usodnih posledic.

3.6 PROMETNI JEZIK IN DEFINICIJA

Zakaj potrebujemo prometni jezik, je tako suhoparno vprašanje, da je moja dolžnost razgaliti njegovo vsebino. In, če ima vsak "zakaj" svoj "zato", ga zagotovo najdemo tudi tukaj.

Zaznavanje in videnje so procesi, ki nimajo resnične substance. Ta je navidezna in abstraktno oblikovana po unikatni podobi osebnosti in znotraj zapisanih in vnaprej podanih okvirjih. V prometu nikoli ne moreš biti ločen od drugih. Tako kot sta svetloba in zrak za vse, je tudi prometna simbolika za vse. Za voznike in nevoznike, za motoriste, kolesarje in pešce. Za stare in mlade. Za tiste, ki promet ljubijo in za tiste, ki ga ne marajo.

Sekunda v prometu je časovna večnost, ki se lahko v trenutku razblini. To večnost bi morali razviti v zavedanje, v katerem bi se osredotočali na prostor in zaznavo.

Zato prometni jezik, ki je sestavljen iz znakovne simbolne sestavljanke, pomeni pravilno zaznavo, branje, zavedanje, razmišljanje, oceno vrednosti, reakcijo in zbranost. Je pravilna blodnja misli po vseh poznanih dimenzijah, ki izvira iz vedenja.

Zato lahko posredujem svojo osebno definicijsko opredelitev prometnega jezika:

"Prometni jezik je vseobsegajoča znakovno simbolna konceptualizacija zavedanja, razmišljanja, vizualizacije, delovanja in zbranosti. Je pragmatično sestavljen blodnjak dimenzioniranih zamisli in zaznav simbolov, ki ima vir v vedenju in omogoča povezano medsebojno človeško simbolno in znakovno komunikacijo".

4 ZAZNAVA IN KOGNITIVNA PRESOJA

Na vožnjo vplivata način opazovanja in z njim tesno povezan proces zaznavanja na podlagi katerega sprejmemo končno odločitev v obliki spontane reakcije. Na vedenje vplivajo izkušnje.

4.1 ZAZNAVA

Voznik se okolice zaveda zaradi velikega števila kratkoročnih dražljajev, ki vplivajo na njegova senzorna čutila, ki jih mora sprejeti, predelati in si jih na nezavednem nivoju tudi razložiti. Zbiranje in obdelava informacij in okoljskih dražljajev se izvaja na nezavednem, ker promet ni konstantno in časovno omejeno polje. Časovna sekunda v življenju človeka, ki je v vlogi voznika, opredeljuje večnost, dolžino, začetek in konec življenja, ki ga lahko pretrga in je usodna. Zato je zaznava pridobivanje informacij in njihova notranja interpretacija. Za pravilno zaznavo je potrebno pozorno opazovanje, ki ga voznik obdela in izrazi v pravilni motorični reakciji. Zaznavanje je del učnega procesa. Na globino zaznave pomembno vpliva učitelj vožnje s samim načinom učenja. Nekateri kandidati med praktičnim poukom ves čas potrebujejo zunanje verbalne dražljaje v obliki vprašanj, opozoril, preusmerjanja pozornosti, obnavljanja cestnoprometnih pravil in dodatnih pojasnil. Apatičnost kandidata za voznika motornih vozil sam proces izobraževanja občutno podaljša in ga naredi plastičnega. Šele ko je kandidat aktivno in prostovoljno pripravljen na sodelovanje, začne zoreti in pridobivati vozniške izkušnje. Zato sta zaznava in razumevanje videnega in povedanega individualni proces in odvisna od družbenih in kulturnih okoliščin, v katerih se kandidat za voznika nahaja. V procesu vožnje je poleg zaznave pomembna tudi selekcija zaznanega in pripis vrednosti zaznanemu. Ker je vizualna zaznava pogosto omejena in časovno prekratka, je zaznavo in zaznano potrebno ločiti na pozitivno in negativno, pomembno in nepomembno, nevarno in nenevarno. Na proces zaznave vplivajo usmerjanje pozornosti, pričakovanje, znanje, trenutna čustva, trenutna situacija in naša pričakovanja. Zaznava je logična posledica in omogoča rekonstrukcijo prepoznanega in videnega. Zato, da bi nekaj prepoznali, potrebujemo določeno znanje, iz katerega prepoznavna izhaja. Konfucij (551–479 pr.n.št.). "Učenje brez razmišljanja je neuporabno. Razmišljanje brez učenja je nevarno" (Confucius 2015). Če se kandidat za voznika uči na pamet in naučenega ne razume, se ni naučil ničesar. Če njegove reakcije izvirajo iz napačno interpretiranega znanja, so njegove odločitve napačne

in zelo nevarne. Vizualizacija je del zaznave in od nje odvisna. Zato sama posledica vizualizacije ne sme biti pasivna, temveč aktivna komponenta motoričnih sosledij.

4.2 KOGNITIVNA PRESOJA

Kognitivne funkcije so povezane z določenimi predeli v možganih in imajo poseben pomen pri učenju in vedenju (Musek 2005, 83). Na ustvarjanje realnosti vplivajo zaznava, izkušnje, znanje, spomin, čustva, pričakovanja, jezik, naše stališče in izvršilne sposobnosti. Za vznika je najbolj pomembni delovni spomin, ki temelji na znanju in izkušnjah. Prodor informacij v spomin je kratkoročni, srednjeročni in dolgoročni. Spomin nam omogoča, da osvojene informacije arhiviramo in te iste informacije po potrebi tudi prikličemo. Zato je delovni spomin namenjen zbiranju, arhiviranju in nadaljnjemu posredovanju informacij. Zbrano znanje je potrebno osvežiti in dinamizirati. Starejši imamo delovni in ostri spomin bolj izražen. Naš spomin je kot statistična veda. Podatkovne vzorce, do katerih lahko dostopamo serijsko, občasno ali slučajno, moramo zbrati, razvrstiti, ovrednotiti in arhivirati. Pri pridobivanju in arhiviranju podatkov in informacij nas lahko ovirajo digitalni motilci, kot so internet, televizija, pametni telefoni in tudi socialna omrežja, ki ubijajo duha. Čas, ki ga porabimo za brskanje po internetu, gledanje televizije ali sledenje znancem preko socialnih omrežij, bi lahko namenili branju knjig, pisanju, učenju novih jezikov, osebni rasti, večji osebni produktivnosti in navsezadnje tudi pridobivanju novih znanj in ohranjanju osebnih socialnih stikov. Zaradi digitalnih motilcev možgani postanejo leni in znanje se počasi izgubi. Informacije, ki jih eksterno pridobivamo, v dolgoročni spomin ne preidejo takoj. Znanje je potrebno utrjevati, poglobljati in osveževati. Utrjevanje, poglobljanje in ponavljanje je možganska telovadba, kar za možgane pomeni ustvarjanje novih poti in sinaps, po katerih se prenašajo sporočila, kar je še posebej pomembno za starejše. In več teh poti imamo, bolj smo inteligentni. Kot primer lahko navedem visoko izobražene, predavatelje, filmske in gledališke igralce. Možganske poti gradijo z zapominjanjem novih besedil, branjem tekstov, pisanjem in še čim. Na ta način gubajo možgane in le redki izmed njih zbolijo za demenco. Kot preventivo proti demenci (po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije - ang. *World Health Organization* (v nadaljevanju WHO). Svetovna zdravstvena organizacija priporoča neprestano učenje, zmerno telesno aktivnost, zdravo prehrano, življenje brez cigaret in stresa, zmerno pitje kave in primerno telesno težo (WHO 2012a).

Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije (prav tam) na svetu živi 35,6 milijonov ljudi obolelih za demenco. Do leta 2030 naj bi se ta številka podvojila in do leta 2050 naj bi se celo potrojila.

Poleg digitalnih motilcev veliko oviro pri arhiviranju informacij predstavlja tudi kognitivna demenca, pri kateri gre za blage ali hude motnje spomina, osiromašen besedni zaklad in upad kognitivnih, miselnih in čustvenih sposobnosti, kar spremeni strukturo osebnosti.

Informacije potujejo od kratkoročnega do srednjeročnega in naprej do dolgoročnega spomina. Zato tudi informacije, ki jih dobivajo kandidati, ne preidejo takoj v dolgoročni spomin. Kandidati za bodoče voznike morajo zato pridobljene informacije večkrat ponavljati in utrjevati. Kljub temu da so informacije uspešno uskladiščene v dolgoročnem spominu, se brez ponavljanja in utrjevanja del informacij hitro izgubi. Pozornost je tista, ki informacijam pripiše vrednost in jih pošlje v nadaljnjo obdelavo. Voznik v prostoru mora zaznati premične in statične objekte ter jih znati uvrstiti. Zaznati in določiti mora globino, določiti orientacijo, razumeti odnose med objekti in zaznati gibanje. To omogoča senzorična zaznava, katere logična posledica je serija koordiniranih funkcij. Upad kognitivnih funkcij vpliva na slabšo storilnost na vseh življenjskih področjih in je tudi vzrok številnim prometnim nesrečam.

5 UČNI SLOG

Svoje znanje gradimo, dopolnjujemo in po potrebi spreminjamo na podlagi znanj, ki jih pridobivamo iz okolja. Znanja lahko pridobivamo na lasten način ali v strukturiranem procesu izobraževanja. Vsak človek je edinstven in znanje pridobiva in dograjuje na sebi lasten način. Tega se mora zavedati vsak učitelj, še posebej pa učitelj vožnje. To védenje mu mora služiti za razumevanje tistih, ki jih uči in za sprotno oblikovanje in prilagajanje učnih modelov, ki ustrezajo individualnemu slogu vsakega učenca, ki pridobiva znanja za bodočega voznika.

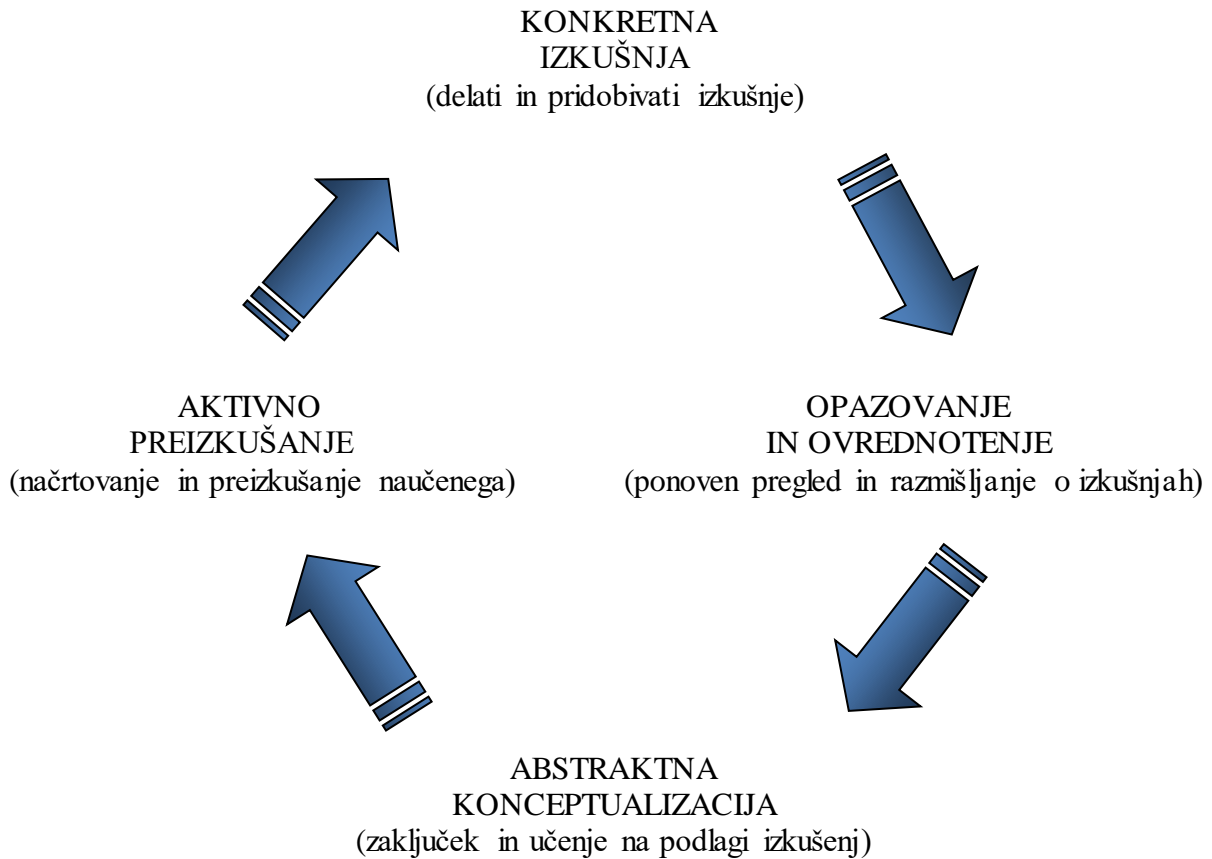
Današnje učenje voznikov začetnikov temelji na znanstvenem in praktično preizkušenem modelu učnega sloga, ki ga je davnega leta 1984 razvil Kolb. Izhajal je iz predpostavke, da človek lahko razvije lasten slog učenja.

Njegova eksperimentalna teorija sloga učenja temelji na dveh nivojih: na štiri stopenjskem nivoju učenja in na štirih ločenih načinih učenja. Večina Kolbove učne teorije je povezane z notranjimi kognitivnimi procesi učenca.

Kolb izhaja iz trditve, da proces učenja vključuje tudi pridobivanje abstraktnih konceptov, ki se lahko uporabljajo prožno v različnih situacijah. Iz Kolbove teorije izhaja spodbuda za razvoj novih konceptov na podlagi novih izkušenj.

"Učenje je proces, v katerem svoje znanje ustvarjamo tako, da preoblikujemo lastne izkušnje" (Kolb 1984, 38).

Slika 5.1: Ciklus učenja



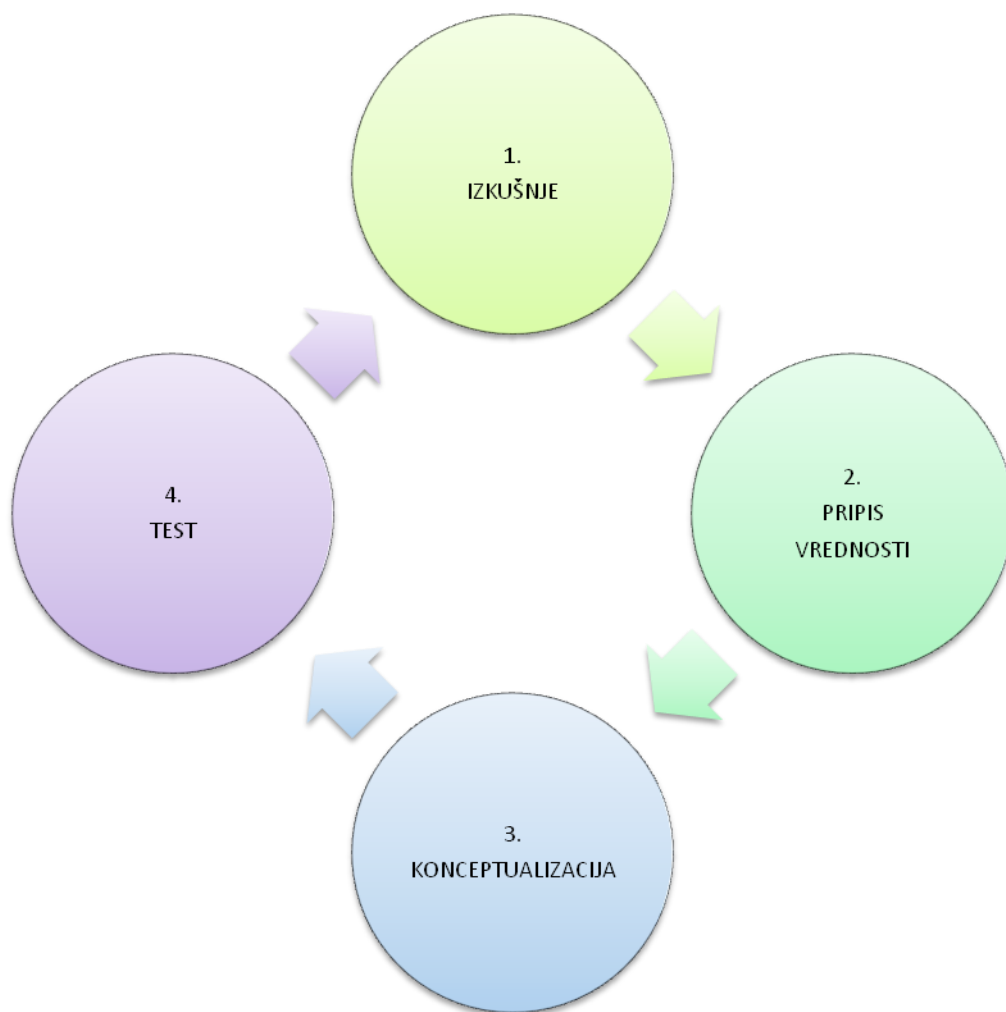
1. KONKRETNA IZKUŠNJA – Nova izkušnja pridobljena iz doživete situacije.
2. OPAZOVANJE IN OVREDNOTENJE – Nova izkušnja pridobljena iz refleksije. Posebnega pomena so neskladja med izkušnjo in razumevanjem izkušene ga.
3. ABSTRAKTNA KONCEPTUALIZACIJA – Izkušnja, ki povzdigne novo idejo in abstraktnemu da pomen in prednost.
4. AKTIVNO PREIZKUŠANJE – Učenec pridobljena znanja preizkuša in opazuje odzive, zbira rezultate in analizira.

Učenje je učinkovito takrat, ko je viden napredek učenca skozi vse štiri faze.

Prek:

- (1) konkretne izkušnje, ki ji sledita,
- (2) opazovanje in ovrednotenje izkušnje, ki vodi do,
- (3) tvorbe abstraktnih pojmov, ki jim da določen pomen, ki jih,
- (4) uporabi v konkretnih situacijah, ki izhajajo iz pridobljenih izkušenj.

Slika 5.2: Učni slog po Kolbu

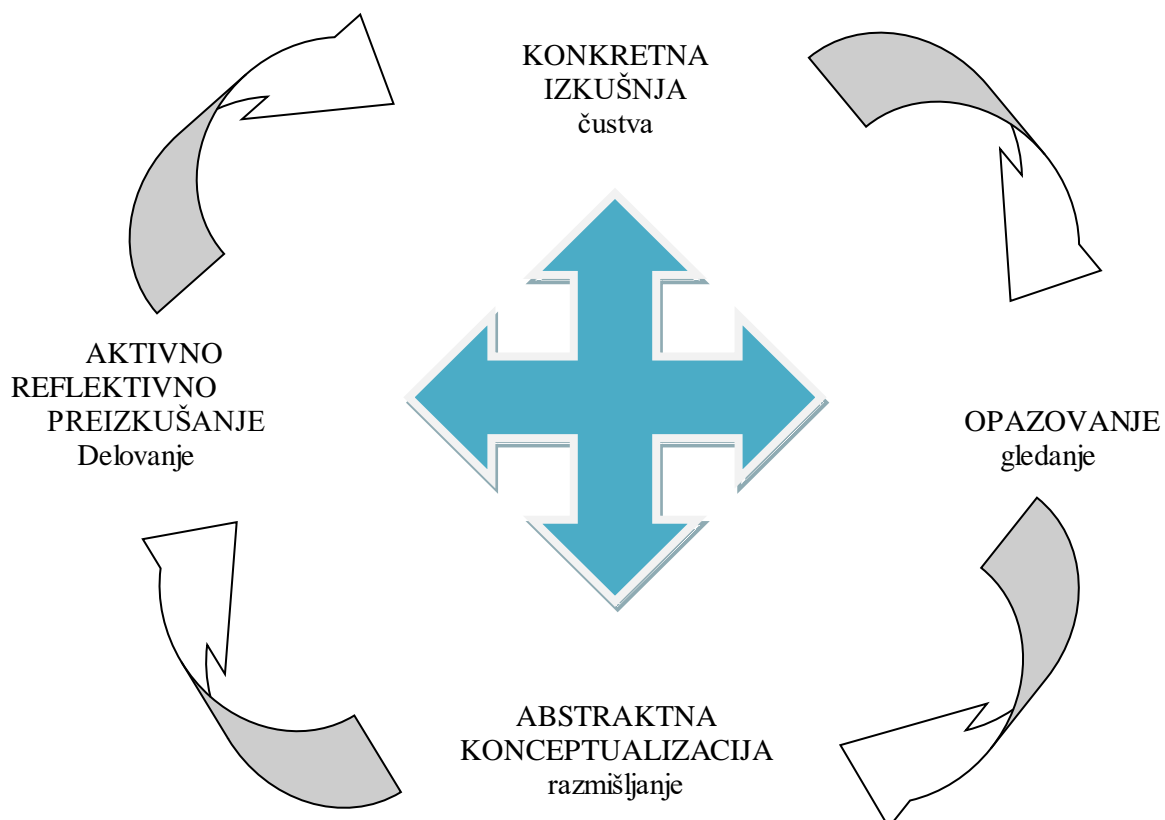


Kolb vidi učenje kot integriran proces, sestavljen iz različnih stopenj, ki se medsebojno podpirajo in dopolnjujejo in v katerega je moč vstopiti v vsakem življenjskem obdobju. Učenje je učinkovito samo takrat, kadar je učenec sposoben povezati vse štiri faze modela, ki ga Kolb predstavlja. Posamezna stopnja brez ostalih komponent in sama po sebi ni učinkovita.

5.1 NAČIN UČENJA

Ne glede na to, kaj vpliva na izbiro posameznika, je predstavljena shema učenja produkt pristopa k nalogi in našega čustvenega odziva na sprejeto nalogo. Kolb pojasnjuje, da različni ljudje k učenju pristopajo različno, na kar vplivajo tudi različni slogi življenja, kot so: socialni dejavniki, izobraževalne izkušnje ali osnovna kognitivna struktura posameznika.

Slika 5.3: Načini učenja po Kolbu



Kolb priznava samo dve spremenljivki. Spremenljivka pristopa, ki poteka horizontalno in obravnava način pristopa, in spremenljivka, ki poteka navpično in obravnava naš odziv in občutenje doživetega.

Če poznamo lastni način učenja, kandidatovo osebnost in njegov način učenja, lahko način učenja temu primerno usmerimo in organiziramo. Odziv mora biti stimuliran v vse štiri načine učenja, ki ustrezajo dani situaciji in se prilagajajo kandidatovi osebnosti.

Načini učenja:

- Z občutenjem in opazovanjem.
- Z vključevanjem.
- Z zblževanjem.
- S prilagajanjem.

5.1.1 OBČUTENJE IN OPAZOVANJE

V tej skupini ljudje na stvari gledajo z drugačne perspektive. So občutljivi in raje ostajajo v nepristranski vlogi opazovalca kot akterja. Ker so ekipni igralci, na ta način poteka tudi učenje. Nastale situacije rešujejo na podlagi zbranih podatkov, opazovanja in miselnih prebliskov. Pri delu uporabljajo domišljijo, so močni na umetniškem področju, poslušajo z odprtim umom in zahtevajo povratne informacije.

5.1.2 VKLJUČEVANJE s praktičnim reševanjem

Učenje poteka na podlagi praktičnega vključevanja in reševanja nastalih situacij na podlagi že pridobljenega znanja. Namesto ljudem, prednost dajejo tehničnim podrobnostim in logičnemu pristopu. Raje kot praktični prikaz imajo jasno in čisto razlago, na podlagi katere pridobljene informacije uredijo v logično zaporedje.

Ti ljudje niso ekipni igralci in raje operirajo z idejami, teorijami in abstraktnimi koncepti. Ta pristop je pomemben in učinkovit za ljudi, ki delujejo na znanstvenih področjih. V formalnih učnih situacijah se tak način učenja izraža z branjem, predavanji, raziskovanjem analitičnih modelov in razmišljanjem.

5.1.3 ZBLIŽEVANJE z delovanjem in razmišljanjem

Ljudje s tem načinom učenja rešujejo tehnično praktične situacije in ideje pretvarjajo v prakso. Učenje je podobno delu v laboratoriju, ki zahteva specialistične in tehnične izkušnje. Ti ljudje radi preizkušajo nove ideje in naprave.

5.1.4 PRILAGAJANJE

Učenje poteka na podlagi notranjih občutkov, lastne intuicije in izkustvenega pristopa. Radi imajo nove izzive in izkušnje. Zanašajo se le na svoje notranje občutke, zunanje pa upoštevajo predvsem takrat, ko te podprejo njihove lastne.

Ta način učenja prevladuje v splošni populaciji.

6 DAVID A. KOLB – osebna izkaznica

David A. Kolb rojen 12. decembra, 1939 v mestu Moline, Illinois, v ZDA, je ameriški psiholog in profesor izkustvenega učenja na Weatherheadu, visoki šoli za management v Clevelandu. Šoli se je pridružil leta 1976. V letih 1961–1964 je na Harvardu magistriral in doktoriral iz socialne psihologije. Je pedagog in vzgojni teoretik in znan predvsem po svoji metodi učnih stilov in izkustvenega učenja, ki pravi, da je vsako učenje v neposrednem stiku z realnostjo in v soočanju pojavov. Soočanje pa je proces, v katerem je izkušnjo potrebno pretvoriti in na podlagi pretvorbe ustvariti potrebno znanje. Znanje pa je rezultat vzajemnega procesa in pretoka med objektivnim spoznanjem in osebnim znanjem, torej med objektivnim spoznanjem in subjektivno izkušnjo v samem procesu učenja. Na tem področju je prejel tudi štiri častne diplome in nagrade.

Kolbova teorija učenja je postala ena od najbolj priljubljenih in se še vedno pogosto uporablja.

Njegova dela zajemajo številni članki, ki jih je objavil v strokovnih revijah. Naj navedem tudi nekaj njegovih najbolj znanih del:

- Kolb, A. Y., Kolb, D. A. (2010). Learning to play, playing to learn : A case study of a ludic learning space (1 ed., vol. 23, pp. 26-50). Journal of Organizational Change Management.
- Kolb, A. Y., Kolb, D. A. (2009). In Armstrong, S. J. & Fukami, C. (Ed.), Experiential learning theory: A dynamic, holistic approach to management learning, education and development (pp. 50). London: Sage Publications Handbook of Management Learning, Education and Development.
- Kolb, D. A., Boyatzis, R. E., & Mainemelis, C. (2000). Experiential Learning Theory: Previous Research and New Directions. In Perspectives on cognitive, learning, and thinking styles. Sternberg & Zhang (Eds.). NJ: Lawrence Erlbaum.
- Kolb, D. A. (1984). Experiential learning: Experience as the source of learning and development. New Jersey: Prentice-Hall.
- David A. Kolb. (2008). American Men & Women of Science: A Biographical Directory of Today's Leaders in Physical, Biological, and Related Sciences, Gale.
- Kolb, A. Y., Kolb, D. A. (2011). Kolb Learning Style Inventory 4.0 Boston MA: Hay Group.

6.1 KRITIKA PO KOLBU

Zgodnje učenje vpliva na razvoj osebnega stila učenja, ki ga posameznik razvija od zgodnjega otroštva naprej. Glede na to, da so izobraževalni programi v vrtcih in osnovnih šolah komercialne narave in posplošeni, v sistemu srednjega izobraževanja postanejo do posameznika popolnoma neosebni in še bolj zaostreni. Pridobljeni zgodnji način učenja posameznika vpliva na njegov kasnejši odnos do načina učenja in pridobivanja novih znanj. Kolb pri fazah in ciklih učenja ne upošteva časa in števila učencev. Kvalitetno delo poteka individualno ali v majhnih skupinah do največ 2 učenca. Pri delu z učencem je potrebno upoštevati tip zaprte ali odprte osebe, način učenja in pridobivanja novih znanj, že dosežen nivo izobrazbe, delo, ki ga trenutno opravlja, in sposobnost sprejemanja kompetenc.

Sposobnost sprejemanja kompetenc je v procesu učenja na prvem mestu, saj je takojšnja ali je sploh ni. Pomembne so odnosne kompetence, pri katerih gre za delo z ljudmi in za ljudi. Vse ostale naloge v procesu učenja praktične vožnje za delovanje zahtevajo primerne veščine in so

tehnične narave. V procesu učenja mora kandidat za bodočega voznika od začetnega sprejemanja kompetenc, prilagajanja in urjenja veščin preiti skozi proces mimikrije, se metamorfno spreobrniti in prevzeti mesto vodje, iniciativnega pobudnika in izvajalca. Kandidat mora narediti transfer in v procesu praktične kompetence znati prenesti pridobljena znanja. Pridobljena teoretična in praktična znanja, spretnosti in sposobnosti, so rezultat unikatnosti. Posameznik mora od zunanje-začetnega nivoja in grobih veščin, prehajati k notranje-naprednim in bolj finim veščinam. Prehod od začetnih k bolj naprednim in od grobih do finih motoričnih in osebnih veščin poteka izključno in samo preko dodajanja vrednosti že obstoječim in osvojenim veščinam. Dodane vrednosti so odnosi do drugih udeležencev v prometu, takojšnja pomoč in logično sklepanje. Kandidat za voznika, z razvitim občutkom empatije, notranjim instinktom in občutkom za sočloveka, o logičnih in jasnih stvareh, kot je dodajanje vrednosti, ne sprašuje. Tak kandidat nima težav pri odstopanju prednosti pešcu, kolesarju in ostalim udeležencem v prometu in tudi ne potrebuje specifičnih navodil in dodatnih pojasnil, ali je potrebno in zakaj je potrebno ustaviti pred prehodom za pešce in kdo ima prednost na prehodu za pešce. Tak kandidat že osvojene veščine samostojno oplemeniti z lastnim dodajanjem vrednosti. Ker so takšni kandidati prava redkost in presenečenje za učitelja vožnje, mora večino dodatne vrednosti podati kar učitelj sam. Učitelj, ki želi doseči smoter, mora uporabiti vsa razpoložljiva sredstva, ki so mu na voljo. Tako svoje delo ne plemeniti zgolj verbalno, temveč uporabi makete avtomobilov in križišč, grafično in slikovno gradivo, specialne fotografije, praktične prikaze z risanjem, dodatno razlago in teorijo. Pri kandidatih, ki v pojem svobode dobesedno verjamejo, tehnika prepričevanja, razlage, dokazovanja in strogosti pri dodajanju vrednosti ne zaleže. Takšni kandidati neodgovorno in brezglavo drvijo v nevarnost.

Kolb se osredotoča le na učenje v varnem in statičnem okolju in ne upošteva dinamičnega in nevarnega področja, v katerem se prepletajo vsi tipi človekove osebnosti, kjer ni izjem in kjer so se vsi dolžni prilagajati, prevzemati pobude, pomagati, logično sklepati, biti aktivni, ko to zahteva situacija, zbirati informacije, jih analizirati in sprejeti včasih tudi usodne odločitve. Učni sistem je preskriptiven. Kategorizira štiri faze in štiri cikle, čeprav posameznika in njegovo osebnost najdemo v dveh ali celo štirih povezavah, ki jih učenec v fazi učenja lahko preskoči, nekatere pa nekajkrat ponovi. Ljudje se razlikujejo po načinu učenja, po času in situacijah. Ista oseba lahko v različnih situacijah uporablja iste pristope in v istih situacijah uporablja različne pristope. Ljudje se učijo tudi preko branja, pisanja, gledanja in opazovanja. Za učenje uporabljajo interaktivne medije, kot je YouTube. Vsak cikel je odvisen samo od

učenca, psihodinamike, teme, ki se je uči, njegove motivacije za učenje, osebnosti, časa in energije, ki jo vlaga.

Zato je kot učni pripomoček in podpora učenju potrebno upoštevati tudi informacijsko tehnologijo in digitalne pripomočke za e-učenje, na katere Kolb ni pomislil. Smo v času, v katerem je potrebno izkoristiti skupinsko učenje in ustvarjanje in pri tem uporabljati socialno bogate interaktivne digitalne medije. Kljub temu da je Kolbov model zastarel, je še vedno temeljna podlaga za GDE matriko in standardna vsebina na vseh rednih in dopolnilnih izobraževanjih za vse strokovne delavce na prometnem področju.

7 GDE MATRIKA

Za doseganje ciljev pri učenju kandidatov za voznike, se uporablja tudi Goals for Driver Education ali skrajšano GDE matrika, ki se poleg Kolbovega načina učenja uporablja za izobraževanje učiteljev vožnje. Bistvena sprememba, ki jo GDE matrika uvaja je, da naj bi učitelj postajal usmerjevalec in voditelj v izobraževalnem procesu.

GDE matrika je dogovorjen model, s katerim Evropa poskuša izboljšati kakovost poučevanja vožnje in boljše vključevanje v promet. Pri tem sta pomembna predvsem dva cilja:

- Prvi cilj je novega voznika pripraviti na to, da bo razvil kompetence in spretnosti in z njimi dosegel takšno mobilnost, da se bo lahko uspešno vključil v promet.
- Drugi cilj je vzgojiti varnega voznika, ki bo v prometu spoštoval lastno varnost in varnost drugih udeležencev.

GDE matrika sestoji iz štirih stopenj in treh kompetenc.

7.1 ŠTIRI STOPNJE GDE MATRIKE

1. stopnja - UPRAVLJANJE VOZILA

Tukaj se šolajoči naučijo:

- Upravljanja z vozilom
- Uporabe komand
- Speljevanja in ustavljanja
- Uporabe sklopke in menjalnika

- Vožnje v križiščih, krožiščih in na prehodih za pešce
- Lege vozila
- Vodenja vozila
- Kam pogledati
- Vrtenja volana

2. stopnja – SODELOVANJE Z DRUGIMI UDELEŽENCI

Tukaj se šolajoči naučijo sodelovanja in povezovanja z drugimi udeleženci v prometu in reševanja različnih prometnih situacij:

- Opazovanja
- Predvidevanja
- Vožnje pri večji hitrosti
- Ocene vrednosti in sprejemanja odločitev v danih prometnih situacijah
- Varne vožnje
- Eko vožnje
- Stabilnosti vozila

3. Stopnja – NAČRTOVANJE POTI IN DALJŠA VOŽNJA

Tukaj se šolajoči naučijo specifične daljše vožnje:

- Motivacije za vožnjo
- Načrtovanja poti
- Motečih elementov na poti
- Vpliva sopotnikov
- Eko varčne vožnje, ki je specifična za daljšo vožnjo
- Vpliva opojnih substanc, kot sta alkohol in droge.

4. Stopnja – ŽIVLJENJSKI CILJI IN VEŠČINE

Ta stopnja se osredotoča na voznikovo osebnost in njegov način razmišljanja, ki vplivata na njegovo obnašanje med samo vožnjo. Šolajoči spoznajo:

- Tvegano obnašanje
- Lastne poglede na vožnjo
- Osebne življenjske cilje
- Kritično ovrednotijo lastne veščine

- Tvegane osebnostne skupine

7.2 TRI KOMPETENCE GDE MATRIKE

V tem sklopu so tri kompetence, ki vse štiri stopnje povezujejo v skladno celoto. Na vsaki kompetenci mora učenec pridobiti:

1. Znanje in veščine, primerne predpisani stopnji
2. Razumeti rizične faktorje, ki spremljajo predpisano stopnjo
3. Prepoznati in oceniti lastno znanje in veščine, ki sovpadajo s predpisano stopnjo.

Tradicionalno se učenje vožnje osredotoča na nižje stopnje GDE matrike, ker tako zahtevajo ocenjevalni testi na praktičnem delu izpita. Tretja in četrta stopnja GDE matrike se skoraj vedno zanemarita, ker je zaradi prenizkega števila ur ne dosežemo.

7.3 ODGOVORNOST UČITELJEV VOŽNJE

Kot učitelji vožnje smo odgovorni, da kandidati, ki jih učimo, dobijo vsa potrebna znanja in veščine, ki so potrebne za samostojno in varno vožnjo potem, ko niso več pod nadzorom učitelja vožnje. Svojega bremena in odgovornosti smo učitelji vožnje odrešeni, takoj ko kandidati za voznike uspešno opravijo praktični del izpita. Vzrok temu je v večini primerov ravno v starših, ki so plačniki stroškov vozniškega izpita. Svojo skrb, da bi njihovi otroci opravili vozniški izpit čim hitreje in čim ceneje, izražajo samo do uspešno zaključenega usposabljanja. Včasih se kateri od starejših in zrelejših kandidatov vrne zaradi osvežilnih ur in tak kandidat pridobi največ. Sicer pa kandidatov po opravljenem izpitu ne vidimo več, razen, če se pridejo pokazati in pohvaliti z novim avtomobilom, ki ga vozijo.

Od mladostne razposajenosti, veseljačenja, pitja alkohola do tragedije je samo en korak. In tega se ne zavedajo starši niti država in mladi še najmanj. Zato bi se stopnja odgovornosti po opravljenem praktičnem izpitu morala prenesti naprej, najprej na starše, na mlade voznike, na sovoznike, prijatelje, zavarovalnice in tudi na prodajalce vozil in ostale udeležence prometnega kolesja, ravno zaradi negativnih statističnih podatkov, da je eden izmed petih voznikov začetnikov vpleten v prometno nesrečo III. kategorije, bodisi zaradi alkohola bodisi zaradi neprilagojene hitrosti (Ministrstvo za notranje zadeve RS, Policija 2017).

7.4 PROMETNE NESREČE

Prometna nesreča je nesreča na javni cesti ali nekategorizirani cesti, ki se uporablja za javni cestni promet, v kateri je bilo udeleženo vsaj eno premikajoče se vozilo in je v njej najmanj ena oseba umrla ali je bila telesno poškodovana ali je nastala materialna škoda (ZPrCP Ur. l. RS 109/2010, 109. čl.).

Prometne nesreče se glede na posledice delijo na štiri kategorije:

- 1. prometna nesreča I. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je nastala samo materialna škoda;*
- 2. prometna nesreča II. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba lahko telesno poškodovana;*
- 3. prometna nesreča III. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je najmanj ena oseba hudo telesno poškodovana;*
- 4. prometna nesreča IV. kategorije – prometna nesreča, pri kateri je kdo umrl ali je zaradi posledic nesreče umrl v 30 dneh po nesreči.*

Statistični podatki policije o prometnih nesrečah za obdobje januar – december 2016/2015 izkazujejo porazne in skrb vzbujajoče podatke. V tem obdobju se je število prometnih nesreč IV. kategorije povečalo kar za 13 % glede na enako obdobje leta 2015. Število umrlih oseb se je povečalo za 8 %, iz 120 na 130 oseb.

Slika 7.1: Prometne nesreče in posledice

	število prometnih nesreč	število prometnih nesreč s smrtnim izidom	število prometnih nesreč s tel. pošk.	število prometnih nesreč z mat. škodo	umrli	hudo tel. pošk.	lahko tel. pošk.
2015	17.994	111	6.512	11.371	120	937	7.835
2016	17.930	125	6.366	11.439	130	850	7.603
primerjava 16/15	+/- %	+ 13 %	- 2 %	+ 1 %	+ 8 %	- 9 %	- 3 %

Vir: Ministrstvo za notranje zadeve RS, policija (2017b).

Slika 7.2: Alkoholizirani povzročitelji prometnih nesreč

	vsi povzroč.	alko. povzroč.	število prometnih nesreč s smrtnim izidom	število prometnih nesreč z hudo tel. poškod.	število prometnih nesreč z lahko tel. poškod.	število prometnih nesreč z mat. škodo	povpreč. stopnja alkohol.
2015	15.433	1.517	33	127	478	879	1,44
2016	15.606	1.872	40	157	590	1.085	1,44
primerjava 16/15	+ 1 %	+ 23 %	+ 21 %	+ 24 %	+ 23 %	+ 23 %	+ 0,22 %

Vir: Ministrstvo za notranje zadeve RS, policija (2017b).

Policisti so od januarja 2016 do konca decembra 2016:

Ugotovili, da se je na slovenskih cestah zgodilo za 14 % manj cestnoprometnih kršitev predpisov, so pa izrekli za 29 % več opozoril. Odredili so 72 več strokovnih pregledov (alkohol) in ugotovili, da je bilo 551 (470) pozitivnih.

Med udeleženci v prometnih nesrečah se povečuje delež pešcev!^{2,3}

Med številom udeleženih v prometnih nesrečah se povečuje delež voznikov osebnih vozil 45 (37) in pešcev 22 (16). Zelo skrb vzbujajoč je tudi delež udeleženih kolesarjev 13 (14) in voznikov motornih koles 22 (25). Povečal se je tudi delež udeleženih voznikov mopedov 2 (1), voznikov tovornih vozil 3 (1) in celo voznikov traktorjev 4 (2).

Največ mrtvih je bilo na avtocestah 23 (13), na lokalnih cestah 12 (8), v naseljih z ulicami 21 (18) in na regionalnih cestah 38 (38). Delež na hitrih cestah 3 (2), v naseljih brez ulic 15 (17), na glavnih cestah 17 (22) in na turističnih cestah 1 (1) se je nekoliko zmanjšal.

Policisti so med najpogostejše dejavnike prometnih nesreč IV. kategorije uvrstili neupoštevanje pravil o prednosti 25 (20), kar zopet kaže na pomanjkljivosti učnega sistema. Zaskrbljujoč je tudi podatek o nepravilnostih pešca. Številka je iz 2 udeležencev v letu 2015, v letu 2016 poskočila kar na 10 udeležencev! Število udeleženih zaradi vožnje v napačno smer se je znižalo 24 (30).

² Podatki z datumom obdelave 10. 2. 2017.

³ Podatki v oklepajih so za enako obdobje leta 2015.

7.5 KRITIKA GDE MATRIKE

GDE matrika je eden izmed mnogih projektov, s katerim naj bi poskušali znižati število prometnih nesreč, še posebno tistih, ki jih povzročajo mladi vozniki. Evropska komisija je predstavila direktive, s katerimi naj bi znižali število nesreč in povečali varnost v prometu na splošno. GDE matrika naj bi združevala teoretično znanje s praktičnimi izkušnjami. Projekt GDE matrike, v katerem so sodelovale Avstrija, Francija, Velika Britanija, Nizozemska, Španija in Švedska, je že od leta 2002 podlaga za izobraževanje novih voznikov in velja za celotno Evropo.

GDE matrika je sedaj stara že skoraj dve desetletji, število nesreč se povečuje in namesto da bi način poučevanja izboljšali, posodobili in prilagodili npravem in tempu življenja sodobnega človeka, smo prisiljeni poučevati po zastarelih in neuspešnih metodah.

Poučevanje po GDE matriki ni uspešno iz dveh razlogov:

1. Teorije ne znamo povezati s prakso.
2. Nerazumevanja GDE matrike.

Vzrokov za neuspešnost GDE matrike je več. V Sloveniji se s predpisovanjem načinov poučevanja in predajanja teoretičnega in praktičnega znanja ukvarjajo teoretiki, med katerimi najdemo ljudi, ki s stroko niso povezani niti imajo eno samo praktično prevoženo uro s kandidatom za bodočega voznika.

Za neuspešnost GDE matrike bi lahko bili odgovorni tudi učitelji vožnje, katerih znanje temelji na vsakoletnem teoretičnem usposabljanju, ki je za podaljšanje učiteljske licence obvezno. Vsakoletno teoretično usposabljanje, katerega nosilka je Agencija RS za varnost prometa (v nadaljevanju AVP), bi na lestvici od 1–5 ocenila zadostno ali komaj dobro. Učiteljem vožnje namesto želenih konkretnih znanj o delu s kandidati posreduje obilo nepomembnega balasta, kot so predavanja o uživanju kave in o delovanju ladijskih turbin. Zato je med teorijo in prakso velik razkorak, kjer bo krivca zelo težko najti. Ker znanje poteka od abstraktnega h konkretnemu, bodo teoretiki še vedno uporabljali abstraktne koncepte, ki jih naredijo bolj strokovne, kot pa dejansko so, medtem ko bodo kandidati za bodoče voznike še naprej informacije iskali in pridobivali preko spleta, pri znancih in prijateljih.

8 KAKO POUČEVATI

Poučevanje GDE matrike bi moralo biti bolj preprosto. Klasično in zaprto formo poučevanja bi morali zamenjati z bolj sodobnim in odprtim načinom poučevanja, ki bi bil bolj fleksibilen, individualiziran, krojen po meri posameznika, tako po vsebini kot po času.

V modernem svetu in v državah I. sveta se vse bolj uveljavljata skupinsko učenje teorije preko Webinarjev in samostojno učenje preko spleta. Šolajoči v turbulenci svobodnega sveta ni obremenjen s časom, si ga prilagaja in k učenju pristopa, ko je pripravljen in za učenje ustrezno motiviran. Glede na svoje osebne izkušnje je za kandidata voznika pomemben le pozitiven rezultat in uspešno opravljen izpit iz teorije CPP, za kar je šolajoči ustrezno nagrajen z dovoljenjem, da pristopi k praktičnemu delu voznškega izpita. Pri nas je poučevanje teorije cestnoprometnih predpisov tradicionalno zaprto in statično vezano na omejen prostor. Fizična prisotnost na predavanjih je obvezna. Šole vožnje in predavatelji so izpostavljeni izrednim pritiskom, zaradi nenapovedanih nadzorov, med katerimi nepoklicane in nepovabljene osebe, sumljivih kompetenc in morda celo neprimerne izobrazbe, prisostvujejo predavanjem, ki ne smejo odstopati od zakonsko predpisanega vzorca. Vsak poskus uvedbe ali izvedba drugačnega, sodobnega, šolajočemu bolj prijaznega pristopa in metodike, je sankcioniran.

Tako kot pri izvajanju teoretičnega dela za bodoče voznike ob zid trčimo tudi na področju izobraževanja za učitelje vožnje, kjer bi pravo osvežitev predstavljala praktična usposabljanja, ki bi se jih učitelji vožnje zagotovo z veseljem udeležili. Praktična usposabljanja bi lahko bila širše zastavljena. Prva ovira, ob katero trčimo, je primeren prostor. Ljubljana ne razpolaga z modernim in opremljenim poligonom. Prve ure praktične vožnje se izvajajo na neurejenem, zanemarjenem in smeti polnem delu ljubljanskega smetišča, na katerem ob nedeljah poteka avto sejem in ob ponedeljkih šole vožnje praktično usposabljanje izvajamo med ostanki smeti, steklenic in steklenih črepij. Druga ovira, ob katero trčimo, je vpetost v finančne, politične in zakonske okvirje in zasebne interese, ki ne dopuščajo sodobnih sprememb. Učitelji vožnje v Ljubljani smo tako obsojeni na prekletstvo ljubljanskega smetišča.

Slika 8.1: Ljubljanski "poligon"⁴



Vir: Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, d.o.o. (2017).

Slika 8.2: Poligon v Avstriji⁵



Vir: ÖAMTC Driving Technology (2017).

⁴ Na sivem območju, ki je razvidno iz fotografije, se zbirajo velikanski kupi odpadkov in smeti. Območje v skupni izmeri 25.000 km² so skrčili in je od "mini" ceste in "mini" krožišča ločeno s preprosto mrežasto ograjo.

⁵ Poligon za trening varne vožnje v Avstriji. Razprostira se na 130.000 m².

Sem pa prepričana, da bi učitelji vožnje preko prakse bolj poglobljeno in bolje razumeli namen, pomen in smisel poučevanja po GDE predlogi. Učenje vožnje je praktična veščina. Izvajalci permanentnih izobraževanj bi morali teoretično usposabljanje učiteljev vožnje povezati s praktičnim usposabljanjem in konkretnimi primeri. Matrika bi morala predstavljati samo orientacijski okvir za delo, ki bi ga učitelj vožnje individualno prilagajal in praktično predajal potrebno znanje.

Ker poučevanje in vožnja nista skupinsko, temveč povsem individualno delo, sta nivo 3. in 4. skoraj nepomembna. Vozniki imajo različne predstave, kako priti do cilja. Za nekatere vožnja predstavlja samo premagovanje razdalje od točke A do točke B. Drugi razmišljajo samo o tem, kako priti na cilj varno, v določenem času in ne glede na hitrost.

GDE matrika ne bi smela biti samo za nove voznike. Nivo 1. in 2. bi morali upoštevati tudi vozniki, ki so vozniško dovoljenje že pridobili.

Ker se večina učiteljev vožnje ukvarja samo s praktičnim delom voziškega izpita, lahko k znanju in večji uspešnosti kandidatov veliko prispevajo že predavatelji cestnoprometnih predpisov. O učenju in novih veščinah pa moramo razmišljati sami.

8.1 NAUČITI SE UČITI

Najprej bi se morali naučiti, kako se učiti. To je formalni, neformalni, priložnostni in nenamerni proces učenja, ki nas spremlja celo življenje in v katerem se skoraj vedno raje osredotočamo samo na to, kaj se učimo in ne na to kako se bomo nečesa naučili.

- ❖ Formalni proces učenja poteka v statičnem okolju in izraža namero, katere cilj je doseči določen nivo znanja in nagrado v obliki uradno priznanega in verificiranega potrdila, certifikata ali diplome. Je časovno omejeno.
- ❖ Neformalni proces učenja je organski in anorganski. Izraža namero, katere cilj ni doseči določenega nivoja znanja in nagrade v obliki verificiranega potrdila, certifikata ali diplome. Poteka celo življenje.

- ❖ Priložnostno učenje je lahko namerno in nenamerno. Po večini je fragmentirano in neformalno in poteka v različnih okoljih.
- ❖ Nenamerno učenje ne izraža namere niti želje po učenju. Ker se komunikaciji in stiku s svetom ne moremo izogniti, je nenamerno učenje, bodisi prijetno bodisi neprijetno, prisiljeno in vsiljeno. Ker človek v vsakem trenutku s telesom oddaja svojo govorico, komunikacija poteka zavedno in nezavedno. V procesu nenamernega učenja začne oseba podatke in informacije pridobivati vizualno, slušno, akustično, z okusom, vonjem in otipom, v trenutku ko sreča drugo osebo. Ko oseba pridobi zunanje informacije, jih ponotranji in uskladišči. Ko jih potrebuje, ponotranjene podatke ozavesti, podoživi kot dobro ali slabo izkušnjo in se glede na informacije, ki jih ima tudi odzove.

Večina učenja je aktivni proces, sestavljen iz zapiskov, raziskovanja in nalog. S spodbujanjem razmišljanja o tem, kako se bomo nečesa naučili in kaj se bomo naučili, izboljšujemo tudi lastne predstave in izvedbo. Do uspeha vodi več načinov učenja. Na to, kako se bomo nečesa naučili vpliva več faktorjev, ki jih s pomočjo različnih pristopov odkrije vsak učenec. Kot učenci smo različni. Imamo različne pristope. Ni pomembno, ali delamo v skupini ali individualno, metoda, ki odgovarja enemu učencu, ni nujno dobra tudi za drugega učenca.

Na pristop k učenju vplivajo:

- Čustvena inteligenca,
- motivacija, zaradi katere sploh pridobivamo neko znanje,
- naša osebna zgodovina učenja, ki se je izoblikovala že v osnovni šoli in skozi druge nestrukturirane oblike pridobivanja znanj in
- kvaliteta učnega okolja.

Celotno učenje ima tudi čustveno komponento, ki jo je treba prepoznati in medsebojne napetosti reševati sproti, sicer je delo otežkočeno ali celo onemogočeno.

Zavedanje načina učenja nam omogoča učinkovitejši pristop in bolj pravi izbor lastnih ciljev.

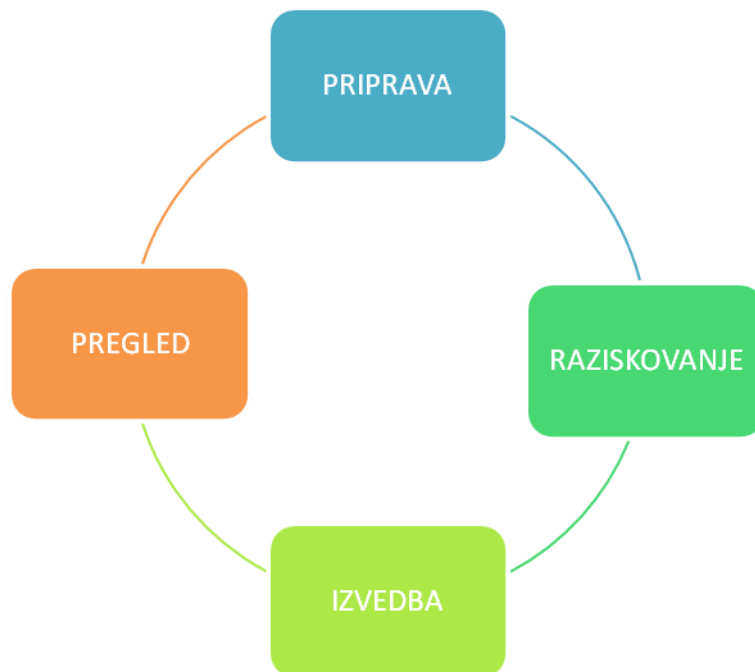
8.2 PROCES UČENJA

Proces učenja sestavljajo 4 faze:

- priprava,
- raziskovanje,
- izvedba,
- pregled.

1. Priprava na učenje in snov je najbolj pomemben začetek učnega procesa. Na tej točki lahko dobro premislimo o času, cilju in načinu, s katerim bomo dosegli zastavljeni cilj in si izdelamo osebni, individualizirani izobraževalni načrt.
2. Raziskovanje je faza, v kateri s pripravo že zaključimo in se pripravljamo na izvedbo. Na tej točki preučimo potrebno gradivo, spremljamo napredek in prosimo za pomoč in dodatna pojasnila.
3. Izvedba je faza konkretne akcije raziskovanega elementa in že dobi določeno formo. Na tej fazi opazujemo svojo izvedbo glede na navodila in kriterije, ki smo jih dobili in se kritično ocenimo. Kritičnega ocenjevanja se moramo naučiti in biti realni, sicer je samoocena nerealna, ker ne bomo sposobni prepoznati in ovrednotiti napak, ki jih delamo.
4. Pregled je zadnja faza, v kateri dobimo povratne informacije, iz katerih se učimo. Deležna je kritike ali pohvale in popravkov. Ta faza nam pomaga, da se uspešno pripravimo za naslednjo nalogo. Ta faza je najtežja, saj se moramo naučiti sprejeti kritiko, si vzeti čas in nalogo popraviti, čeprav bi radi šli že na naslednjo.

Slika 8.3: Faze učenja



Proces učenja ni samo ena naučena naloga, ampak kontinuiran proces in pri voznikih traja celo življenje. V fazi učenja urimo tudi svoje motorične sposobnosti in veščine. S pridobitvijo vozniškega dovoljenja lahko na primeren način tudi bolje opravljamo svoje delo, se samozaposlimo ali dobimo določene beneficije.

Za dobro učenje je potreben tudi dober učitelj in tega si lahko poiščemo sami.

8.3 POIŠČIMO DOBREGA UČITELJA

V procesu učenja je zelo pomemben odnos z učiteljem. Za kandidata je pomembno, da učitelj posluša in prisluhne kandidatovim idejam, da ga podpre, razjasni morebitne nejasnosti, kandidata umiri, znanje uvaja postopoma in strpno. Učitelj mora biti kandidatu dostopen. Za kandidata mora imeti dovolj časa in interes, da mu prisluhne.

Kandidat skupaj z učiteljem rešuje težave, načrtuje, izbira in uri določene veščine z namenom, da bi nastalo težavo kar se da uspešno rešil.

Kar je definirano kot problem, je odvisno od snovi in situacije, v kateri je določeno veščino potrebno pokazati v odnosni kompetenci, ne samo učitelju vožnje, ampak tudi ocenjevalcu pri praktičnem preverjanju znanja.

9 HITROST UBIJA

Obvladovanje vozila in različnih prometnih okoliščin je pomembna spretnost in veščina vsakega voznika. Povzročitelji nesreč so največkrat mladi vozniki. Osnovni faktorji za nesreče so nezkušenost, nezrelost, neprimerno obnašanje in tveganje. Posebej bi poudarila samoprecenjevanje, nizko samokritiko in neodgovorno brezglavo divjanje, ki voznika začetnika spremlja od prve praktične učne ure naprej.

Mladi vozniki povzročijo več nesreč kot starejši. Po najnovejših podatkih Svetovne zdravstvene organizacije, ki zajema podatke skupno za 93 držav (WHO 2017b), je v letu 2013 zaradi prometnih nesreč umrlo 1,25 milijona ljudi. Samo v Sloveniji 6,4 osebe na 100.000 prebivalcev. S podatki, ki kažejo, da osebe mlajše od 15 let popijejo 10,9 litrov čistega alkohola, se Slovenija uvršča v sam vrh držav, v katerih mladi popijejo največ alkohola! Poškodbe, pridobljene v prometnih nesrečah, se rangirajo v 9 najbolj pogostih vzrokov za smrt, ki jih povzročijo vozniki stari 15–29 let in skoraj 60 % smrti povzročijo vozniki stari 15–44 let. Zaradi samoprecenjevanja, nezadostnih izkušenj in pomanjkljivega znanja prometnih pravil so mladi vozniki površni, neodgovorni in se ne čutijo dolžne spoštovati prometne zakone, medtem ko imajo starejši in bolj izkušeni vozniki drugačen odnos. Bolj kot hitrost sama, so za starejše voznike pravila in odredbe bolj pomembna, jih spoštujejo in imajo do njih bolj resen in odgovoren odnos. Prav tako imajo starejši vozniki bolj spoštljiv in drugačen odnos do organov nadzora.

Mladi vozniki predstavljajo rizičen faktor, ki o tveganju ne razmišlja. Svoje vozniške sposobnosti precenjujejo. Opiate enačijo s pokajeno cigareto. Alkohol jih spodbuja. Tveganja podcenjujejo in jih ne jemljejo resno. Mnoge pri tem spodbujajo ravno starši, ki mladostniku, pri katerem se zanimanje za upravljanje vozila lahko razvije in pokaže že pri 10–13 letih, dovolijo manevrirati in upravljati vozilo. Takšni kandidati v procesu vožnje delujejo preveč samozavedno, uporniško, nedovzetno za nasvete in navodila, ali pa preveč prestrašeno, kar ogroža celoten prometni sistem in zelo oteži delo učitelju vožnje. Delo z brezglavim ali s prestrašenim kandidatom je izjemno težko, saj se poleg podajanja in razlage novih veščin, učitelj vožnje sooča tudi s porušenim psihičnim in emocionalnim ravnovesjem kandidata. Njihovo obnašanje je neprimerno, vožnja drzna, prehitra ali prepočasna, z nepredvidljivimi manevri in zelo nevarna.

Mladostniki, ki se vozijo brez voznškega izpita bolj pogosto tvegajo, izsiljujejo in si prometna pravila razlagajo po svoje. Takšni kandidati za bodoče voznike in mladi vozniki so neprilagojeni in psihopati. "Psihopati nimajo vesti in so nezmožni sočustvovanja, občutka krivde ali lojalnosti do kogarkoli, razen do samih sebe" (Habiak in Hare v Furnham 2012, 24). In tam, kjer drugi gradijo, psihopati podirajo.

Prehitrih voženj, tesnega sledenja, vožnje ob boku, tesno prehitevanje in tveganje, da se zaletijo v drugo vozilo, ne povezujejo z visokim tveganjem. Podcenjevanje tveganja, zaznava tveganja in spretnosti so najbolj kritični dejavniki, ki sodelujejo pri prometnih nesrečah, v katerih so udeleženi mladi vozniki. Mladi vozniki imajo ožje polje zaznavanja tveganja, saj med vožnjo velikih tveganj ne zaznavajo. Nekaj tveganja zaznajo le na relacijski vožnji, po ovinkasti cesti.

Njihovo tvegano vožnjo spodbuja pogum, kazanje pred prijatelji in želja po vznemirjenju. Nizka zaznava tveganja in hitrost pa sta pogosto smrtonosna kombinacija, v katero drvijo brez razmišljanja o tveganju, prostovoljno in z nasmehom na obrazu.

10 PRAKTIČNI DEL IN PRILOGE

10.1 CILJI

Veliko že vemo o šolah vožnje, manj pa o samem izobraževanju učiteljev in kandidatov. Namen diplomske naloge je predstaviti zadovoljstvo učiteljev vožnje z vsakoletnim obveznim permanentnim izobraževanjem, ki ga izvaja Agencija za varstvo prometa (AVP), vplive na način izbire šole vožnje in vozniške navade v Sloveniji. Cilj naloge je izboljšati učni program učiteljev vožnje in kandidatov, na katere učitelji preko praktičnega dela prenašajo svoje znanje, ugotoviti želje bodočih voznikov ter s tem prispevati k znižanju števila prometnih nesreč.

10.2 NAČIN DELA IN HIPOTEZE

Zaradi občutljivosti tematike sem se odločila za anonimne anketne vprašalnike in postavila naslednje hipoteze:

1. Učni načrt za učitelje vožnje in posledično tudi za bodoče voznike začetnike, ni primeren.
2. Zaradi slabega učnega načrta so vozniške navade v Sloveniji slabe.
3. Izbira šole vožnje temelji na izkušnjah znancev in prijateljev.

11 RAZISKOVALNA METODA

11.1 ANKETE

Glede na tematiko sem se odločila za tri različne anketne vprašalnike, v katerih je bilo število sodelujočih različno. Vsi sodelujoči so v raziskavi sodelovali prostovoljno in zaradi občutljivosti obdelovane tematike tudi anonimno. Raziskava je zaradi anonimnosti osebnih podatkov potekala izključno preko različnih socialnih omrežij in strokovnih skupin.

Anketne vprašalnike sem izdelala 7. februarja 2017 in so sestavljeni iz zaprtih vprašanj, ocenjevalne lestvice in vprašanj za podajanje predlogov. Rezultate sem vsebinsko in tabelarno interpretirala skladno s prejetimi odgovori.

11.2 Prva anketa

Na začetku ankete je vsak izmed anketirancev dopolnil podatke o starosti in spolu.

V prvi anketi, v kateri sem postavila hipotezo, da je učni načrt za učitelje vožnje in posledično tudi za bodoče voznike začetnike neprimeren, je sodelovalo 15 učiteljev vožnje. Od tega 13 moških učiteljev in 2 ženski učiteljici, od katerih 4 učitelji vožnje več kot 10 in 6 učiteljev vožnje več kot 20 let izobražuje bodoče voznike. Povprečna starost udeležencev je 43,5 leta. Zaradi subjektivnega odnosa in ker tudi sama že več kot 10 let izobražujem bodoče voznike, v anketi nisem sodelovala.

11.3 Povzetek rezultatov prve ankete

1. Koliko časa ste že učitelj/ica vožnje?



2. Vsakoletna permanentna predavanja za učitelje vožnje na AVP so:

potrebna	8		53.3%
nepotrebna	7		46.7%
Vsi rezultati	15		

3. Cena permanentnega izobraževanja za učitelje vožnje na AVP je:

prenizka	0		0%
previsoka	8		53.3%
primerna	7		46.7%
Vsi rezultati	15		

4. Teme permanentnih izobraževanj, ki jih izvaja AVP za učitelje vožnje so:

primerne	3		20%
neprimerne	12		80%
Vsi rezultati	15		

5. Kako bi ocenili predavatelje permanentnega izobraževanja za učitelje vožnje v letu 2016?

Slabo Izvrstno
2.53 / 5

Med15 udeleženci je povprečen odgovor 2.53 (na skali od 1 do 5).

6. Predava naj:

Izkušen predavatelj in učitelj vožnje	6		40%
Profesor fakultete za promet	3		20%
Še aktivni ocenjevalec na izpitnem centru	1		6.7%
Zaposleni na AVP	3		20%
Zaposleni iz ministrstva za infrastrukturo	1		6.7%
Prometni policist	0		0%
Inženir varnostnih ved	1		6.7%
Vsi rezultati	15		

7. Menite, da delovanje šol vožnje potrebuje organizacijo kot je AVP?

DA	5		33.3%
NE	10		66.7%
Vsi rezultati	15		

8. Koliko znanja za boljše poučevanje kandidatov dobite s strani AVP?

NIČ	9		60%
MALO	6		40%
VELIKO	0		0%
Vsi rezultati	15		

10. Vaši predlogi o temah, ki bi jih želeli slišati na permanentnih predavanjih za učitelje vožnje, o predavateljih, o ceni izobraževanj, pogostosti izobraževanj in o delu AVP.

- 1) Zakoni, pravilniki, vodenje dokumentacije in sankcije
- 2) Pred sprejetjem zakonov ,ki nam krojijo našo usodo bi morali skupaj predebatirati in mi biti med prvimi seznanjeni. Tako kot je to bila praksa pred AVP,v 90h letih. Tudi naši predlogi bi morali biti upoštevani.
- 3) AVP bi mogu narediti anketo v šolah vožnje kater teme naj obravnava na predavanjih.
- 4) Novosti v zakonodaji

53,3 % učiteljev vožnje se strinja, da so permanentna izobraževanja potrebna. 53,3 % učiteljev vožnje meni, da je cena permanentnega izobraževanja previsoka. 80 % učiteljev vožnje meni, da so teme permanentnih izobraževanj neprimerne! 15 učiteljev vožnje je predavatelje permanentnega izobraževanja na skali od 1 do 5 ocenilo z oceno 2.53! 40 % učiteljev vožnje meni, da bi morali predavati izkušeni predavatelji CPP in učitelji vožnje. 66,7 % učiteljev vožnje meni, da za svoje delo ne potrebujejo AVP! 60 % učiteljev vožnje meni, da od AVP ne dobi NIČ znanja, ki bi pripomoglo k boljšemu poučevanju kandidatov. 40 % učiteljev vožnje meni, da od AVP dobi MALO znanja, ki pripomore k boljšemu poučevanju kandidatov. Pri devetem vprašanju so učitelji enotni. 93,3 % učiteljev se strinja, da AVP do šol vožnje in učiteljev vožnje nima primernega odnosa. Šol vožnje ne obvešča, z njimi ne sodeluje, ne nudi nobenega varstva ali pomoči in tudi ni pravočasna pri svojem delu.

Učitelji vožnje si želijo:

- Slišati novosti na področju izobraževanja odraslih.
- Razprav o konkretnih problematikah in temah, kako izboljšati poučevanje v šolah vožnje.
- Več tem s področja zakona in prometa.
- Tekoče obveščanje o zakonskih spremembah, spremembah pravilnikov, predpisov, pogojev za delovanje in načinih izvajanja CPP-ja.
- Izvedbe permanentnega izobraževanja po potrebi in ne vsako leto.
- Teme, ki so povezane s poučevanjem kandidatov in ne želijo poslušati tem, ki so povezane z ladijskimi motorji in turbinami (kar smo poslušali v letu 2016!).
- Več izobraževanja za ocenjevalce praktičnih izpitov, ker so šibki na področju psihologije.
- Slišati o novostih in bolj modernih pristopih poučevanja CPP-ja in praktičnih voženj.
- Teme iz področja psihologije in novostih v prometu.
-

Glede na dobljene rezultate lahko svojo hipotezo sprejemem.

11.4 Druga anketa

Na začetku ankete je vsak izmed anketirancev dopolnil podatke o starosti in spolu.

V drugi anketi, v kateri sem postavila hipotezo, da so voznške navade v Sloveniji slabe, je sodelovalo 38 voznikov. Od tega 10 moških in 28 žensk v povprečni starosti 44.6 leta. Sama v anketi nisem sodelovala. Po izobrazbi ima večina (65,8 %) srednjo izobrazbo, 21,1 % ima višjo šolo, 5,3 % ima univerzitetno izobrazbo, 2,6 % ima magisterij oz. doktorat in 5,3 % ima osnovno šolo.

11.5 Povzetek rezultatov druge ankete

1. Stopnja izobrazbe

Osnovna šola	2		5.3%
Srednja šola	25		65.8%
Višja izobrazba	8		21.1%
Univerzitetna izobrazba	2		5.3%
Magisterij, doktorat	1		2.6%
Vsi rezultati	38		

2. Vozim se po

Urbanem naselju	11		28.9%
Izven naselja	0		0%
Relacije	4		10.5%
Ruralno območje	2		5.3%
Več tipov cest	21		55.3%
Vsi rezultati	38		

3. Če imate vozniški izpit, koliko ur na teden vozite?

Manj kot 2 uri	10		26.3%
2-4 ure	12		31.6%
4-6 ur	5		13.2%
6-8 ur	4		10.5%
več kot 8 ur	7		18.4%
Vsi rezultati	38		

4. Tvegana vožnja

Nikoli	20		52.6%
Občasno	18		47.4%
Pogosto	0		0%
Vedno	0		0%
Vsi rezultati	38		

5. Vzroki za tvegano vožnjo

Všeč mi je velika hitrost	5		13.2%
Promet se hitro odvija	12		31.6%
Preizkušam lastne sposobnosti	2		5.3%
Zaradi adrenalina	3		7.9%
Zaradi prekratke varnostne razdalje vozila, ki je za mano	16		42.1%
Vsi rezultati	38		

6. Se rad prehitro voziš?

Da	2		5.3%
Ne	22		57.9%
Občasno	10		26.3%
Vedno	0		0%
Glede na promet	4		10.5%
Vsi rezultati	38		

7. Si zaradi prevelike hitrosti pripravljen/a tvegati prometno nesrečo?

Da	0		0%
Ne	37		97.4%
Mogoče	0		0%
O tem ne razmišljam	1		2.6%
Vsi rezultati	38		

8. Ste povzročili prometno nesrečo?

Da	6		15.8%
Ne	32		84.2%
Vsi rezultati	38		

9. Vožnja pod vplivom alkohola

Da	2		5.3%
Ne	36		94.7%
Občasno	0		0%
Vsi rezultati	38		

10. Kako bi ocenil svoje vozniške sposobnosti?

Slabo Izvrstno

Med38 udeleženci je povprečen odgovor 5.24 (na skali od 1 do 7).

Večina se vozi tako po naselju kot po avtocesti. Manj kot 2 uri na teden jih vozi 26,3 %, 2–4 ure na teden vozi 31,6 %, 4–6 ur na teden jih vozi 13,2 %, 6–8 ur na teden vozi 10,5 % in več kot 8 ur jih vozi 18,4 %. 52,6 % jih je povedalo, da nikoli ne vozijo tvegano in 47,4 % jih je priznalo, da občasno vozijo tvegano. Kar 13,2 % anketirancev je kot vzrok za tvegano vožnjo navedlo, da jim je všeč velika hitrost. 31,6 % jih tvegano vozi, ker se promet hitro odvija. 5,3

% tvegano vozi, ker preizkuša lastne sposobnosti. 7,9 % jih tvegano vozi zaradi navala adrenalina in 42,1 % jih tvegano vozi zaradi prekratke varnostne razdalje vozila, ki vozi za njimi. Večina anketirancev ne mara prehitre vožnje. 57,9 % se ne mara prehitro voziti. 5,3 % se radi prehitro vozijo. 26,3 % se radi občasno vozijo prehitro in 10,5 % se prehitro vozi glede na promet. Pri prometnih nesrečah so Slovenci previdni. Kar 97,4 % zaradi velike hitrosti noče tvegati prometne nesreče. 2,6 % pa o tem ne razmišlja. 84,2 % voznikov še ni povzročilo prometne nesreče in 15,8 % je že povzročilo prometno nesrečo. 94,7 % voznikov se zaveda tvegane vožnje pod vplivom alkohola in vozijo trezni. 5,3 % jih vozi pod vplivom alkohola. Anketirani vozniki so svoje voziške sposobnosti na skali od 1 do 7, v povprečju ocenili z oceno 5.24.

Iz ankete lahko razberem, da je ena tretjina nedeljskih voznikov in drugo tretjino predstavljajo izkušeni vozniki. Zaradi visokega deleža nedeljskih voznikov tudi voziške izkušnje niso preveč dobre, kar vpliva na samo dinamiko, s katero se promet odvija, in posledično premajhno varnostno razdaljo, ki daje občutek, da voznika od zadaj nekdo priganja. Temu zaradi pomanjkanja voziških izkušenj sledi prevelika hitrost in posledica je prometna nesreča.

Glede na rezultate ankete lahko svojo hipotezo sprejemem.

11.6 Tretja anketa

Na začetku ankete je vsak izmed anketirancev dopolnil podatke o starosti in spolu.

V tretji anketi, v kateri sem postavila hipotezo, da se šola vožnje izbira ne na kvaliteti in usposobljenosti učitelja vožnje, ampak na podlagi priporočil in izkušenj prijateljev in znancev, je sodelovalo 15 anketirancev. Od tega 6 moških in 9 žensk, v povprečni starosti 36 let. Mlajši družinski člani so se sodelovanja v anketi vzdržali.

11.7 Povzetek rezultatov tretje ankete

1. Izbira šole vožnje (avtošole)

Na podlagi osebnih priporočil prijateljev in znancev	10		62.5%
Zaradi inštruktorja	3		18.8%
Cene	2		12.5%
Oddaljenosti od doma	0		0%
Števila odvoženih ur	0		0%
Oglaševanja	1		6.3%
Vsi rezultati	16		

2. Bi si kot starši želeli sodelovati v procesu usposabljanja vašega otroka in dobivati tedenska poročila o napredku?

Da	14		87.5%
Ne	2		12.5%
Vsi rezultati	16		

3. Želim si več praktičnih vaj

V dežju	6		37.5%
Na snegu	6		37.5%
Po temi	2		12.5%
Po suhem	2		12.5%
Vsi rezultati	16		

4. Največ težav mi povzroča

Vzratna vožnja	3		18.8%
Speljevanje z ročno zavoro	2		12.5%
Bočno vzratno parkiranje	5		31.3%
Vzratno parkiranje	1		6.3%
Uporaba sklopke	2		12.5%
Upravljanje vozila	0		0%
Cestno prometna pravila	1		6.3%
Drugo	2		12.5%
Vsi rezultati	16		

Drugi odgovori:

- pravzaprav nič...
- nema

5. Število odvoženih ur do izpita je

Prenizko	6		37.5%
Previsoko	0		0%
Primerno	10		62.5%
Vsi rezultati	16		

6. Pri izbiri šole vožnje je najbolj pomembno

Šolsko vozilo	1	6.3%
Cena posamezne ure	1	6.3%
Izkušnje prijateljev in znancev	3	18.8%
Kvalitetna predavanja CPP	1	6.3%
Odnos z učiteljem vožnje	10	62.5%
Vsi rezultati	16	

7. Vozil bi

Clio	3	18.8%
Polo	2	12.5%
Yaris	2	12.5%
Golf	9	56.3%
Fabia	0	0%
Vsi rezultati	16	

8. Lažje bi vozil/a

Dizel	11	68.8%
Bencin	5	31.3%
Vsi rezultati	16	

9. K voznškemu izpitu pristopam

Na lastno željo	14	87.5%
Na željo staršev	1	6.3%
Zaradi prijateljev in sošolcev	1	6.3%
Vsi rezultati	16	

10. Pri praktičnem usposabljanju naj sodelujejo tudi starši

DA	4	25%
NE	12	75%
Vsi rezultati	16	

60 % anketirancev bi šolo vožnje izbralo zaradi priporočila prijateljev in znancev, 20 % zaradi učitelja vožnje, 13,3 % zaradi cene in skoraj nihče zaradi oglaševanja (6,7 %). Kar 86,7 % staršev si želi sodelovati v procesu usposabljanja otroka za voznški izpit in 13,3 % nima te želje. 40 % si želi več praktične vaje v dežju, 33,3 % bi jih vozilo po snegu, 13,3 % si želi vožnje po temi in 13,3 % si želi vožnje po suhi cesti. Voznikom (33,3 %) največ težav povzroča bočno vzratno parkiranje, vzratna vožnja (20 %), uporaba sklopke (13,3 %), uporaba ročne zavore in celo cestnoprometna pravila (6,7 %). Da je število odvoženih ur do izpitne vožnje primerno, meni 60 % in, da je prenizko, jih misli 40 %. Večini je najbolj pomemben odnos z učiteljem vožnje (60 %) in izkušnje prijateljev in znancev (20 %). Kar 60 % bi si za šolsko vozilo izbralo vozilo tipa Golf, 20 % bi vozili Clio, 13,3 % bi vozili Polo in 6,7 % bi vozili Yaris. 66,7 % bi lažje vozila dizelski motor in 33,3 % bi se jih odločilo za

bencinski motor. 86,7 % jih k voznškemu izpitu pristopa na lastno željo, po 6,7 % jih pristopa na željo staršev ali prijateljev in sošolcev. 73,3 % kandidatov ne želi sodelovanja staršev pri praktičnem usposabljanju in 26,7 % si želi sodelovanja staršev pri praktičnem usposabljanju.

Iz ankete lahko razberem, da kvaliteta šole, izobrazba, izkušnost in znanje učitelja vožnje nista pomembna. Pomembne so slabe ali dobre izkušnje prijateljev in znancev, ki so podlaga za izbor neke šole vožnje. Večina v slabih vremenskih pogojih in temi premalo vozi in nima potrebnih izkušenj. Premalo je poudarka na vzratni vožnji in samem parkiranju. Med bodočimi vozniki krožijo govorce, da je vožnja lažja na dizelskem motorju, kar potrjujejo tudi odgovori na anketna vprašanja. Najbolj me preseneča odgovor, koliko staršev si želi sodelovati v procesu usposabljanja za voznški izpit. Starši pozabljajo, da je vožnja samostojno sprejemanje odločitev in samostojno upravljanje z vozilom. Kandidat, ki za volanom ni samostojen in samozavesten, je v prometu nevaren sebi in drugim.

Glede na rezultate ankete lahko svojo hipotezo sprejemem.

12 ZAKLJUČNA RAZMIŠLJANJA

Ne glede na številne raziskave, lahko stanje v prometu glede na neurejenost in število prometnih nesreč, označim za zastarelo in nesprejemljivo ter zakonsko preohlapno. Prevelike hitrosti, slabe vozniške navade, nekulturnost in neosveščenost tako izkušenih kot neizkušenih voznikov je pripisati neprimernosti izobraževalnega programa tako za voznike kot za učitelje vožnje in stanju na področju šol vožnje, ki se vztrajno spreminja v družinsko in politično prizorišče.

Dobre avtomobilske in vozniške prakse v tujini kažejo manjše število prometnih nesreč, višjo prometno kulturo in večjo ozaveščenost voznikov. Za to je potrebno kvalitetno učno okolje, ki zajema primerno velik in opremljen poligon za varno vožnjo, s katerim mesto Ljubljana in večina drugih mest v Sloveniji, ne razpolaga. Pedagoška ura, ki v Sloveniji traja 50 minut, bi morala biti skrajšana na 45 minut.

Izbira metodike poučevanja bi morala biti prepuščena šolam. Šolam vožnje bi morala biti dovoljena modernizacija in posodobitev učnega procesa po principu samoregulacije in samouravnavanja. Ker je preveč birokracije in totalitarnega represivnega nadzora, šole ne dosegajo tako visokih rezultatov, kot bi jih lahko. Dresiramo telesa in ustvarjamo robote, ki zaradi preohlapne in neprimerne učne matrike nimajo dovolj manevrskega prostora, da prepoznajo in ponotranjijo vrednote in pridobljena funkcionalna znanja.

Prestrukturiranje šol vožnje in samega učnega načrta je nujno potrebno. S primerno didaktiko, boljšo učno matriko in izboljšanim izobraževalnim programom za učitelje vožnje bi ustvarili prostor za dodatna funkcionalna znanja, s katerimi bi zvišali sam nivo znanja, znižali stroške, zvišali kvaliteto, ohranili konkurenčnost in zadovoljstvo ponudnikov in odjemalcev.

Znanje učiteljev in vseh ostalih, delujočih v prometnih programih bi moralo biti habitirano in osveženo na različnih, ne samo teoretskih, temveč tudi na praktičnih tečajih, seminarjih in delavnicah.

Eden izmed pogojev dobre prakse in učenja sta tudi prometni jezik in njegova simbolika, ki v Sloveniji ne dosegata predpisanih standardov. Prometni znaki so velikokrat postavljeni na

neprimernih mestih, preblizu ali predaleč od križišč. Tam, kjer bi morali biti postavljeni, jih ni. Tam, kjer niso potrebni, so. Oznacbe cestišč in smernih vozišč so pogosto zabrisane in neprimerne. Pogosto je opaziti tudi zavajajoče ostanke slabo pobrisanih črt, ki voznike, ki cest in ulic ne poznajo, zelo zmedejo.

Prometno vzgojo bi bilo potrebno uvesti že v vrtnice in osnovne šole, kjer bi se najmlajši skupaj s starši seznanili, kaj se na cesti sme in kaj ne.

Glede na statistične podatke je pri nas v prometu še vedno veliko starejših voznikov, ki s svojo počasno in nedinamično vožnjo ogrožajo druge udeležence in svojega prometnega znanja ne osvežujejo. Svoja teoretska in praktična znanja bi morali poglobiti, osvežiti in redno obnavljati.

Glede na rezultate ankete so vozniško znanje in veščine pri voznikih povprečne in jih je s primernim izobraževalnim programom možno povečati in izboljšati. Ker znanje vožnje ni omejeno samo na prestavljanje menjalne ročice, bi šola vožnje morala dobiti večjo težo pri odločanju in dejanski pomen pedagoške in izobraževalne institucije, kar zajema popolno prestrukturiranje GDE matrike in več poudarka na sami kvaliteti praktičnega in teoretičnega izobraževanja tako učiteljev vožnje kot tudi bodočih voznikov in povratnikov.

Pristop k izobraževanju bi moral biti individualno prilagojen in podprt z ustrezno literaturo in takojšnjimi povratnimi informacijami s strani kandidatov kot AVP. Posamezniku bi se morala prilagoditi tudi stopnja zahtevnosti in več ur praktične vožnje na poligonu. Izdelava izobraževalnega programa za vsakega posameznika bi morala biti prepuščena izključno učitelju vožnje, ki je edini, ki preko dela s kandidatom prepozna njegove kognitivne funkcije, kot so ocena vrednosti, predvidevanje, reakcijski čas, hitrost procesiranja videnih informacij in izvršilna izvedba. Določene kognitivne funkcije od posameznika do posameznika odstopajo in zahtevajo več ali manj časa za urjenje. Posplošene ure treninga izvedbe posamezne vaje, zato niso primerne. Le na podlagi dobre ocene kognitivnih funkcij, lahko učitelj vožnje posamezniku predpiše primeren osnovni in dodatni izobraževalni program, ali po potrebi v svoje delo vključi in zajame še več potrebnega materiala in praktičnih vaj.

13 LITERATURA:

1. Adam, Andrej. 2017. Ideološko nakladanje zakriva resnico. *Šolski razgledi* 9 (5). Dostopno prek: http://www.solski-razgledi.com/clanek.asp?id=7595&zoom_highlight=ideolo%C5%A1ko+nakladanje (5. maj 2017).
2. Confucius. 2015. *Misli in izreki / Konfucij*. Ljubljana: Atelje Doria.
3. Copenhagenize.com. 2010. *Vlak v Copenhagenu prirejen za kolesarje, mamice z vozički in invalide*. Dostopno prek: <http://www.copenhagenize.com/2010/01/bicycles-free-on-trains-in-2010.html> (6. junij 2017).
4. Curtis, Kelly. 1997. David Kolb, The Theory of Experiential Learning and ESL. *The Internet TESL Journal* III (9). Dostopno prek: <http://iteslj.org/Articles/Kelly-Experiential/> (20. april 2017).
5. Cycling Embassy of Denmark. 2017. *Facts about Cycling in Denmark*. Dostopno prek: <http://www.cycling-embassy.dk/facts-about-cycling-in-denmark/statistics/> (28. maj 2017).
6. Dewey, John. 2012. *Šola in družba*. Ljubljana: Pedagoška fakulteta.
7. Erčulj, Justina. 2009. Oblikovanje vrednot trajnostnega razvoja. V *Danes za jutri: Razmišljanja o vzgoji in izobraževanju za trajnostni razvoj*, ur. Suzana Sedmak, 125–142. Koper: Fakulteta za management.
8. Freud, Sigmund. 1917. *Vorlesungen zur Einführung in die Psychoanalyse*. Hamburg: Nikol Verlag.
9. Furnham, Adrian. 2012. *Psihologija: Ideje, ki so spremenile svet*. Maribor: Videotop d.o.o.
10. Hall, Calvin S. in Lindzey Gardner. 1957. *Theories of personality: Primary sources and research*. England: Oxford.
11. Haralambos, Michael in Martin Holborn. 1999. *Sociologija: Teme in pogledi*. I. izd., 2. natis. Ljubljana: DZS.
12. Hofstede, Geert. 2003. *Cultures and organizations: software of the mind: intercultural cooperation and its importance for survival*. London: Profile books.
13. Javno podjetje Ljubljanska parkirišča in tržnice, d.o.o. 2017. *Center varne vožnje – poligon*. Dostopno prek: <http://www.lpt.si/cvv> (3. maj 2017).
14. Kim, Andrej, Franc Mali in Andrej Ule. 1990. Teorije znanosti. *Teorija in praksa* 27 (3–4): 430–453.

15. Kolb, David A. 1976. *The Learning Style Inventory: Technical Manual*. Boston: McBer & Co.
16. --- 1984. *Experiential learning: Experience as the source of learning and development*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
17. ---, Irwin M. Rubin in James M. McIntyre. 1974. *Organizational Psychology: A Book of Readings*. 2nd edition. Englewood Cliffs. N.J.: Prentice-Hall, Inc.
18. Krajnc, Ana. 1979. *Metode izobraževanja odraslih*. Ljubljana: Delavska Enotnost.
19. Kuhn, Thomas. 1984. Dodatne misli o paradigmah. *Časopis za kritiko znanosti* XIV (64/65): 53–69.
20. Lorenc, Borislav. 1979. *Uvod u psihoanalizu. Odabrana dela Sigmunda Frojda*. Knj. 2. Novi Sad: Matica srpska.
21. Ministrstvo za notranje zadeve RS. Policija. 2017a. *Prometna nesreča*. Dostopno prek: <http://www.policija.si/index.php/component/search/prometna%20nesre%C4%8Da?ordering=&searchphrase=all> (23. marec 2017).
22. --- 2017b. *Prometne nesreče, posledice in ukrepi policije za obdobje januar – december 1 2016/2015*. Dostopno prek: <http://www.policija.si/images/stories/Statistika/PrometnaVarnost/2016/Jan-dec2016.pdf> (20. april 2017).
23. --- 2017c. *Prometna varnost*. Dostopno prek: <http://www.policija.si/index.php/statistika/prometna-varnost> (20. april 2017).
24. Musek, Janek. 2005. *Psihološke dimenzije osebnosti*. Ljubljana: Filozofska fakulteta, Oddelek za psihologijo.
25. Muzej in galerije mesta Ljubljane. 2017. *Kolo z osjo*. Dostopno prek: <http://www.kolo5200.si/koliscar-si/kolo-z-osjo/> (3. maj 2017).
26. ÖAMTC Driving Technology. 2017. *Zentrum St. Veit a. d. Glan*. Dostopno prek: <https://www.oamtc.at/fahrtechnik/fahrtechnik-zentren/zentrum-st-veit-a-d-glan-11004328> (3. maj 2017).
27. Platon. 1979. *Država*. Ljubljana: DZS.
28. --- 2009. *Zbrana dela IV, DRŽAVA, TIMAJ, KRITIJA*. Ljubljana: KUD Logos.
29. Pušnik, Tomaž. 2016. *Mobilna Evropska unija*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, Založba FDV.
30. RTV SLO. 2009. *Platonova votlina*. Dostopno prek: https://www.google.si/search?q=Platonova+votlina&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKewjuro-y7qjUAhVDthoKHd8DGwQ_AUICigB&biw=1034&bih=871#imgrc=OTrj6aIqP4IGcM: (6. junij 2017).

31. Sedmak, Suzana, ur. 2009. *Danes za jutri: Razmišljanja o vzgoji in izobraževanju za trajnostni razvoj*. Koper: Fakulteta za management.
32. Sheller, Mimi in John Urry. 2006. The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A* 38 (2). Dostopno prek: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/122109/mod_resource/content/1/The%20new%20mobilities%20paradigm%20Sheller%20-%20Urry.pdf (3. maj 2017).
33. Slovar slovenskega knjižnega jezika. 2017. *Mobilnost*. Dostopno prek: http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=ge%3Dmobilnost* (5. maj 2017).
34. Smith, Mark. K. 2010. *David A. Kolb on experiential learning, the encyclopedia of informal education*. Dostopno prek: <http://infed.org/mobi/david-a-kolb-on-experiential-learning/> (20. april 2017).
35. Statistični urad RS. 2014. *Na slovenskih cestah v letu 2014 v prometnih nesrečah 17 % več udeležencev s hudo telesno poškodbo kot v 2013*. Dostopno prek: <http://www.stat.si/StatWeb/News/Index/5364> (28. april 2017).
36. Kassabian, Naomi, ur. 2006. *Research on Women's Issues in Transportation Report of a Conference VOLUME 1: CONFERENCE OVERVIEW AND PLENARY PAPERS*. Washington, D.C.: The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine.
37. Ule, Andrej. 1995. Kuhnov pogled na zgodovino znanosti. *Filozofski vestnik* XVI (1): 247–256.
38. Valentinčič, Jože. 1974. *Metodika izobraževanja voznikov motornih vozil*. Ljubljana: AMS Jugoslavija, Avto-moto zveza Slovenije.
39. --- 1994. *Metode pri izobraževanju odraslih*. Ljubljana: Zveza delavskih in ljudskih univerz Slovenije.
40. Weatherhead School of Management. 2017. *David Kolb, PhD Founder and Chairman of Experience Based Learning Systems, Inc. (EBLSI)*. Dostopno prek: <https://weatherhead.case.edu/executive-education/instructors/david-kolb> (20. april 2017).
41. World Health Organization. 2012a. *Dementia. A Public Health Priority*. Dostopno prek: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/75263/1/9789241564458_eng.pdf?ua=1 (28. maj 2017).
42. --- 2017b. *Search results*. Dostopno prek: http://search.who.int/search?q=road+traffic+injuries+young+are+a+major+global+public+health+and+development&ie=utf8&site=who&client=_en_r&proxystylesheet=_en_r&output=xml_no_dtd&oe=utf8&getfields=doctype (3. maj 2017).

43. *Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)*. Ur. l. RS 109/2017. Dostopno prek: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina?urlid=2010109&stevilka=5733#> (28. april 2017).
44. Žagar, Igor. 1984. *Platonistična paralaksa*. Dostopno prek: <http://www2.arnes.si/~fljzagar/platon.pdf> (3. maja 2017).
45. Židan, Alojzija. 2004. *Za kakovostnejša družboslovna znanja. Didaktični in znanstveni prispevki*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
46. --- 2009. *Vzgoja za evropsko demokracijo: vzgoja mladih za demokracijo v 21. stoletju*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
47. --- 2015. *Temeljne značilnosti postmoderne didaktike družboslovja*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede. Dostopno prek: Digitalna knjižnica Slovenije.