

*Andrej Justinek,
profesor pedagogi-
ke, vodja izpitnega
centra za voznike
motornih vozil*

OSEBNOSTNE LASTNOSTI VOZNIKOV MOTORNIH VOZIL

*Ali voznikom lahko privzgojimo
manjkajoče osebnostne lastnosti,
potrebne za skrbno vožnjo?*



Ko opazujemo dogajanje na cestah, se sprašujemo, ali imajo vozniki osebnostne lastnosti, ki so temelj varnosti in kulture v prometu. Ali lahko vplivamo na razvoj primernih osebnostnih lastnosti v vzgojnem procesu in procesu usposabljanja?

Najprej moramo opredeliti nekaj temeljnih pojmov, kot so voznik, osebnostne lastnosti in skrbna vožnja.

Voznik je vsak posameznik, ki upravlja motorno vozilo, na primer motorno kolo, traktor, avtomobil, tovornjak ali avtobus. Vozniki so posebna populacija, kajti upravljanje vozila ni le tehnična, temveč je predvsem odnosa dejavnost. Med upravljanjem vozila vstopa posameznik v zelo različne odnose z drugimi udeleženci v prometu in dejavniki okolja.

Osebnostne lastnosti so razmeroma trajne in značilne enote osebnostnega delovanja (Museum, 1977). Število vseh posameznikovih osebnostnih lastnosti je skoraj nemogoče določiti, ker je odvisno od vidika, s katerega opazujemo in primerjamo ljudi med seboj.

Osebnostna lastnost je dokaj rigidna vedenjska enota, za katero sta značilni subjektivnost in individualnost. To pomeni, da osebnostne lastnosti lahko spreminjamo le deloma, odvisno od posameznika. Res pa je, da je razvoj oziroma spreminjanje osebnostnih lastnosti kontinuiran proces, ki naj ne bi imel vnaprejšnjih načelnih omejitev. Kadar govorimo o osebnostnih lastnostih voznikov, se zavzemamo za poudarjanje in razvoj osebnostnih lastnosti, ki so temelj varne in kulturne vožnje. Le tako lahko govorimo tudi o razvoju voznikovih osebnostnih lastnosti.

Razlikujemo tri poglavitne vrste osebnostnih lastnosti (Allport, 1969):

- temeljne lastnosti, ki obvladujejo osebnost in se izražajo v vsem, kar voznik posameznik počne in doživlja (na primer agresivnost voznika);
- osrednje lastnosti, ki zajemajo majhno število za voznika bistvenih značilnosti (na primer sposobnost vida);
- veliko število sekundarnih lastnosti, ki imajo »sekundarno« vlogo (na primer obzirnost).

Pri razvoju osebnostnih lastnosti pri voznikih je nujno, da posameznika obravnavamo kot samostojno, celovito osebnost. Potreben je holističen pristop, ker se posamezne osebnostne lastnosti ne pojavljajo posamično.

Katere osebnostne lastnosti so dejansko potrebne za varno in kulturno oziroma skrbno vožnjo? Obstajajo tri skupine osebnostnih lastnosti (Andrilović, 1976), ki so za skrbno vožnjo izredno pomembne. To so senzorne (čutne), intelektualno-spoznavne in emocionalno-motivacijske lastnosti. Da je voznik v prometu varen in kulturn, odloča nekaj osebnostnih lastnosti, nižjo funkcionalno raven drugih lastnosti pa lahko v svojem osebnostnem razvoju kompenzira (na primer, menimo, da lahko slabšo ostrino vida voznik kompenzira z večjo pazljivostjo).

SENZORNE LASTNOSTI

Lastnosti čutil so pri voznikih tesno povezane s psihomotoričnimi sposobnostmi. Psihomotorika je koordinirano delovanje posameznikove zavesti in njegovega telesa. Pri vozniku to dejansko pomeni ustrezno motorično odzi-

vanje na zaznavo dogodka. Hitrost navedenih »nevromuskularnih reakcij« (Andrilović, 1976) se s starostjo voznika zmanjšuje, vendar lahko to nadomesti z večjo izkušnostjo v prometu.

Nekatere čutne lastnosti se med seboj povezujejo in sestavljajo kompleksnejše sposobnosti. Za voznika sta pomembni zlasti dva faktorja:

- zaznavni (perceptualni) faktor, ki zajema sposobnost hitrega in natančnega vidnega razlikovanja in primerjanja (na primer, ocena hitrosti bližajočega se vozila);
- prostorski (spacialni) faktor, ki zajema sposobnost predstavljanja in zamišljanja prostorskih razmerij (na primer, ocenitev širine cestišča).

Med motoričnimi sposobnostmi voznika so pomembne ročna spretnost, ki se kaže v hitrosti, natančnosti in usklajenosti ročnih gibov; sposobnost viziranja, ki se kaže v hitrosti, natančnosti in usklajenosti gibov, nadzorovanih z vidom; sposobnost hitrega motoričnega reagiranja, ki jo označuje hitrost zaporednih motoričnih gibov in soročnost, kar se kaže v usklajenosti gibanja obeh rok, v voznikovi zmožnosti uspešnega opravljanja gibov, pri katerih mora uporabljati hkrati obe roki (na primer, vrtenje volana in hkratno prestavljanje menjalne ročice).

Z vzgojo in usposabljanjem voznikov skušamo doseči, da bi se ti zavedali svojih psihomotoričnih sposobnosti in da bi temu zavestno prilagodili svoje ravnanje in vedenje na cesti. Nižjo psihomotorično sposobnost lahko vozniki kompenzirajo z večjo pozornostjo in s predvidevanjem dogajanja.

INTELEKTUALNO-SPOZNAVNE LASTNOSTI

Te lastnosti spadajo v konativno in kognitivno sfero osebnosti in pogojujejo nekatere sposobnosti, ki so zelo pomembne za skrbno vožnjo.

S sposobnostmi mislimo predvsem na notranje dispozicije in zmogljivosti duševne ter organske strukture osebnosti (Musek, 1977). Ena izmed definicij inteligence navaja, da je inteligenca sposobnost reševanja problemov v novih, nepoznatih okoliščinah. Voznik se vsak dan znova znajde v okoliščinah, ki jih ni še nikoli doživel. Pri inteligenci razlikujemo hitrost in moč inteligence. V vozniški praksi je pomembnejša hitrost inteligence, ki je pri reagiranju velikokrat odločilna. Od voznikovega

reagiranja in ravnanja v novih okoliščinah sta neposredno odvisni njegova varnost in varnost drugih udeležencev v prometu.

Mentalna kondicija je hipotetičen konstrukt, ki karakterizira primerno psiho-fizično stanje posameznika, ki je ugodno za miselno-verbalno in psiho-motorno učenje (Andrilović, 1976). Označuje stanje, ki je posledica oblikovanih pozitivnih navad in samodiscipline. Voznik mora biti zmožen razmišljati o novih spoznanjih, ki si jih pridobi z udeležbo v prometu, iz njih naj skuša izluščiti pozitivne danosti, vendar mora biti tega navajen. Voznik, ki nikoli ne razmišlja o prometu, bo težko razmišljal o vožnji in odpravljanju lastnih pomanjkljivosti.

SKRBN VOŽNJA

Po definiciji je skrbna vožnja* v cestnem prometu vsaka kulturna in varna vožnja. Bistvena je voznikova skrb za kulturo na cesti, ki je v skladu z obzirnim ravnanjem in vedenjem do drugih udeležencev v prometu, in skrb za prometno varnost oziroma ravnanje, s katerim voznik ne spravlja v nevarnost niti sebe niti drugih. Skrben voznik je torej posameznik, ki kulturno in varno upravlja motorno vozilo.

* Izraz je povzet po besedilu Sveta za varnost prometa DVR (nemško zvezno ministrstvo za promet); pri nas uporabljamo tudi pojme, kot so varna vožnja, dobra vožnja, defenzivna vožnja, pametna vožnja itd., ki so pomensko parcialni in ne označujejo celostnosti vožnje.

Sposobnost učenja na podlagi izkušenj je ena najpomembnejših voznikovih osebnostnih lastnosti. Njegove izkušnje so trajno vtisnjene v njegovem spominu. Prav vozniške izkušnje naredijo dobre voznike, kajti voznik posameznik »ima širok repertoar navad in asociacij, ki določajo in dejansko vplivajo na njegovo skupno ravnanje« (Jung, 1968). Voznikove izkušnje so sestavljene iz niza stališč, do sebe, prometa in drugih udeležencev v prometu, ki vplivajo na njegovo ravnanje in vedenje. Izkušnje kot danost so v mladosti praviloma bolj prožne, lažje se dopolnjujejo; z leti pa postajajo čedalje manj prožne. Večina starejših voznikov ima niz utrjenih, velikokrat preverjenih načinov vedenja, v nasprotju z mlajšimi vozniki, ki načine vedenja šele pridobivajo, preverjajo in utrjujejo. Pri nekaterih starejših voznikih prilagodljivost izkušenj s starostjo narašča. Ustaljeni način je treba pogosto »razbiti«, da lahko voznik postopoma oblikuje nov način (to je negativna komponenta izkušenj, saj poraja moteče interference). Pod vplivom novih izkušenj se spretnost upravljanja z vozilom izraža na novo, drugače.

Med osebnostne lastnosti lahko štejemo tudi

mišljenje, ki je »skladišče znanj, ki si jih posameznik pridobi kot rezultat življenskih izkušenj«. Vendar to znanje ni nekaj statičnega, temveč se pod vplivom vsake nove izkušnje nenehno spreminja (Jarvis, 1987).

EMOCIONALNO-MOTIVACIJSKE LASTNOSTI

Te lastnosti določajo voznikovo »zrelost« oziroma »odraslost«. Zrelost je sestavljena iz niza period, v katerih osebnostni razvoj poteka kot reorganizacija strukturalnih komponent, psihičnih funkcij in medfunkcionalnih vezi, ki karakterizirajo osebnostno strukturo (Stepanova, 1972). Voznik mora biti emocionalno in motivacijsko stabilen, da se je zmožen ustrezno odzvati v prometnih razmerah. Če ga premagujejo lastne emocije, če mu je vseeno, kako vozi, bo težko postal skrben voznik. Pri voznikih so interesi največkrat popolnoma stvarni: čim hitreje priti na cilj. Vendar si bo emocionalno zrel in motiviran voznik vseeno prizadeval za varno in kulturno vožnjo.

Voznik mora v različnih prometnih okoliščinah ravnati odgovorno. Odgovornost je emocionalno-motivacijska osebnostna lastnost, ki pri večini voznikov žal ni dovolj razvita. Posledica tega je neodgovorno vedenje v prometu, to pa se kaže v nizki stopnji prometne varnosti. Voznikom radi pripisujemo »ekonomično ravnanje«, kar pomeni največkrat »linijo najmanjšega odpora«: voznik reagira ustaljeno,

kot je navajen, rutinsko, tudi takrat, ko to sploh ni preudarno. Razloga sta verjetno dva: obstoj ustaljenih reakcij, kar je v zvezi s hierarhijo navad, in zavestno ali podzavestno mišljenje, da se lastno vožnjo ne izplača izboljšati. Tako prihaja do stereotipije in neprožnosti v vedenju na cesti. Voznik je sicer sposoben ustrezno reagirati,

vendar se pri njem pojavlja vprašanje neustrezne motiviranosti, posledica tega pa je neustrezna odgovornost. Rutinskega, stereotipnega reagiranja se voznik težko osvobodi.

Omenimo lahko še precej nenavadno osebnostno lastnost. Voznik ima zaradi rutiniranosti vožnje manjšo sposobnost čudenja, zato težje prepozna popolnoma nove okoliščine. Tako ga manj začudijo in »pretresejo« tudi resnično

nove prometne okoliščine, ki bi ga morale spodbuditi k razmišljanju. Podobna osebnostna lastnost je zmanjšana »borbenost«, kar pomeni, da se voznik zadovolji z doseženo ravniyo usposobljenosti. Voznik se mora stalno razvijati, to pa pripomore tudi k dvigu ravni njegovega voznškega znanja.

POSPLOŠENOST VOZNIKOVIH OSEBNOSTNIH LASTNOSTI

Nekatere osebnostne lastnosti so dokaj specifične in zajemajo ožje področje osebnosti. Druge lastnosti pa so bolj zapletene, kompleksne in zajemajo širše področje osebnosti. Ostrina vida je na primer pri vozniku bolj specifična lastnost kot splošna občutljivost na zaznavanje dogodkov. Bolj sestavljene, kompleksnejše osebnostne lastnosti lahko voznik na podlagi izkušenj naredi bolj občutljive (na primer, splošno občutljivost na zaznavanje dogodkov), osnovne osebnostne lastnosti (na primer, ostrina vida) pa so razmeroma inertne.

Splošnejše lastnosti vključujejo večje število preprostejših, bolj specifičnih lastnosti. Nekatere specifične lastnosti se pri voznikih povezujejo v višje komplekse. Omenimo lahko združitev ostrine vida, občutljivosti za svetlobo in slušne občutljivosti v splošno občutljivost na zaznavanje. Skladnost med posameznimi osebnostnimi lastnostmi je mogoče ugotavljati s posebno matematično metodo, s faktorsko analizo. S to metodo lahko ugotavljamo višje komplekse, v katere se združujejo specifične osebnostne lastnosti. Zanje se je uveljavil izraz »osebnostni faktorji«. Že omenjena splošna občutljivost voznika na zaznavanje dogodkov pomeni osebnostni faktor.

ČE VOZNIKU MANJKAJO POTREBNE LASTNOSTI

Primerne osebnostne lastnosti pogojuje biološka, psihološka in socialna osebnostna zrelost. Optimalno funkcioniranje voznikove psihomotorike si težko zamislimo brez biološke zrelosti, socialna zrelost voznika pa ni mogoča brez psihološke zrelosti. Pri vozniku je zlasti pomembna socialna zrelost, ker omogoča sodelovanje, vljudnost in nekonfliktnost z drugimi udeleženci v prometu.

Vzemimo, da se ukvarjamo s šestimi osebnostnimi lastnostmi voznika. Izberimo jih na ključno: obzirnost, požrtvovalnost, strpnost, nesebičnost, nezaupljivost in preudarnost. Na-

Voznik posameznik mora biti v vzgojnem procesu ustrezno motiviran, imeti mora tudi primerno mentalno kondicijo. Če sta stopnji motiviranosti in mentalne kondicije usklajeni in dovolj visoki, je mogoča tudi samovzgoja. Kadar pa stopnja ene izmed obeh lastnosti ni zadovoljiva, je nujna zunanja pomoč, in sicer kot uvajanje v proces vzgoje in usposabljanja (svetovalna pomoč).

vedene so specifične osebnostne lastnosti, ki se lahko združujejo v višje komplekse, v osebnostne faktorje. Kaj pomenijo obzirnost, požrtvovalnost, strpnost in nesebičnost voznika? Ne da bi se spuščali v podrobnejšo analizo posameznih lastnosti, lahko povzamemo, da je voznik v prometu obziren in upošteva druge udeležence. Je pazljiv in vljuden, odstopi prednost drugemu, čeprav ima sam do nje pravico, in rajši počaka, ko vidi, da se drugemu mudi. In kaj pomeni voznikova nezaupljivost in preudarnost? To je zadržanost, v vozniškem žargonu »defenzivna« vožnja, oziroma način vožnje, ki vozniku omogoča popravljanje napak drugih udeležencev v prometu. Skozi križišče vozi previdno, čeprav ima prednost, in tako prepreči trčenje z vozilom, ki izsiljuje.

Osebnostne faktorje lahko voznik deloma, odvisno od posameznika, izboljšuje, na podlagi svojega znanja, spretnosti in izkušenj. Število voznikovih interesov se s prakso ne zmanjšuje; nekateri interesi postajajo še intenzivnejši. Poudariti moramo težnjo, ki se velikokrat pojavi ravno v konkretnem procesu usposabljanja. Mnogi si namreč želijo priti do vozniškega znanja po najkrajši in najlažji poti (to navadno pomeni tudi po najmanj kvalitetni). Zato je treba voznika motivirati z delnimi, kratkoročnimi cilji, saj bo le tako vztrajal pri razvijanju samega sebe.

Vozniki so posamezniki s povsem navadnimi človeškimi prednostmi in pomanjkljivostmi. Dejansko vidimo, da v cestnem prometu še zdaleč niso popolni. Popolnost bi pomenila tudi popolno varnost in kulturo na cesti. Ali lahko voznikom privzgojimo primerne osebnostne lastnosti, ki bodo vplivale na večjo prometno varnost in kulturo, ali jih lahko v tem smislu usposobimo?

RAZVOJ OSEBNOSTNIH LASTNOSTI PRI VOZNIKIH

Ali voznikom lahko privzgojimo manjkajoče osebnostne lastnosti, potrebne za skrbno vožnjo? Vzgoja in usposabljanje razvijata osebnostne lastnosti, vendar, ali jih lahko razvijeta do potrebne ravni? Dejstvo je, da se nekaterih voznških sposobnosti vsemu navkljub ne da »naučiti«, ker je vožnja kompleksno opravilo, ki zahteva tudi določene prirojene danosti.

Voznikova osebnost ni nekaj, kar je že oblikovano. Nanjo vplivajo dednost, lastna dejavnost in dejavniki iz okolja, kamor spada med drugim tudi vzgoja in usposabljanje voznikov.

Osebnost se torej stalno razvija. Vzgojni dejavniki, ki vplivajo na osebnost, so hkrati tudi njeni oblikovalci in usmerjevalci njenega razvoja. Z vidika vzgojne teorije je osebnostni razvoj zaporedje vzgojnih sekvenc, sekvenc formiranja in okrepitve novih razvojnih stopenj osebnosti. Osebnost se ves čas spreminja in razvija. Pri tem so pomembna čustva, mišljenje, dejavnost in osebne izkušnje (Mijoč, 1995). Voznikova osebnost ni nekaj trajnega in nespremenljivega: delno se spreminja sama od sebe in samostojno, pod vplivom nezavednih dogodkov (v tipičnem prometu se oblikujejo tudi tipični prometni udeleženci), delno intencionalno, pod vplivom voznikove lastne volje, končno pa se spreminja zaradi intencij okolja. Pri voznikovi vzgoji skušamo vplivati na njegovo avtohtono voljo, tudi tako, da ga motiviramo za samovzgojo.

Če pa govorimo o kompetentnosti: voznika je treba vzgajati v zvezi z osebnostnimi lastnostmi ravno na področjih, na katerih je najmanj kompetenten. Kajti te izjemno vplivajo na samo voznikovo kompetentnost.

RAZVOJ OSEBNOSTNIH LASTNOSTI V VZGOJNEM PROCESU

Vzgoja voznika posameznika je celovit proces, ki zajema oblikovanje vseh voznikovih osebnostnih lastnosti. Vzgoja vključuje ustrezno socializacijo, osveščanje o vidikih prometa in zgled za ravnanje v prometu. Za učinkovitost vzgojnega procesa je potrebna njegova permanentnost, ki pomeni stalno vzgajanje od posameznikovega predšolskega obdobja do kronološke starosti. Vzgojo voznikov nikakor ne moremo skrajšati samo na obdobje, ko je posameznik dejansko voznik motornega vozila, ali celo samo na vzgojo med formalnim usposabljanjem za voznika.

Vzgoja voznikov je ustrezen vpliv na voznikovo osebnost, ki je specifična in neponovljiva struktura posameznikovih psihičnih lastnosti. Osebnostne lastnosti so razmeroma stalne v posameznikovem življenjskem razvoju, ki je sam po sebi diskontinuiran, in zagotavljajo nespremenjeno identiteto osebnosti. Zaradi navedene konstantnosti se moramo zavedati, da lahko z vzgojo na osebnostne lastnosti vplivamo samo deloma. Omejeni smo s formiranimi stališči posameznika, ki so rezultat socializacije.

Stališče usmerja posameznikovo ravnanje. Petrificiranje stališč je pojav, pri katerem stališča – trdno osvojena – nekako otrdijo, okamenijo in

Usposabljanje voznikov povezujemo s stalno vzgojo za sodelovanje v prometu, ki traja od predšolskega do poznega življenjskega obdobja.

postanejo odporna proti vsem poskusom modificiranja in spreminjanja. To seveda ne pomeni, da so stališča absolutno nespremenljiva. Nasprotno, stališča, ki so razmeroma na novo pridobljena ali ki niso trdna in intenzivna, se lahko zelo hitro menjajo. Petrificirajo se samo dolgo internalizirana, trdna stališča in spoznanja. Rigidnost stališč se pojavlja zaradi dejavnikov, kot so:

- selektivnost percepcije: posameznik ne vidi tega, kar se ne sklada z njegovim stališčem;
- selektivnost pomnjenja: posameznik pomni samo tisto, kar je v skladu z njegovim stališčem;

Usklajenost med družbenim in osebnim sistemom vrednot je pogoj za varno vožnjo.

- izogibanje nasprotnim mnenjem in argumentom zmanjšuje možnost za spremembo stališč;
- vzajemna podpora: posameznik išče osebe, ki imajo enaka ali podobna stališča;
- mentalna inertnost: baziranje na lastnih, že osvojenih stališčih ne zahteva dodatnega mentalnega prizadevanja;

- iracionalna odpornost stališč: vsako stališče ima zelo močno emocionalno komponento, po kateri se razlikuje od navadnega mnenja; emocionalna komponenta je hkrati tudi iracionalni element stališča in otežuje spremembo stališč samo na intelektualni, racionalni ravni.

Težnja po petrificiranju stališč se povečuje s posameznikovo starostjo. Ker temelji vznična vzgoja ravno na oblikovanju primernih stališč, je zelo pomembno, da se oblikovanje osebnostnih lastnosti začne čimprej. Že oblikovana osebnost je glede razvoja osebnostnih lastnosti veliko bolj inertna. G. Allport meni: »Stališča so pogosto tako rigidna kot navede.« Že vnaprej oblikovana stališča pomagajo ljudem preživeti, zaviralno pa vplivajo na nadaljnji razvoj njihovih osebnostnih lastnosti. Cilj vzgoje voznikov je posameznik, ki upravlja vozilo na družbeno sprejemljiv način, iz katerega izhaja za družbo in konkretnega posameznika najprimernejše vedenje v cestnem prometu. Takšnega voznika smo že opredelili s tipskim izrazom »skrben voznik«. Z vzgojo voznikov dosežemo sposobnosti in osebnostne značilnosti, kot so kritično mišljenje, logično sklepanje, sintetično-analitične miselne funkcije, samostojnost, razvita odgovornost, razvit čut za vrednote, samozavest in podobno. Kot trajne osebnostne značilnosti omogočajo in povezujejo nadaljnja vzgojna prizadevanja za

večjo varnost in kulturo v prometu. Razvoj osebnostnih lastnosti je torej intencionalen proces, ki vključuje usklajenost med družbenim in osebnim sistemom vrednot.

OSEBNOSTNE LASTNOSTI MED USPOSABLJANJEM

Jarvis posebej poudarja, da so osebnostne lastnosti, kot so mišljenje, podoba o samem sebi, samospoštovanje in idealni jaz, močno odvisne tudi od izkušenj, pridobljenih med usposabljanjem (Jarvis, 1987). Smernice pridobi posameznik na podlagi različnih psiholoških mehanizmov, ki jih imenujemo učenje. To je lahko hotno ali nehotno. Hotno učenje so razne oblike sistematskega in načrtovanega učenja. Nehotno učenje pa je dobesedno nehoteno učenje, celo proti svoji volji, kar še poudarja socializacijsko vlogo te vrste učenja. Pri učenju razlikujemo štiri glavne metode: asociativno učenje (pogojni refleksi in mentalne asociacije), učenje na podlagi poskusov in napak, učenje s posnemanjem (imitacijo) in učenje z uvidom (pogoj za to je posebna mentalna sposobnost – inteligenca).

Heckhausen (Caesar, 1972; po Makaroviču, 1978) razlikuje med dvema oblikama učenja:

- učenje na podlagi podkrepitve (reinforcement) reakcij s pozitivnimi ali negativnimi sankcijami (kondicioniranje, učenje na podlagi pogojnih reakcij)
- učenje z identifikacijo (vedenjski vzorci) oziroma učenje z zgledom.

Klasična teorija učenja izhaja predvsem iz kondicioniranja (Pavlov, Skinner). S to teorijo »je vsekakor mogoče razložiti, kako se motivacijsko zasidra določen reakcijski repertoar, ..., ne pa tega, kako se učijo nove oblike vedenja« (Caesar, 1972; po Makaroviču, 1978). Teorija ne pojasni, kako posameznik oblikuje osebnostne lastnosti. Na to vprašanje skuša odgovoriti Bandura (Caesar, 1972; po Makaroviču, 1978) s teorijo »imitacijskega učenja«. Sicer pa je distinkcijo med golo adaptacijo zahtevam okolja ter med internalizacijo kulturnih vsebin nakazal že Freud v svoji analizi geneze »moralnega« ravnanja.

Usposabljanje voznikov spada k posebni vrsti učenja, ki temelji »na predhodnih močnih doživljajih in pomembnih izkustvih ter se manifestira v subjektivnem doživljanju« (Radonjić, 1985). To je izkustveno učenje, ki, kot smo že povedali, zelo vpliva na razvoj voznikovih osebnostnih lastnosti. Spoznanja, pridobljena

z izkušnjami, so globlja in ponotranjena. Večji vpliv naj bi po Harissonu (Boydell, 1976) pomenil večji vpliv na čustva in voljno komponento ter na osebnostne lastnosti.

Omeniti moramo dva zagovornika izkustvenega učenja, Maslowa in Rogersa. Maslow govori o dveh, za naše razmišljanje zelo pomembnih, vrstah učenja:

- učenje na podlagi opazovanja: voznik opazuje druge, to pa vpliva na njegovo lastno vedenje in ravnanje;
- doživljajsko učenje, ki temelji na osebnih izkušnjah, na osebnem doživljanju; pojem in teorija vožnje dobivata drugačen pomen, ko sta prežeta z osebnimi izkušnjami.

Tudi Rogers razlikuje dve obliki učenja, kognitivno in doživljajsko učenje, med katerima ne postavlja ostre meje. Kognitivno učenje so zanj asociativne oblike učenja (tudi voznik se razvija na podlagi množice asociacij), doživljajsko učenje pa obravnava podobno kot Maslow. Osebnostne lastnosti voznika so vključene v doživljanje in rezultati učenja na njih nujno vplivajo. Izkustveno učenje omogoča vozniku, da:

- samega sebe opaza drugače, bolj realno,
- bolj sprejema sebe in lastne poglede,
- postaja samozavestnejši,
- svobodno izraža občutke proti drugim,
- je toleranten proti ravnanju drugih,
- ne ovira svobode drugih voznikov.

Na posameznikovo ravnanje močno vpliva njegov »notranji svet« (C. Rogers). Intenzivno doživljanje, o katerem govorita Maslow in Rogers, je izvir pomembnih voznikovih osebnostnih sprememb.

Razvoj osebnostnih lastnosti ne more biti neposredno povezan samo z učenjem. Vozniško usposabljanje je dejansko namenski proces posameznikovega razvoja, tudi določenih navad. Navade lahko uvrščamo med osebnostne lastnosti. K njim lahko uvrščamo voznikovo psihomotorično spretnost. To je voznikov osebnostni faktor, sestavljen iz več osebnostnih lastnosti. Kot zgled lahko navedemo za voznika izjemno pomembno popravljanje lastnih napak, »preden so posledice vidne: voznik vnaprej korigira lego vozila, glede na rob cestišča ali druga vozila« (Marentič Požarnik, 1978, str. 47–48).

Pri razvoju osebnostnih lastnosti voznika posameznika moramo nujno upoštevati načelo uporabe oziroma neuporabe. Lastnosti, ki jih voznik ne goji, se sčasoma spustijo na nižjo funkcionalno raven. Funkcionalna raven osebnostnih lastnosti je odvisna od somatske-

ga, živčno-psihičnega in socialnega razvoja voznikove osebnosti. Pomembno je tudi mnenje o samem sebi, ki je, kadar je pozitivno, spodbujevalec učenja (Mijoč, 1995). Razvoj osebnostnih lastnosti je pri usposabljanju voznikov optimalno mogoč le, če je posameznik nenehno ustrezno motiviran in če ima ustrezno mentalno kondicijo. Voznik postaja med usposabljanjem kompetentna oseba, ki v prometnem okolju ustrezno funkcioniра.

Med formalnim usposabljanjem je kot vzgojni dejavnik najpomembnejša osebnostna avtoriteta učitelja prometnih predpisov in voznika inštruktorja. S kandidatom za voznika najbolj sodelujeta učitelj prometnih predpisov in/ali voznik inštruktor, od njiju dobiva potrebno znanje ter se uči spretnosti, hkrati pa ga tudi vzgajata. Vedenje kasnejšega voznika, njegova kultura na cesti sta predvsem odvisna od zgle- da inštruktorja kot avtoritete v prometu, od njegovega ravnanja in vedenja v prometu.

Avtoriteta osebnosti lahko vpliva na posameznika s sredstvi prepričevanja in prisile. K prvim spadajo prošnja, nasvet in priporočilo, k drugim pa lahko uvrstimo (s psihološkim kontinuumom) nagrado, obet, grožnjo in kazen. Avtoriteta lahko vpliva pozitivno ali negativno; internalizacijo vrednot, stališč in modelov vedenja lahko pospeši in olajša (facilitacija) ali zavira in poslabšuje (inhibicija). Vsaka avtoriteta v prometu mora biti pri razvoju voznikovih osebnostnih lastnosti pozorna pri izbiri sredstev, s katerimi želi vplivati.

Na podlagi identifikacije z avtoriteto se pomembni objektni odnosi ponotranjajo v posameznikovo psihično strukturo in jo vsebinsko napolnjujejo. To je simbolna identifikacija, ki hkrati izraža racionalni svet pravil, zahtev, pozivov in zakonov. Osebnost se mora spopasti z neprijetnim, a nujnim svetom omejitev. Identifikacija pripomore k oblikovanju posameznikovega vrednostnega sistema. Identifikacija z učiteljem prometnih predpisov ali voznikom inštruktorjem je pri vzgoji izjemno pomembna in zelo vpliva na razvoj osebnostnih lastnosti.

METODA ZGLEDA

Metoda zgleda je pravzaprav edina sprejemljiva vzgojna metoda za voznika motornih vozil. Voznik je že oblikovana osebnost z lastnimi pogledi ter nazori o prometu, tako da bi z drugimi metodami dosegli minimalen vzgojni učinek ali pa ga sploh ne bi dosegli.

Zlasti med praktičnim usposabljanjem za voznika motornih vozil je zgled voznika inštruktorja za voznikovo kasnejše vedenje v prometu zelo pomemben. Če se vzorec, način vožnje ne skladata z vzgojnim sporočilom, ki ga med usposabljanjem verbalno predstavlja voznik inštruktor, bo učinek še tako dobronamernih

Filozofija vožnje je sistem modelov ravnanja in vedenja voznikov v cestnem prometu. Podmena za filozofijo vožnje je razmišljanje o dogajanju v prometu, predvidevanje načinov vedenja do drugih prometnih udeležencev in ravnanja pri vožnji ter sprejemanje konkretnih odločitev, ki kasneje postanejo modeli vedenja v prometnih razmerah.

vzgojnih prizadevanj kar se da majhen. Metoda zgleda, ki ni v nasprotju z vzgojno vsebino, je med praktičnim usposabljanjem skoraj edina vzgojna oblika. Raznih zgledov, primernih in neprimernih, dobi prihodnji voznik na cesti obilo, toda predvsem zgled njegovega lastnega učitelja dejansko določa njegovo kasnejše ravnanje in vedenje v različnih prometnih razmerah.

Na voznike seveda vplivajo tudi zgledi drugih voznikov v prometu. Zato moramo voznike vzgajati tako, da bodo primerno kritični, kar jim bo omogočilo izbiro med dobrimi in slabimi zgledi. (Samo)kritičnost voznikov je

pomembna za spontano medsebojno vzgajanje.

FILOZOFIJA VOŽNJE KOT VZGOJNA KATEGORIJA

Voznik si med svojim »prometnim usposabljanjem« pridobi »kriterijske obrazce« (Andrilović, 1976), s katerimi ocenjuje lastno ravnanje. Kriterijski obrazci so prenosljivi, transferabilni na različne prometne razmere. Bolj izkušeni vozniki imajo za samoocenjevanje več kriterijskih obrazcev kot mlajši vozniki, ker uporabljajo svoje splošne izkušnje. Vozniki oblikujejo lastne modele ravnanja in vedenja v prometu, navadno na zavedni, lahko pa tudi na nezavedni ravni.

Filozofija vožnje je prva v razvoju osebnostnih lastnosti voznika posameznika, hkrati pa voznik s pozitivno filozofijo vožnje in s svojim zgledom vzgaja tudi druge udeležence v prometu. Ker je filozofija vožnje moralna kategorija, oblikuje pozitivna stališča voznika posameznika, ki bistveno pripomorejo h kulturnim odnosom med prometnimi udeleženci in k varni vožnji. Filozofija vožnje pa je tudi vzgojna kategorija in kot takšna temelj stalne samovzgoje. Najprimernejšo vzgojno metodologijo je težko določiti, vsekakor pa gre za samorefleksijo in motivacijo za izboljšanje lastnega prometnega ravnanja in vedenja.

Razvoj osebnostnih lastnosti poteka počasneje pri voznikih, ki imajo več rigidno oblikovanih

asociacij o svojih modelih ravnanja. Zato potrebujejo več časa za formiranje novih asociativnih sklopov, ki se kažejo v novem, spremenjenem ravnanju. Navedeni vozniki potrebujejo izčrpnjšo subjektivno informacijo o tem, da so sposobni spremeniti svoje ravnanje, svojo filozofijo vožnje.

Filozofija vožnje dejansko pomeni še več. Pomeni voznikovo sprejemanje udeležencev in dogajanja v prometu ter odpuščanje napak in pomanjkljivosti pri drugih udeležencih. To je permissivno vedenje v prometu. Filozofija vožnje je individualni razvoj primernejših osebnostnih lastnosti, katerega cilj je korektno sodelovanje v prometu.

LITERATURA

- Allport, G. W. (1969): Sklop i razvoj ličnosti, Beograd, Kultura.
- Andrilović, V. (1976): Kako odrastao čovjek uči, Zagreb, Školska knjiga.
- Boydell, T. (1976): Experimental Learning, Manchester, Sheffield City Polytechnic.
- Bischof, J. B. (1969): Adult Psychology, London, Harper – Row Publishers.
- Jarvis, P. (1987): Adult Learning in the Social Context, New York, Croom Helm.
- Jung, C. G. (1968): Verbal Learning, New York, Holt, Rinehart and Winston.
- Kaufmann, A. (1994): Uvod v filozofijo prava, Ljubljana, Cankarjeva založba.
- Krech, D., Crutchfield, R. S., Ballachey, E. L. (1962): Posameznik v družbi – učbenik socialne psihologije, Beograd, Zavod za udžbenike i nastavna sredstva Srbije.
- Makarovič, J. (1978): Vzgoja za samoupravljanje, Ljubljana, Center za proučevanje lokalnih skupnosti in delovnih organizacij pri Fakulteti za sociologijo, politične vede in novinarstvo; Pedagoški inštitut pri Univerzi v Ljubljani.
- Marentič Požarnik, B. (1978): Prispevek k visokošolski didaktiki, Ljubljana, Državna založba Slovenije.
- Mijoč, N. (1995): Izkušveno učenje odraslih glede na sociokulturni sloj in poklicno strukturo, Ljubljana, Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani, Oddelek za pedagogiko.
- Musek, J. (1977): Osnove psihologije osebnosti, Ljubljana, Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani, PZE za psihologijo.
- Radonjić, S. (1985): Psihologija učenja, Beograd, Zavod za udžbenike in nastavna sredstva.
- Rogers, C. (1976): Freedom to learn theory, Rand McNally College Publishing Company.
- Rogers, C. (1961): On becoming a person, Boston, Houghton Mifflin Co.
- Savage, W. W. (1968): Interpersonal and Group Relations in Education, Scott, Foresman and Company.
- Skupina avtorjev (1991): Varna vožnja, Ljubljana, Avtomoto zveza Slovenije.
- Stepanova, E. J. (1972): Vozrastnye karakteristiki intellekta vzroslyh, Moskva, Sovjetskaja pedagogika.