

Univerzita Palackého v Olomouci
Katedra psychologie Filozofické fakulty



**ÚČINNOST DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ
METODY “CLOSE TO“ PŘI VÝUCE
MLADÝCH ŘIDIČŮ**

**THE EFFICACY OF TRAFFIC SAFETY METHOD “CLOSE TO“
IN THE EDUCATION OF YOUNG DRIVERS**

Diplomová práce

Autor: Jana Lehnerová
Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Olomouc
2010

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a všechny použité prameny řádně citovala a uvedla.

V Olomouci dne.....

.....

podpis

Motto:

„Přísluví „chybami se člověk učí“ nemusí být pravdivé, protože závažné chyby za volantem lze udělat jen jednou a poučí se z nich už jen naši pozůstalí.“

(Weigel, 2006)

Děkuji Centru dopravního výzkumu za možnost spolupráce na projektu Close To a PhDr. Matúši Šuchovi, Ph.D. za cenné rady a vedení této práce.

Obsah

Úvod	9
1. Primární prevence a rizikové chování v dopravě	11
1.1 Rizikové chování	11
1.2 Primární prevence rizikového chování	12
1.3 Rizikové chování v dopravě	13
1.3.1 Alkohol a drogy	15
1.3.2 Agresivita a rychlost	16
1.3.3 Telefonování a bezpečnostní pásy	17
1.3.4 Rizikové chování mladistvých.....	18
1.4 Primární prevence v dopravě	19
1.5 Peer metoda.....	21
2. Dopravní výchova a dopravně bezpečnostní kampaně	23
2.1 Dopravní výchova.....	23
2.1.1 Metody dopravní výchovy	24
2.1.2 Dopravní výchova v mateřské škole.....	25
2.1.3 Dopravní výchova na základní škole	25
2.1.4 Dopravní výchova v rodině.....	26
2.1.5 Dopravní výchova mladistvých a mladých řidičů	27
2.2 Dopravně bezpečnostní kampaně	27
2.2.1 Dopravně bezpečnostní kampaně pro děti	28
2.2.1.1 Goodyear – Bezpečná školka.....	28
2.2.1.2 Internetové portály	29
2.2.1.3 Bezpečná cesta do školy	29
2.2.2 Dopravně bezpečnostní kampaně pro mladistvé a dospělé	30
2.2.2.1 Nadace Malina	30
2.2.2.2 Domluvme se	31
2.2.2.3 The Action	32
2.2.2.4 BESIP Team	33
2.2.2.4 Bezpečná obec	33
2.2.2.5 Nemyslíš – zaplatíš!.....	34
3. Způsoby výuky řidičů.....	35
3.1 Historie autoškol	35

3.2 Výuka v autoškole	35
3.2.1 Teoretická výuka.....	36
3.2.2 Praktický výcvik	36
3.3 Role autoškoly v utváření řidiče	37
3.4 Možnosti zlepšení výuky v autoškolách	38
3.5 Další vzdělávání řidičů	40
3.5.1 Bezpečný způsob jízdy	40
3.5.2 Kurzy bezpečné jízdy.....	41
4. Osobnost mladého řidiče	43
4.1 Osobnost řidiče	43
4.1.1 Struktura osobnosti řidiče	43
4.1.2 Typologie řidiče	44
4.1.3 Důležité charakteristiky řidičů.....	46
4.1.3.1 Percepční schopnosti, pozornost a rozhodování	46
4.1.3.2 Charakter a temperament	47
4.1.4 Charakteristiky rizikového řidiče.....	47
4.1.4.1 Agrese	48
4.1.4.2 Dominance, sebepojetí.....	48
4.1.4.3 Sebekontrola, dodržování pravidel, nezodpovědnost	49
4.1.4.4 Extroverze – introverze.....	50
4.1.4.5 Sensation seeking.....	50
4.1.4.6 Locus of control (LOC)	51
4.1.4.7 Emoční stabilita – labilita	51
4.1.5 Rozdíl mezi muži a ženami.....	52
4.2 Specifika adolescence a mladé dospělosti	52
4.3 Osobnost mladého řidiče	54
4.3.1 Rizikové vlastnosti.....	55
4.3.2 Vliv zkušeností	56
4.3.3 Vliv věku.....	57
4.3.4 Vliv okolí	57
5. Problematika postojů	59
5.1 Teorie postojů	59
5.1.1 Definice postoje	59
5.1.2 Modely postojů	59

5.1.3 Utváření postojů.....	60
5.2 Možnosti změn postojů.....	61
5.2.1 Změna postojů.....	61
5.2.2 Efektivní způsoby změny postojů.....	62
5.3 Měření postojů.....	62
5.3.1 Metody měření postojů.....	62
5.3.2 Omezení měření postojů řidičů s ohledem na jejich chování.....	63
5.4 Postoje řidičů.....	64
6. Projekt Close To.....	66
6.1 Idea a cíle projektu Close To.....	66
6.2 Průběh realizace.....	67
6.3 Evaluace projektu.....	68
6.4 Výsledky první studie.....	68
6.5 Přínos.....	69
7. Měření účinnosti projektu Close To vzhledem k teoretickým východiskům.....	70
7.1 Měření účinnosti dopravně bezpečnostních kampaní.....	70
7.2 K teoretickým východiskům a závěry vyplývající pro praktickou část.....	70
7.3 Měření účinnosti Close To.....	74
8. Výzkumná část – kontext, cíle a hypotézy.....	75
8.1 Souvislosti této studie.....	75
8.2 Cíle práce.....	75
8.3 Hypotézy a výzkumné otázky.....	76
8.3.1 Hypotézy.....	76
8.3.2 Výzkumné otázky.....	77
9. Výzkumný soubor.....	78
9.1 Metody výběru výzkumného souboru.....	78
9.2 Popis zkoumaného souboru.....	78
9.2.1 Uchazeči o řidičské oprávnění.....	78
9.2.2 Peer mentoři a učitelé v autoškolách.....	80
10. Metodologické otázky výzkumu.....	81
10.1 Typ výzkumu.....	81
10.2 Metody získávání dat.....	81
10.3 Metody zpracování a analýzy dat.....	81
10.3.1 Záznam a zpracování dat.....	81

10.3.2 Analýza dat	82
10.3.2.1 Analýza změny postojů.....	82
10.3.2.2 Analýza rizikového chování	83
10.3.2.3 Kvalitativní analýza dotazníků T2, dotazníku pro peer mentory a učitele autoškol	83
10.4 Etické otázky.....	84
11. Výsledky a interpretace dat	85
11.1 Výsledky změny postojů.....	85
11.1.1 Interpretace k hypotézám H1, H2, H3	92
11.1.2 Interpretace k hypotéze H4	93
11.1.3 Interpretace k hypotézám H5a H6	93
11.2 Výsledky změny rizikového chování.....	93
11.2.1 Interpretace hypotézy H7	94
11.2.2 Interpretace hypotézy H8	94
11.3 Výsledky k výzkumným otázkám.....	95
11.3.1 Subjektivní přínos besedy pro mladé řidiče.....	95
11.3.2 Hodnocení peer mentorů.....	96
11.3.3 Hodnocení autoškol	96
11.4 Sumarizace nejdůležitějších zjištění	97
12. Diskuze	98
12.1 Diskuze k výsledkům a přijatým či zamítnutým hypotézám	98
12.1.1 Ke změně postojů.....	98
12.1.2 Ke změně rizikového chování.....	99
12.1.3 K subjektivnímu hodnocení projektu.....	100
12.2 Omezení daného výzkumu.....	100
12.3 Omezení projektu Close To	101
12.4 Srovnání s jinými výzkumy a kampaněmi.....	101
12.5 Možnosti uplatnění dosažených výsledků	102
12.6 Splnění cílů práce a vyhodnocení účinnosti	102
13. Závěry	104
Souhrn.....	106
Použitá literatura	109
Přílohy	
Příloha č. 1: Abstrakt diplomové práce v českém jazyce	

Příloha č. 2: Abstrakt diplomové práce v anglickém jazyce

Příloha č. 3: Zadání diplomové práce

Příloha č. 4: Hudební nahrávka a leták ke kampani Domluvme se (viz příložené CD)

Příloha č. 5: Karta, leták, rozhlasová reklama a videoklip k multimediální show The Action (viz příložené CD)

Příloha č. 6: Témata Besip teamu (viz příložené CD)

Příloha č. 7: Videá Nemyslíš – zaplatíš! (viz příložené CD)

Příloha č. 8: Materiály ke Close To (viz příložené CD)

Příloha č. 9: Dotazníky k projektu

Úvod

Svět dopravy se stává každodenní součástí života každého z nás, ať chceme nebo ne. Při otevření internetového prohlížeče nás zpravodajské servery pravidelně informují o smutných událostech nadpisy typu: Mladý řidič se čtyřmi promile alkoholu srazil ženu a dítě¹, Riskantní předjíždění stálo život tři nepřipoutané teenagery², Auto sjelo do řeky, mladý řidič v něm zemřel³, Mladá řidička zahynula po srážce s autobusem⁴.

Ke špatným zprávám tohoto charakteru se stáváme netečnými, přitom dopravní úraz je v současnosti desátou nejčastější příčinou úmrtí na světě (2,1 % globální mortality) a odhaduje se, že v roce 2030 bude na místě osmém. V kategorii mladých dospělých už dnes zaujímá přední postavení. (Skalička, 2008)

Nejen tyto skutečnosti by měly přispívat ke zvýšenému zájmu o bezpečnost na silnicích. Různé národní i mezinárodní organizace se snaží dopravně bezpečnostními kampaněmi působit hlavně na mladé řidiče, kteří podle statistik vykazují nejrizikovější chování.

Na bezpečnost v dopravě se zaměřuje i dopravní psychologie. Zabývá se hlavně zkoumáním psychických projevů při různých činnostech osob řídících dopravní prostředky, zjišťováním jejich závislosti na individuálních vlastnostech člověka, na metodách výchovy a výcviku, na dopravní technice. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Tato práce se snaží posoudit účinnost projektu Close To, který je zaměřen na mladé řidiče prostřednictvím emočního působení vyprávěním příběhu peer mentora v rámci výuky v autoškolách. Proto jsou v práci popsány rizikové faktory v dopravě, možnosti a meze preventivního působení od dopravní výchovy až po kurzy pro řidiče, způsoby výuky v autoškolách, osobnost mladého řidiče a problematika postojů. Také je ozřejměn princip metody Close To, způsob hodnocení projektu, výsledky měření a důsledky z nich vyplývající. Diskuze nad teoretickými východisky a způsoby měření účinnosti dopravně bezpečnostních kampaní přináší závěry, ze kterých je odvozen cíl výzkumu a hypotézy. Dále popíšeme použité metody sběru a analýzy dat, interpretujeme výsledky a poukážeme na možná omezení či přínos předmětného projektu.

Cíle práce jsou: zmapovat současnou situaci v ČR v oblastech primární prevence rizikového chování v dopravě, dopravní bezpečnosti a výchovy, výuky v autoškolách a osobnosti mladého řidiče, zjistit účinnost dopravně bezpečnostní metody Close To ve výuce mladých

¹ <http://www.novinky.cz/krimi/184555-mlady-ridic-se-ctyrmi-promile-alkoholu-srazil-zenu-a-dite.html>

² <http://www.novinky.cz/clanek/156139-riskantni-predjizdeni-stalo-zivot-tri-nepripoutane-teenagery.html>

³ <http://www.denik.cz/regiony/auto-sjelo-do-reky-mlady-ridic-zemrel20091230.html>

⁴ <http://www.novinky.cz/krimi/188751-mlada-ridicka-zahynula-po-srazce-s-autobusem.html>

řidičů a její přínosy pro možné zavedení do praxe, popsat silné a slabé stránky uvedené metodiky a navrhnout doporučení pro její další realizaci.

Cílem výzkumu je porovnat změny v postojích a rizikovém chování u skupiny respondentů, kteří podstoupili intervenci (experimentální skupina), a kontrolní skupiny (respondenti, kteří intervenci nepodstoupili) a určit, zda má metoda Close To potenciál pro změnu dlouhodobých postojů a rizikového chování u mladých řidičů.

1. Primární prevence a rizikové chování v dopravě

1.1 Rizikové chování

Rizikové chování, rizikové jednání či riskování jsou označení užívaná v literatuře pro specifický druh konání člověka, který jedná s jistou mírou rizika.

Miovský, Zapletalová (2006, in Janíková, 2006b) rozumí pod pojmem rizikové chování to, v jehož důsledku dochází k prokazatelnému nárůstu zdravotních, sociálních, výchovných a dalších rizik pro jedince nebo pro společnost. Rizikové jednání je podle Štikara, Hoskovce a Šmolíkové (2006) sociálně nepřijatelná volná činnost s možnými důsledky, kdy se uplatnila neopatrnost (přílišná rychlost, alkohol, nepozornost), nebo sociálně akceptované jednání, kdy nebezpečí známe (motoristické soutěže).

Podle Mikšíka (2007) jsou strukturálními složkami ovlivňujícími hladinu rizika aspirace, anticipace, tendence spoléhat na náhodu, tendence předvádět se.

Riskování je jakékoliv vědomě nebo nevědomě řízené chování s nejistým očekáváním co se týká výsledku, možných zisků a nákladů na fyzickou, ekonomickou a psychosociální pohodu sebe sama nebo jiných lidí (Trimpop, 1994). Rošková (1995, in Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006) rozumí rizikovou tendencí připravenost, pohotovost, tendenci a ochotu jedince vystavovat se riziku či jednat nebezpečně. Yates (1990, in Trimpop, 1994) považuje nebezpečí také za rozhodovací problém. Specifikuje hlavní části rizikového chování - ztrátu, význam ztráty a nejistotu spojenou se ztrátou.

Podle Mikšíka (2007) lze s ohledem na připravenost a ochotu riskovat rozlišit dva typy lidí: a) s enormně vysokým nábojem tendence k riziku a b) enormně obezřetné.

Fuller (1988, in Trimpop, 1994) předpokládá, že tendence k riskování je nejen pod kontrolou vědomého rozhodování, ale častěji vychází z individuální podmiňující historie a je často doprovázena iluzí zapojení vědomí. Speciálně v případech, kdy riskování vnitřně obohacuje, rozhodnutí následuje jako kompenzace nevědomého procesu. Proto je důležité, aby se riskování neredukovalo jen na pouhé vědomé rozhodování.

Machin a Sankey (2008) dokladují, že vyšší úroveň vnímaného rizika konkrétního chování snižuje pravděpodobnost, že se jedinec na rizikovém chování bude podílet.

Vlek a Stallen (1980, in Trimpop, 1994) z mnoha studií extrahovali 6 společných znaků rizikového chování: a) pravděpodobnost ztráty, b) velikost předpokládané ztráty, c) očekávání ztráty, d) rozdíl distribuce pravděpodobnosti a pravděpodobnosti všech možných dů-

sledků, e) jednostranný rozptyl funkčního rozdělení, f) lineární funkce očekávaných hodnot a rozptyl distribučních následků.

Podle Wildeovy teorie rizikové homeostázy není míra nehod určována úrovní objektivně daného rizika, ale úrovní rizika přijatelného pro jednotlivce v dané situaci. To znamená, že lidé své riskantní chování přizpůsobují tak, aby udržovali konstantní úroveň vnímaného rizika (když se zavedou lepší bezpečnostní opatření, lidé se budou chovat riskantněji pro zachování navyklé úrovně rizika). (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Hošek (1999) definuje problémovou situaci, která může předcházet rizikovému chování, jako náročnou situaci ve chvíli, kdy jedinec stojí před úkolem, pro jehož řešení je jen částečně vybaven schopnostmi a dovednostmi, jelikož se jedná o něco nového, intelektuálně náročného, kdy se řešení musí obtížně hledat. Zdrojem rizikového jednání může být také antisociální chování. Tím se v současné psychologii označuje chování porušující přijaté a uznávané normy konkrétní společnosti. (Sobotková a spol., 2009)

Macek (2003) označuje za období velmi citlivé pro rozvoj rizikového a problémového chování adolescenci. I z výzkumu Sobotkové a spol. (2009) vyplývá, že kritickým obdobím pro rozvoj rizikového chování je raná adolescence (11 let), kdy dochází k nárůstu všech forem rizikového chování. Proto je důležité se rizikovým chováním zabývat a preventivně působit již na děti.

1.2 Primární prevence rizikového chování

Prevence má za úkol podporovat protektivní faktory a omezovat ty rizikové (Bém, Kalina, 2003).

„Primární prevence rizikového chování je soubor jakýchkoli zdravotních, sociálních, výchovných či jiných intervencí a opatření směřujících k předcházení výskytu rizikového chování, zamezujících jeho další progresi, zmírňujících již existující formy a projevy rizikového chování nebo pomáhajících řešit jeho důsledky“ (Miovský, Zapletalová, 2006, in Janíková, 2006a).

Bém a Kalina (2003) za obecné charakteristiky primární prevence považují:

- a) sociální charakter – primární prevence se zaměřuje na skupiny nebo populaci jako celek, jejímž prostřednictvím se snaží ovlivňovat názory, postoje a chování jednotlivce,
- b) cíl: zabránit vzniku poruchy zdraví – u dopravní prevence jde o zabránění nehodám způsobujícím úrazy, zranění nebo smrt,
- c) prostředky – metody psychologie, sociologie, pedagogiky, veřejné politiky, marketingu,

d) zaměření: nespecifická a specifická prevence – nespecifická se zaměřuje na protektivní faktory, specifická je tematická.

Specifickým požadavkem na primární prevenci je, aby se orientovala především na postoje a změnu chování, která nemusí souviset s hloubkou a rozsáhlostí informací, ale s posilováním sociálních schopností. Také využívat peer prvků a podporovat projektivní faktory ve společnosti. (Bém, Kalina, 2003)

Primární prevence má za cíl odradit od prvního projevu rizikového chování nebo aspoň odložit na co nejdelší dobu první projev rizikového chování. Specifickým cílem pak je předcházet zvyšování četnosti rizikového chování mezi rizikovou populací. (Šucha, 2008b)

Zásadami efektivní primární prevence jsou (Bém, Kalina, 2003):

- 1) kombinace mnohočetných strategií (škola, rodina, vrstevníci, komunita, masmédiá), preventivní program by měl být koncipován jako komplexní spolupráce několika institucí,
- 2) kontinuita působení a systematičnost – jednorázové akce nemají význam,
- 3) cílenost a adekvátnost informací vzhledem k cílové skupině,
- 4) včasný začátek preventivních aktivit již v předškolním věku,
- 5) pozitivní orientace – demonstrace konkrétních alternativ.

Skácelová (2003a) označuje za hlavní pedagogické principy primární prevence jasné stanovení cílů primární prevence, soustavnost a dlouhodobost, přiměřenost sdělení, názornost, využívání pozitivních modelů pro napodobování, aktivnost a interaktivita.

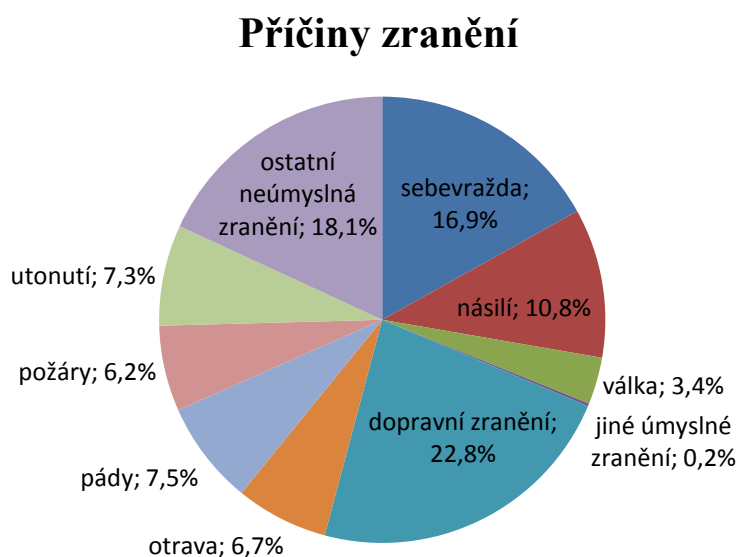
Jako neúčinné se v primární prevenci podle Béma a Kaliny (2003) prokázalo pouhé poskytování informací, odstrašování, zakazování, přehánění následků, moralizování a i afektivní výchova postavená pouze na emocích a pocitech.

1.3 Rizikové chování v dopravě

Celosvětový podíl dopravních zranění s následkem smrti byl v roce 2002 podle WHO 23 % (graf č. 1). To dokládá, jak riziková je oblast dopravy.

Jak uvádí Štikar, Hoskovec a Pour (1981, s. 5), „řízení automobilu je a ještě dlouho zůstane náročnou, komplexní činností se značným rizikem“. Antušek (1998) dokládá, že nejslabším článkem je podle dopravních statistik člověk, na jehož vrub připadá 95% dopravních nehod.

Graf č. 1: Rozdělení celosvětové úmrtnosti jako následku zranění podle příčin v r. 2002 (WHO, 2004, s. 34)



Lidé mají sklon si myslet, že jejich osobní riziko není tak velké jako riziko ostatních. Tento optimismus může sice přispívat ke zlepšení životní spokojenosti, vede také ale k riskantním rozhodnutím v některých činnostech, např. řízení vozidla. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Štikar, Hoskovec, Pour (1981) za rizikové jednání u řidičů považují nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidly, riskantní předjíždění, nedostatečné sledování provozu za vozidlem, nevěnování se řízení, nepřiměřenou rychlost, nedání přednosti v jízdě, bezohlednost k jiným řidičům, zkratové reakce, nesprávný způsob projíždění zatáček, „předvádění se“ u mladistvých řidičů, vynucování si přednosti při pocitu nadřazenosti (silná auta), požití alkoholu, rychlá, riskantní jízda, nedostatečné ukazování směru při odbočení, „frapeřiny“ u mladistvých motocyklistů, závodění mladých motocyklistů, nedostatečně rozvinuté dovednosti v technice jízdy, příliš sebevědomé jednání, suverenita a přeceňování schopností u mladistvých.

Dle stanoviska Šuchy (2008b) je rizikové chování v dopravě např. řízení pod vlivem drog, agresivní chování, chování v rozporu s oficiálními i neoficiálními pravidly.

Rizikovou skupinou z hlediska dopravních úrazů jsou muži, věk 15 – 30 let a nad 65 let, skupina se smyslovým postižením (zejména zrakové a sluchové), lidé s kognitivním deficitem, drogovými závislostmi a psychickými poruchami (Skalička, 2008).

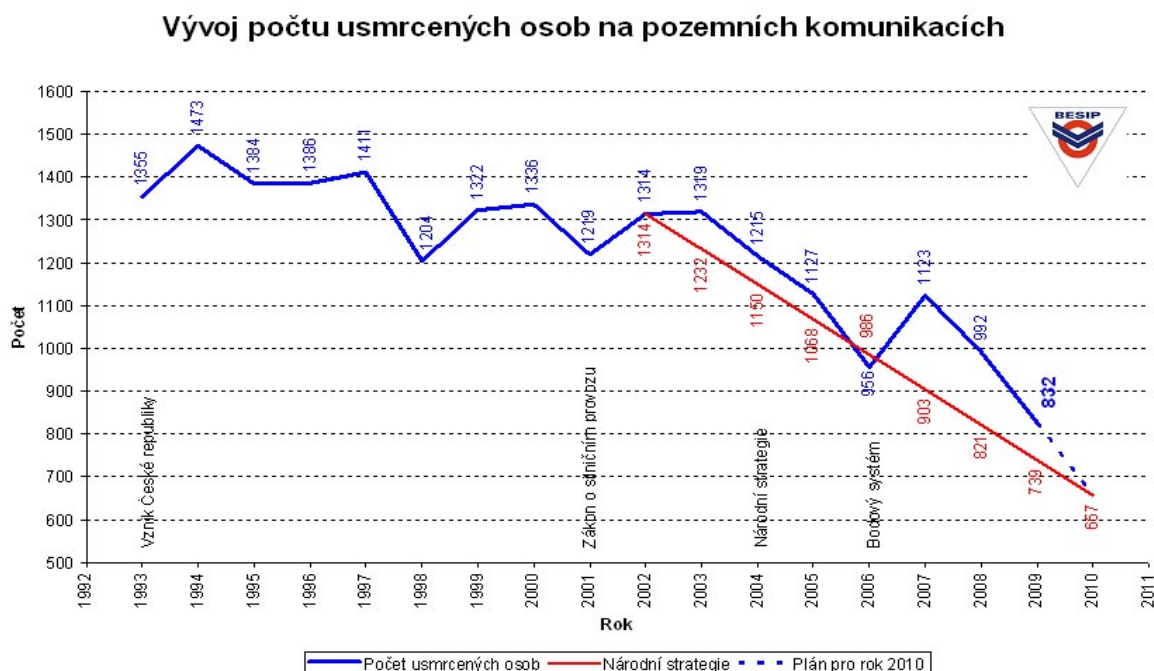
1.3.1 Alkohol a drogy

Podle §5 odstavce 2 zákona č. 361/2000 Sb. (Úplné znění zákona č. 361/2000, 2008) řidič nesmí: a) požit alkoholický nápoj nebo užít návykovou látku během jízdy, b) řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem, c)…, d) předat řízení vozidla nebo svěřit zvíře osobě, která nesplňuje podmínky podle §3 odst. 2 a 3 nebo která je pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo jejíž schopnost k řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti je snížena v důsledku jejího zdravotního stavu.

I přesto alkohol v České republice zůstává v souvislosti se silničním provozem tou nejnebezpečnější návykovou látkou (Štáblová, 2003). Riziko dopravní nehody se zvyšuje při zvyšujícím se množství požitého alkoholu v krvi (WHO, 2004).

Pplk. Ing. Josef Tesařík a pplk. Petr Sobotka (2010) informovali, že počet usmrcených osob na českých silnicích byl v roce 2009 nejnižší od roku 1990 (832 osob – viz graf č. 2), ale počet obětí nehod zaviněných pod vlivem alkoholu se zvýšil (8,1% z celkového počtu) a usmrceno bylo 123 lidí, což je o 43 více než v roce předchozím.

Graf č. 2: Vývoj počtu usmrcených osob (Oddělení BESIP, 2010)



„Dopad alkoholu a jiných drog na řízení motorového vozidla je dostatečně známý – snižuje rychlost a přesnost reakce řidiče, vyvolává únavu, snižuje jeho pozornost a často zvyšuje i jeho agresivitu za volantem“ (Šucha, 2008a). Dochází také ke snížení koncentrace a pozornosti, nekritickému hodnocení situace a podceňování rizik. To může vést k rychlé,

agresivní jízdě, nebezpečnému předjíždění a ignorování ostatních účastníků silničního provozu. Při vysokém obsahu alkoholu jede řidič naopak velmi pomalou jízdou, při které nereaguje na znamení stůj, zapomíná signalizovat odbočení nebo najede na stojící vozidlo. (Štáblová, 2003)

Nebezpečné jsou pro řidiče kromě alkoholu i jiné drogy. Marihuana např. zkresluje vnímání, tříští pozornost a nedovolí rozpoznat podstatné podněty od nepodstatných. (Havlík, 2005)

1.3.2 Agresivita a rychlost

Riziko nehody vzrůstá s rostoucí agresivitou, což jasně prokázaly deskriptivní a statistické studie. (Šmolíková, Hoskovec, Štikar, 2008)

Havlík (2005) agresivitu v dopravě pokládá za druh násilí, jehož obětí se stávají účastníci silničního provozu. V populaci se vyskytuje tato porucha ve všech sociálních vrstvách a bez ohledu na stupeň rozumových schopností a vzdělání.

Houston, J. M., Harris, P. B., Norman, M. (2003) agresivní řízení postulují jako dysfunkční vzorec sociálního chování, který představuje vážnou hrozbu pro veřejnou bezpečnost. Agresivní jízda zahrnuje různé druhy chování včetně troubení, hrubé gestikulace, blikání na pomalejší vozy, překračování povolené rychlosti atd.

Agresivní chování se nejčastěji v řidičských situacích objevuje při závodění, najíždění na jiné vozidlo, předjíždění, pronásledování, kličkování, nebezpečném míjení, nedodržováním bezpečné vzdálenosti, zdržováním jiných vozidel a nadměrně rychlé jízdě (Šmolíková, Hoskovec, Štikar, 2008). Na silnici se může agresivita projevit např. nepřiměřenou rychlostí, náhlou akcelerací, stylem jízdy plyn-brzda, nerespektováním dopravních předpisů, nečekaným zabrzděním, nevhodným troubením, blikáním, hrubými výrazy, kličkováním, najížděním apod. (Havlík, 2005)

PAMATUJ:



CIVILIZACE, KTERÁ JE ZALOŽENA NA RYCHLOSTI,
SE NEVYHNE SRÁŽCE...

Obrázek č. 3: Rychlost (Jiránek, 2009)

WHO (2004) zdůrazňuje, že základem problémů na silnicích a dopravních zranění je rychlost. Riziko nehody se zvyšuje se vzrůstající rychlostí, a to hlavně na křižovatkách a při předjíždění.

Rychlost přináší pocit moci, nepřekonatelnosti, síly a sebedůvěry. Vyžaduje také intenzivní koncentraci, bleskové zpracování informací, hodnocení situace a reagování. Psychika řidiče mívá zpoždění a neumí se vždy přiměřeně adaptovat na nové podmínky. (Havlík, 2005)

Růžička (2001) má na rychlost odlišný názor a ve své knize ukazuje, že rychlá jízda nemusí být synonymem nebezpečné jízdy. Kniha podává návody, jak se naučit jezdit efektivně a bezpečně.⁵

1.3.3 Telefonování a bezpečnostní pásy

Riziko nehody se zvyšuje až čtyřnásobně, když řidič při řízení vozidla telefonuje, a to i v případě, že nedrží telefon v ruce. Důvodem je pokles koncentrace jak v době telefonování, tak i po něm. (Havlík, 2005) Nebezpečnější než držení telefonu v ruce je samotné telefonování. Řidičovy reakce jsou pomalejší, což prodlužuje brzdovou dráhu auta až o desítky metrů. Také dochází k přehlédnutí dopravních značek a řidiči nedávají přednost v jízdě. (Telefonování za volantem, 2009) Rizikovým není jen telefonování, ale i posílání sms zpráv, které ohrožuje při řízení hlavně mladé lidi (Sundeen, 2008).



Obrázek č. 2: Telefonování (Jiránek, 2009)

Riziko usmrcení nebo těžkého zranění se snižuje na polovinu až třetinu (v závislosti na rychlosti jízdy v okamžiku střetu) při upnutí bezpečnostních pásů. Pásy jsou nutné pro správnou funkci airbagů, bez jejich použití můžou být airbagy naopak nebezpečné. Přesto se podle odhadů zhruba polovina motoristů nepřipoutá, hlavně při jízdě městem. (Havlík, 2005) „Správné používání bezpečnostních pásů zaručuje, že v případě nehody nebudou

⁵ Růžička, B. (2001). *Jak jezdit rychle a bezpečně*. Praha: Computer Press.

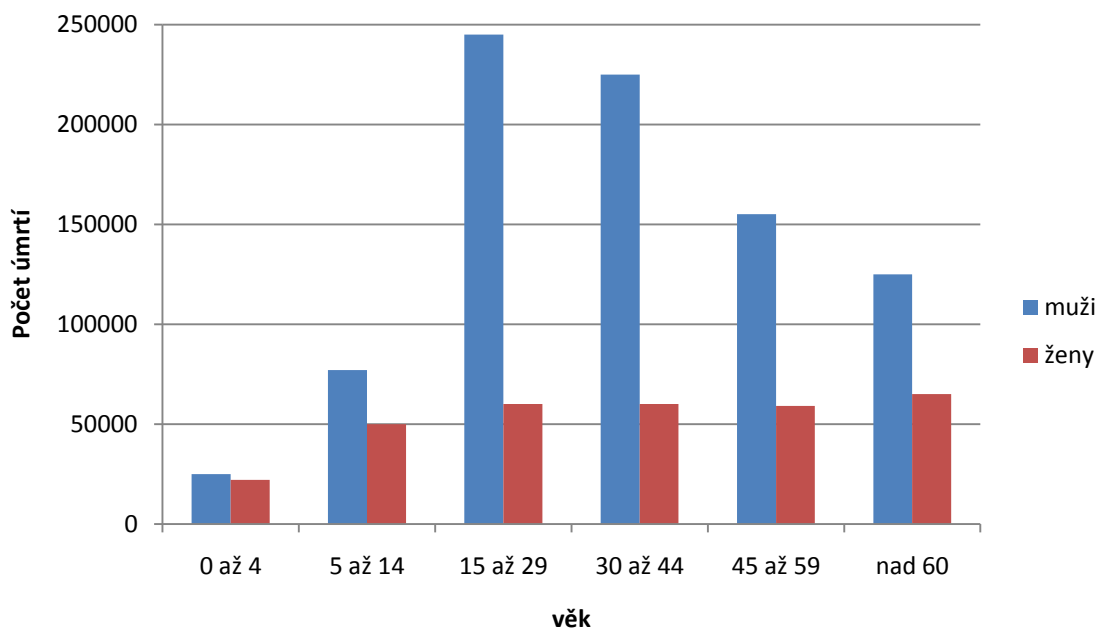
pasážeri vrženi ven z vozidla či nenarazí do interiéru auta. Funkce bezpečnostních pásů je dále podpořena tzv. pasivní bezpečností vozidla (tj. zónou nárazu).“ (Pokorný, 2006a)

1.3.4 Rizikové chování mladistvých

Adolescence je zásadním a velmi citlivým obdobím pro rozvoj rizikového a problémového chování (Skácelová, 2003b). Téměř ve všech přehledech shrnujících údaje o účasti mladistvých v dopravě se můžeme dozvědět, že mladiství způsobují relativně více nehod než dospělí (Hoskovec, Pour, Štikar, 1970). Strnadová (2008) upřesňuje, že rizikového chování se dopouštějí hlavně mladí řidiči s krátkou řidičskou praxí.

Celosvětově jsou autonehody nejčastější příčinou smrti u skupiny mladých řidičů. Bylo zjištěno, že ve vyspělých zemích jsou v prvních několika letech ježdění více ohroženi haváriemi v dopravě muži než ženy. Pro mladé řidiče je riziková hlavně jízda v noci a jízda s mladými spolujezdcí. (WHO, 2004)

Graf č. 3: Celosvětové počty úmrtí zapříčiněné dopravou podle pohlaví a věku v r. 2002 (WHO, 2004, s. 45)



Z pohledu dopravních nehod, usmrcení a zavinění dopravních nehod pod vlivem alkoholu nebo jiných drog jsou vysoce rizikovou skupinou mladí řidiči do 35 let (Šucha, 2008a).

Velké množství literatury ukazuje, že mladí lidé, zejména muži, mají vyšší skóre v do-
taznících riskování, jejich vnímání rizika je nižší, více se do rizikových činností zapojují a

jsou častějšími účastníky dopravních nehod. Některé studie to připisují zvýšené hormonální aktivitě mládeže, zejména testosteronu u mladých mužů. (Trimpop, 1994)

Za riskantním chováním mladých řidičů může být dle Strnadové (2008) nedostatek řidičských i životních zkušeností, snížená schopnost vnímání rizika a rozpoznání nebezpečí, touha po nezávislosti a tendence k porušování pravidel nebo potřeba se předvádět před vrstevníky, a tím si zvyšovat své sebevědomí.

To potvrzují i Štikar, Hoskovec, Šmolíková (2006), jelikož rizikovost chování skokem narůstá za přítomnosti vrstevníků. Pravděpodobnost autonehody vzroste dvakrát, jsou-li v autě přítomni další dva kamarádi, čtyřikrát, je-li jich tam víc.

1.4 Primární prevence v dopravě

I v silničním provozu, jakožto rizikové oblasti lidské činnosti, platí, že nejlepší obrana je prevence (Faus, 2008). Podle Skaličky (2008, s. 5) „mediální glorifikace automobilismu nemá dostatečnou protiváhu v osvětě o jeho rizicích“. Proto je nutné prevenci věnovat zvýšenou pozornost.

Při primární prevenci v dopravě se zaměřujeme nejen na skupinu řidičů, kteří se chovají rizikově, ale i na ty chovající se nerizikově. (Šucha, 2008b)

Za prevenci dopravních nehod můžeme obecně označit soubor takových opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu a mají za cíl předejít jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věcí. Formami preventivního působení jsou vytvoření kvalitní právní úpravy chování jednotlivých účastníků silničního provozu, vytváření bezpečného dopravního prostředí formou dopravně inženýrských opatření, výchova a výcvik jednotlivých účastníků silničního provozu, včetně výcviku v autoškolách a zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění, kvalitní legislativa upravující technický stav vozidel a pozemních komunikací a kontrola jejího dodržování. Také represí je možno chápat preventivně. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Rada vlády České republiky se snaží snižovat úmrtnost na silnicích, a proto přijala Systémový program zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jenž je realizován v oblastech: a) legislativy a koordinace předpisů, b) dopravní výchovy na školách, c) výchovy účastníků silničního provozu, d) dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, e) přezkušování zdravotní a psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel, f) vlivu alkoholu a jiných návykových látek na chování účastníků silničního provozu, g) vytváření vzorů zá-

doucího dopravního chování, h) technické způsobilosti motorových a přípojných vozidel, ch) komunikace a dopravního řízení, i) záchranných a pomocných systémů, j) dopravně bezpečnostní propagace. (Pavlíček, Kopecký, 2004)

Informování a vzdělávání účastníků silničního provozu může zlepšit povědomí o pravidlech silničního provozu a např. i podpořit nákup bezpečnějších vozidel. Je třeba se vyhnout nespecifickým dopravně-bezpečnostním kampaním. V kampaních by měly být ukázovány důležité otázky, opatření a podporovány nové právní předpisy a policejní zásahy. (WHO, 2006) Kampaně v hromadných sdělovacích prostředcích se mají zaměřit na veřejnou nepřijatelnost alkoholu za volantem, upozornit na riziko odhalení, zatčení a důsledků dopravních přestupků a veřejně podporovat namátkové dechové zkoušky. (WHO, 2004)

Od 1. ledna 2010 se musí dechové zkoušce podrobit každý řidič, u něhož bude Policie ČR provádět silniční kontrolu. Toto opatření je odůvodňováno nárůstem počtu tragických dopravních nehod zaviněných řidiči pod vlivem alkoholu. (Kněžínek, 2010)

Faus (2008) věří, že nejúčinnější prevencí dopravních nehod je celkové pojetí jízdy, pro které se vžil název „defenzivní způsob jízdy“.

Podle Janouška (2006) lze za nejúčinnější prevenci považovat tu, která bude zakotvená v legislativních opatřeních, jako je používání pasivních prvků bezpečnosti (přilby pro cyklisty mladší 18 let, dětské zádržné systémy, bezpečnostní pásy v automobilech), omezení rychlosti ve vymezených lokalitách (školy, hřiště, sportoviště, obytné zóny), úpravy dopravního prostředí. Za účinné se také jeví dopravní výchova pro děti, rodiče a pedagogy s cílem zlepšit znalosti a způsoby chování v rizikových situacích. Nezbytné je dětem poskytnout nejen potřebné znalosti, ale začít v nich vytvářet pocit odpovědnosti za život svůj i životy ostatních a naučit je tak bezpečnému chování na silnici.

Opatřením proti rizikovému chování mladých řidičů je i úsilí zaměřené na změnu základních postojů, které zvyšují riziko, zejména zacílené na nezkušené řidiče s vysoce rizikovým životním stylem a skupinu mužů. (OECD, 2006)

Příkladem preventivní akce byl třeba „Den prevence a osvěty v dopravě“ organizovaný Institutem dopravní výchovy AČR Velitelství výcviku – Vojenské akademie ve spolupráci s Komisí dopravní a bezpečnostní při Městském úřadě Vyškov. Tyto akce mají za cíl přispět ke snížení počtu a závažnosti následků dopravních nehod na silnicích. (Král, 2009) Dalším preventivním kampaním a projektům bude věnována některá z následujících kapitol.

1.5 Peer metoda

V oblasti ovlivňování lidského faktoru v rámci zvyšování bezpečnosti silničního provozu je jedním z bodů vytvořit jednotnou metodickou základnu kampaní pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu – kampaně na národní, regionální i místní úrovni zaměřené na konkrétní cílovou skupinu a konkrétní problém (Pavlíček, Kopecký, 2004).

Jedním z faktorů ovlivňujících jedince při rizikovém chování je vrstevnické prostředí, pro mladého člověka referenční. Toho se využívá při prevenci pomocí strategie „peer“ programů. (Bém, Kalina, 2003)

Výraz „peer education“ je obtížné přeložit, peer před staletími v britské angličtině vyjadřoval příslušnost k jedné z pěti vrstev aristokracie. Moderní pojetí překládá peer jako postavení rovnocenné s ostatními představiteli určité společenské skupiny osob, kteří si jsou podobní věkem, vzděláním nebo společenským postavením. Peer výchova tedy označuje formu působení mezi vrstevníky navzájem. (Svenson, 2003)

„Principem peer programů je aktivní zapojení předem připravených vrstevníků pro formování postojů mladých lidí, s možností účinně ovlivnit jejich rizikové chování“ (Skácelová, 2003b, s. 308). Programy původně zaměřené na proces výuky ve skupině vrstevníků se postupně změnil na metodu emocionálního a společenského ovlivňování chování. Podle sociálně kognitivní teorie člověk může zvýšit svoji sebekontrolu či sebeovládání osvojením si vědomostí a dovedností, které mu napomohou zvládat životní situace. Proces osvojení má podobu přímých zkušeností, nepřímého pozorování a napodobování ostatních, s nimiž se ztotožníme, a nácvikem dovedností a posilováním vlastního sebevědomí, což vede člověka ke schopnosti chovat se určitým způsobem. (Svenson, 2003)

„Práce Toblerové (1986) potvrdila, že nejúčinnější programy v rámci všeobecné prevence byly peer program. Shrnula výsledky 143 studií, týkajících se prevence. Peer programy ukázaly jasně vyšší účinnost ve všech měřených výsledcích.“ (Skácelová, 2003b, s. 308)

Poprvé byl peer přístup systematicky použit pravděpodobně na začátku 19. století v Anglii, kdy žáci měli za úkol svým spolužákům z jiných tříd vysvětlit látku, kterou se sami naučili. Tento systém byl motivován ekonomickými náklady, jež byly menší, než platit další učitele. Peer metoda vznikla v sedmdesátých letech 20. století ve Spojených státech amerických jako výuka zaměřená na ovlivnění chování a získání určitých dovedností. Primárně byla určena pro mladé lidi, kteří se měli lépe vyrovnat s osobními a společ-

čenskými problémy jako užívání drog, znásilnění, násilí, problematika kouření nebo prevence HIV/AIDS. (Svenson, 2003)

Podle Pavlovské (2008) je vrstevnický (peer) program prevencí společensko-patologických jevů a vrstevníci by měli umět pomocí svých vědomostí a zážitků probrat s dětmi a mládeží témata, která negativně ovlivňují životy všech.

Jednou z nejdůležitějších věcí pro osoby pracující v oblasti peer výchovy je, že teorie nám napomáhají nalézt mechanismy vyvolávající změnu chování (tj. znalosti, postoje, společenské normy a další), a tím přispívají k ujasnění cílů projektu. (Svenson, 2003). Při používání peer metody jsou důležitá hlavně kritéria pro výběr „peerů“, příprava metodiky celého programu a s ní spojený náročný trénink vrstevníků, neustálý kontakt s peery a jejich supervize (Skácelová, 2003b).

Peer výchova je považována za vhodnou metodu prevence proto, že je schopna oslovit i mladé lidi mimo školní zařízení (Svenson, 2003).

Peer výchova slouží jako jedna z možných metod dopravní výchovy. Jaké jsou ostatní metody, kdy je vhodné s dopravní výchovou začít a které další dopravně bezpečnostní kampaně lze v rámci dopravní výchovy využít, se dozvíme v druhé kapitole.

2. Dopravní výchova a dopravně bezpečnostní kampaně

Vysoká rizikovost dopravních situací vyžaduje primární prevenci. Tou se stává dopravní výchova a dopravně bezpečnostní kampaně. Součástí souboru opatření, které definovalo v roce 2006 WHO pro snížení důsledků nehod na silnicích, je i trvalá a efektivní edukační a informační kampaň (Skalička, 2008).

Podle Skácelové (2003a) se účinnost prevence zvyšuje na nejvyšší úroveň, když začíná 2 až 3 roky před prvním kontaktem s rizikovým chováním či látkou. To potvrzuje, že již od velmi útlého věku bychom měli seznamovat děti s pravidly, jak se chovat na silnicích, v autech, na chodníku a postupně jim ukazovat, jak se správně jednat v roli chodce, cyklisty a řidiče.

2.1 Dopravní výchova

Nedílnou součástí všeobecného vzdělání dětí i dospělých je v dnešní době zvýšeného nárůstu motorismu dopravní výchova (Límová, 2006). Ve skriptech Čačky z roku 1975 se píše, že „jednou z cest k bezpečnosti silničního provozu u dětí a mládeže by měla být systematická, důsledná a cílevědomá výchova k dopravní kázní již od útlého věku – prakticky již od mateřské školy“ (Čačka, 1975, s. 3).

„Dopravní výchova je příprava osob na bezpečný pohyb v silničním provozu“ (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006, s. 122).

Není to jen znalost pravidel silničního provozu, ale i naučení morálních a volných vlastností nezbytných pro bezpečnost provozu a vypěstování tzv. dopravního smyslu (Límová, 2006). Měla by žáky nejen seznamovat s pravidly dopravního a silničního provozu, ale i vést k ohleduplnosti, odpovědnosti vůči ostatním, zdvořilosti, ochotě pomáhat při dopravních nehodách (Čačka, 1975). Dopravní výchova nemá být jen deklamováním předpisů a instruktáží správného chování na dopravním hřišti, ale souhrnem přetváření osobnosti dítěte a podpory vlastností, které utváří disciplínu a zároveň pružné jednání v dopravní situaci (Havlík, 2005).

Výchova k bezpečné koexistenci s dopravou se stává celoživotním učebním procesem, který má za cíl jednotlivým dopravním prvkům, signálům, informacím a složitějším situacím rozumět a adekvátně na ně reagovat (Stojan, 2008b).

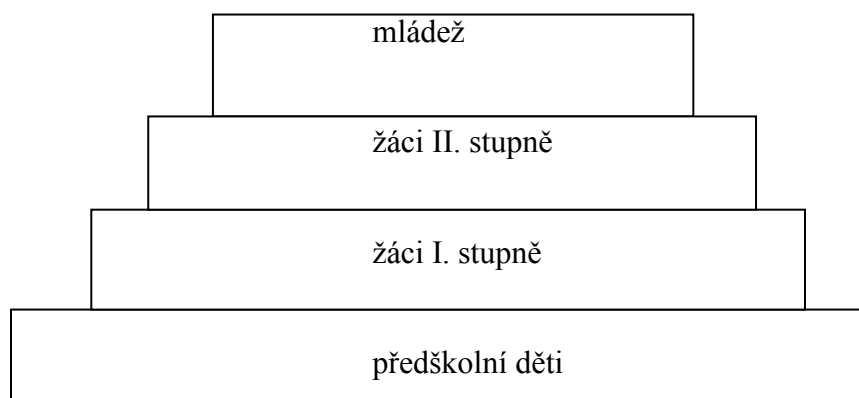
Sunkovská (2007) za cíle systematické dopravní výchovy vytyčuje: naučit děti bezpečně se chovat v silničním provozu, předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace, získat a

utvářet návyky do budoucna, vážit si života a chránit jej a zvládnout základní teoretické znalosti a dovednosti.

Podle Stojana (2008a) má být dopravní výchova postavena na pedagogicko-psychologických a sociologických základech a odvozena z příčin dopravních nehod, jenž mají být implementovány do systému prevence. Dopravní výchova se má také stát výchovou k intuitivnímu, interaktivnímu, kritickému a defenzivnímu chování, v němž budou dominovat fenomény hodnocení, partnerství a tolerance.

V ČR je uplatňováno dopravní vzdělávání na základě pyramidového systému.

Obrázek č. 3: Systém dopravního vzdělávání (Stojan, 2008a, s. 42)



2.1.1 Metody dopravní výchovy

Metody, které v dopravní psychologii užívají v zemích Evropy, jsou skupinová práce, dramatizace, diskuze, výcvik v reálném provozu a exteriéru školy (Stojan, 2007).

Pro správné vytvoření a upevnění dovednosti orientovat se v silničním provozu (což je základ postojů a aktivního jednání v silničním provozu) Čačka (1975) doporučuje didaktické hry různé úrovně.

Helus (2003) jako vhodnou metodu uvádí užití konkrétního příkladu z vhodně vybrané scény filmu, pasáže z knihy, epizodu ze života známé i neznámé osoby či vymyšlený příběh.

Mezi speciální metody patří: cvičný dopravní stůl s křižovatkami, magnetické a flanelové tabule, promítání filmů a diafilmů s dopravní tematikou, nástěnky, besedy, výlety, vycházky, exkurze do autoškol, autoopraven, návštěvy motoristického podniku (Čačka, 1975). Dnes jsou používány spíše interaktivní tabule a počítačové programy.

Podle Štikara, Hoskovce a Šmolíkové (2006) musí dopravní výchova probíhat ve dvou fázích: informativním působení (dítě se učí značkám, instrukcím, předpisům) a formování dětí (vštípení poznatků a jejich uplatňování v praxi).

Janoušek (2006) vytvořil edukativní text pro pedagogy, ve kterém jsou popsány zásady bezpečného přecházení, zásady bezpečné jízdy na kole. Také obsahuje zásady pro rodiče (najít bezpečnou cestu do školy, trasu s dítětem projít, vybavit reflexními prvky), základní dopravní značky a jak se má chovat dítě při jízdě v autě.⁶

2.1.2 Dopravní výchova v mateřské škole

S dopravní výchovou by se mělo začít v mateřské škole, aby se u dětí již od raného vývoje rozvíjela paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, odvaha, vnímání a orientace v prostoru i čase (Límová, 2006). „Čím dříve se ovlivní postoje, tím jsou trvalejší“ (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006, s. 107).

U dětí v předškolním věku musíme počítat, že se při svém pohybu v silničním provozu budou chovat často nepředvídatelně a zdánlivě nelogicky. Nejsou schopny udržet pozornost, soustředit se a nechají se rozptýlit vším možným. (Omega CZ, 2009a)

Hlavním způsobem, jak tyto charakteristiky v daném věku rozvíjet, je hra (Límová, 2006). Používají se i další způsoby, např. nošení reflexních vest při vycházkách. Tuto formu výchovy dětí k uvědomění si, že jsou na silnici, využívá i projekt Bezpečná školka popsaný níže.

2.1.3 Dopravní výchova na základní škole

Na základní škole nastupuje učení se dopravním značkám, pravidlům a také si žáci zkouší nabyté znalosti na dopravních hřištích. Do 10 let se dopravní výchova zaměřuje hlavně na chodce, do 15 pak na cyklisty a od 15 již na motocyklistická a automobilová témata. (Límová, 2006)

Žáci v mladším školním věku se nejvhodněji učí správnému chování v dopravě inscenačními způsoby nebo metodami spočívajícími v otázkách zaměřených na rozvoj strategického myšlení. Důležitým aspektem tohoto věku je praktický, kvalifikovaně vedený cyklistický výcvik na dopravním hřišti i v reálných situacích provozu na silnici. (Stojan, 2007)

Ve školách se hlavně realizuje pasivní přístup k problematice dopravní výchovy, a to jak formou pracovních listů se značkami nebo dopravních hřišť, kde není dítě nuceno řešit dopravní situace v reálném životě. Je nutné vést děti k tomu, aby uměly používat a využívat dopravní prostředky a aktivně řešit situace v dopravě. Projekty, jež praktickou stránku

⁶ Janoušek, S. (2006). *Aby tě auto nepřejelo: prevence dopravních úrazů na 1. stupni ZŠ: edukativní text pro pedagogy*. Praha: Státní zdravotní ústav.

dopravní výchovy realizují, jsou např. Bezpečná cesta do školy. (Strnadová, Schmeidler, 2008)

„Výchovná opatření během školní docházky musí být adekvátní vývojové úrovni dítěte, počínaje chodeckými a cyklistickými obratnostmi, ale se stále rostoucím podílem dovedností a schopností vyšší úrovně, tak, aby rostla jejich kompetence nejen jako chodců a cyklistů, ale posléze i potenciálních či reálných řidičů“ (Stojan, 2008b, s. 4).

Mojmír Stojan (2008a) se ve svém výzkumném záměru „Škola a zdraví 21“ snaží zjistit, jak jsou současnou dopravou postiženy děti školního věku, a poté vyvodit závěry k nalezení efektivního systému prevence. Jeho studie vyúsťuje v systematické publikace⁷ obsahující možnosti využití učiva na druhém stupni základní školy pro oblast dopravní výchovy.

2.1.4 Dopravní výchova v rodině

Dříve byla dopravní výchova i součástí mimoškolní přípravy v zájmových kroužcích (např. pionýru) a motoristických klubech (Hoskovec, Pour, Štikar, 1970). Výchova k bezpečnému chování v dopravě má probíhat i mimo školu – v rodině.

Postoje dítěte a respektování dopravních pravidel závisí na vztahu rodičů a ostatních členů rodiny k dopravní kázní. Dítěti jsou rodiče svou vlastní ukázněností, ohleduplností a obezřetností v silničním provozu (ať už jako chodci, cyklisté nebo řidiči) vzorem a příkladem ať v kladném nebo záporném smyslu. (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003)

Významnou podmínkou účinné socializace/výchovy se stává druhý člověk, který svým jednáním, svou osobností, či celým svým životem ztělesňuje to, co se žádá od samotného dítěte. Je příkladným nositelem charakterové vlastnosti či mravní pozice, která by měla být vlastní i vychovávanému jedinci. (Helus, 2003)

Jedním z efektivních způsobů dopravní výchovy v rodině je podávání srozumitelných a jednouchých vysvětlení a komentářů správného chování lidí na ulici, přechodu, silnici. Působivé je i zpevňování takového chování pochvalou. Rodiče čekající i na prázdné silnici na zelenou jsou nejlepším příkladem a vzorem pro své děti. (Havlík, 2005)

Rodiče by měli své děti naučit:

- a) rozeznat rozdíl mezi vozovkou a chodníkem,
- b) přecházet po přechodu, zvolit nejkratší možnou trasu přes vozovku a neběhat,

⁷ Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ. Část I.: Obecná analýza s příklady implementace a Část 2.: Využití učiva ZŠ pro dopravní výchovu.

- c) odhadnout riziko spojené s přecházením mimo přechod,
- d) postup při přecházení (zastavit, rozhlédnout se, v klidu, ale co nejrychleji přejít),
- e) sledovat provoz kolem sebe, seznamovat se s pravidly a značkami. (Omega CZ, 2009a)

2.1.5 Dopravní výchova mladistvých a mladých řidičů

Pro žáky ve věku 16-18 let je za nejvýznamnější cíl a obsahové téma považován nácvik komunikativního chování a předvídavosti, schopnosti rozhodování a defenzivního chování, pěstování a nácvik správného chování v nebezpečných situacích nebo výcvik v řízení motocyklu. (Stojan, 2007)

Na středních školách se již dopravní výchově věnují jen na některých typech škol, kde je součástí výuky získání řidičského oprávnění. (Límová, 2006)

Do dopravní výchovy řadí Límová (2006) i dobrovolné kurzy řidičů jako jsou „Kurz bezpečné jízdy“, „Škola smyku“, „Vyšší škola motorismu“ nebo „Kondiční jízdy nabízené autoškolami“.

2.2 Dopravně bezpečnostní kampaně

Informační kampaně pro účastníky silničního provozu v České republice realizují většinou vládní orgány – nejčastěji BESIP, což je oddělení Ministerstva dopravy. Kampaně také realizují například pojišťovny, organizace motoristů a jiné nevládní organizace. (Skládaná, Tecl, Rehnová, 2006)

O organizované prevenci se u nás začalo uvažovat až v roce 1964. V roce 1967 byl ustanoven výkonný orgán Koordinační meziministerské komise pro bezpečnost silničního provozu – BESIP. (Čačka, 1975)

Informační kampaně pro účastníky silničního provozu mají za cíl snížit počet dopravních nehod propagací bezpečného chování v provozu tím, že poskytnou účastníkům silničního provozu lepší znalosti a nakloní jejich postoje k preferování takového chování. Snaží se také o zlepšení porozumění restriktivním opatřením, která jsou zaváděna pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, např. rychlostní limity. (Skládaná, Tecl, Rehnová, 2006)

Dopravně bezpečnostní výchovné akce jsou obvykle zaměřeny na ovlivnění postojů k určitému způsobu chování. Na postoje a chování nelze však pohlížet jako na totožné. Někdo může úplně souhlasit s prohlášením o nevhodnosti určitého způsobu chování (např. protože to přináší riziko) a přesto sám jedná stejně nebezpečným způsobem. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Kampaně zahrnují průběžné informování účastníků silničního provozu skrze média a zaměřují se na specifické cílové skupiny. Médii pro tyto kampaně mohou být: inzeráty v denním tisku a časopisech, šoty v televizi, rádiu a kinech, brožurky, letáky a další materiály distribuované specifickým cílovým skupinám (obecně účastníkům silničního provozu), využití známých lidí a celebrit k propagaci různých opatření, plakátové a billboardové inzeráty. (Skládaná, Tecl, Rehnová, 2006)

2.2.1 Dopravně bezpečnostní kampaně pro děti

2.2.1.1 Goodyear – Bezpečná školka

Úkolem projektu společnosti Goodyear Dunlop Tires bezpečná školka je zvýšení bezpečnosti dětí z mateřských škol v silničním provozu. Děti se seznámí se základními pravidly pohybu v silničním provozu, dostanou reflexní vesty, jsou připraveny na samostatný pohyb v okolí silnic a jejich přecházení. (Omega CZ, 2009c)



Obrázek č. 4: Bezpečná školka

Při procházkách nebo cestách za různými aktivitami se dopravnímu provozu děti nevyhnou, a i přes bedlivý dohled svého doprovodu jsou v okolí silnic vystaveny určitému riziku, které značnou měrou snižují reflexní vesty. (Šťastný, 2009)

V roce 2008 obdrželo 600 mateřských škol v ČR a 400 škol v SR sadu reflexních vest pro děti a dospělé v rámci projektu Goodyear – Bezpečná školka. Celkem bylo rozdáno 24 500 kusů vest. (Šťastný, 2009) V roce 2009 byl projekt rozšířen o edukativní stolní hru, webové stránky a hudební a výtvarnou soutěž pro mateřské školy (Omega CZ, 2009b). V rámci projektu byla vytvořena i nová stolní hra pro děti s názvem „Bezpečně do školky“, která zábavnou formou učí děti-chodce, jak se pohybovat v okolí silnic a jak přes ně přecházet. Hra již byla testována v několika mateřských školách s velmi pozitivními výsledky. (Šťastný, 2009)

Distribuované reflexní vesty děti chrání pasivně tím, že zvyšují jejich viditelnost, ale zároveň jsou dobrým nástrojem, který jim ilustruje a připomíná, že silnice není hřiště a že se v jejím okolí mají pohybovat s maximální ostražitostí a dodržovat určitá pravidla (Šťastný, 2009).

Webové stránky projektu nabízí informace o projektu, distribuci vest, pořádaných soutěžích, ale jsou i rádcem rodičům a místem, kde najdou rady a tipy, jak přepravovat dítě

v autě, jak s ním cestovat na kole či na motocyklu a jak předcházet zranění i v jiných situacích (Omega CZ, 2009c).

Přínosem projektu není pouze zvýšení viditelnosti při nošení reflexních vest, ale ty mají u dětí vzbudit zájem o problematiku chování v rámci silničního provozu a řidičům usnadnit rozpoznání dětí a umožnit přizpůsobit styl jízdy (Omega CZ, 2009b).

2.2.1.2 Internetové portály

Multimediální stránku pro dopravní výchovu hrou připravila firma Škoda auto, a. s. Na adrese www.skodahrou.cz si děti ve třech kategoriích (méně než 5 let, 6 – 9, 10 – 15) mohou vybrat svůj modul (je zde i metodický modul pro učitele). Po vstupu na stránku na ně čekají hry zaměřené na dopravní tematiku, informace a doporučení pro silniční bezpečnost (co si nachystat na kolo), prohlídka testovací laboratoře (aktivní a pasivní prvky bezpečnosti) a tipy pro ekologickou dopravu. Děti i učitelé si také mohou stáhnout metodické listy pro výuku dopravní výchovy. (Škoda auto, n.d.)⁸

Dalším podpůrným internetovým portálem je i www.dopravnialarm.cz, který nabízí metodickou podporu pro mateřské, základní i střední školy. Obsahuje mnoho materiálů pro školu i volný čas s cílem poskytnout co nejširší skupině dětí a mládeže vědomosti, dovednosti a kompetence pro bezpečný pohyb na pozemních komunikacích, aby došlo ke snížení nehodovosti dětí a mládeže v provozu na pozemních komunikacích. (CDV, 2009)

Regionálním projektem je Ostravská dopravní školička, která se zaměřuje na mateřské školy a vrcholí soutěžním dnem, kde děti soutěží v získaných dovednostech z vydané publikace, vyzkouší si dopravní hřiště včetně moderních dětských dopravních prostředků a spoustu dalších doprovodných akcí. (Ostravská dopravní školička, 2009)

2.2.1.3 Bezpečná cesta do školy

V projektu *Bezpečná cesta do školy* se děti seznamují s reálným prostředím v reálném čase, čímž získávají přímou zkušenost. Cílem projektu je snížení následků dopravních nehod dětí prostřednictvím ovlivnění jejich sebeuvědomění, vědomého i podvědomého vnímání rizika. Jde o výchovu sebereflexí. Děti mají za cíl se naučit vážit si života, opatrnosti,

⁸ Další bezpečnostní stránkou s hrou pro děti je <http://deti.bezpecne-na-silnicich.cz>, která je specializovaná na informace z Libereckého kraje. Zde děti naleznou dopravní hru a zjistí důležité dopravní informace.

rozvíjet si dopravní smysl (vnímavost na životně důležité podněty v dopravním prostředí), trpělivost, předvídání a zodpovědnost. (Heinrichová, 2006)

Aktivity projektu zahrnují mapování cest do školy (vytvoření mapy cesty do školy, nalezení všech cest do školy, zakreslení nejčastěji používané cesty, zakreslení překážek komplikujících cestu, vytvoření mapy nejbezpečnější cesty, upozornění na nebezpečná místa, návrhy řešení konfliktních míst a situací), vytváření statistik (vytvoření databáze pozitivních a negativních příkladů chování, děti dělají průzkumy chování svých spolužáků), dynamény – (dynamit + fenomén, naučení vyhledávat a odhalovat možná rizika a nebezpečí z databáze fotografií), přepravní plán školy (ovlivnění dětí při výběru dopravních prostředků ve vztahu k životnímu prostředí, dělání analýzy různých způsobů dopravy, děti vypracují přepravní plán školy), pracovní skupiny (vytvoření pracovních skupin pro řešení a spolupráci, získání komunikativních, sociálních a personálních kompetencí), pokusy (ukazují dětem zákonitosti konkrétních nebezpečných ukazatelů - zádržný systém, brzdná dráha, viditelnost ve tmě apod.), osvěta (dětí si vytváří projekty, vyučují spolužáky a snaží se ovlivnit jejich chování), prezentace výsledků (naučení dětí prezentovat své výsledky, publikování v médiích, webových stránkách, setkáních). (Heinrichová, 2006)

2.2.2 Dopravně bezpečnostní kampaně pro mladistvé a dospělé

Oddělení BESIP hledá nové modely a postupy jak ovlivňovat dopravní chování mladých lidí. Ze zahraničních zkušeností a z dílčích průzkumů v ČR je zřejmé, že jednou z možných cest je emotivní působení a ukázka reálných následků dopravní nehody nejen na oběť, ale i na další lidi jejího okolí (např. program The Action či projekt Evropské unie Close to – risk prevention for beginning drivers). (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Studie Machina a Sankeyho (2008) naproti tomu naznačila, že úzkost nesouvisí s řídičským chováním. Proto kampaně pro bezpečnost silničního provozu, které se zaměřují na zvyšování úrovně strachu a úzkosti, slouží k ovlivnění jen těch řidičů, kteří již v řízení úzkostní jsou, ostatní to ignorují.

Obrázek č. 5: Nadace Malina

2.2.2.1 Nadace Malina

Malina, nadace Romana Kresty a Daniela Landy, působila v letech 2003 až 2007. Snahou projektu bylo proniknout do podvědomí široké veřejnosti a preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Pro-



středkem prevence se staly videokazety se zábavně-vzdělávacím obsahem (Bourá jen blb?, Auto je zbraň, Bezpečná cesta, Červený blesk), pořádání projektů zacílených podle věku a míry znalostí dané skupiny a dětské dny ve spolupráci s Besipem nebo Ministerstvem dopravy ČR. (Gladius s.z.z., n.d.)

2.2.2.2 *Domluvme se*

Specifickou podskupinou mladých řidičů jsou tzv. disko-řidiči. Jsou to mladí řidiči v noci se vracející z nějaké hudební či zábavné akce, kteří se chtějí před ostatními vytáhnout svým řidičským uměním a jejich rychlá a nebezpečná jízda končí katastrofou. (Aral, 2003) Na ty se zaměřuje projekt *Domluvme se*.

Filozofie preventivní kampaně „Domluvený“ a „Domluvme se“ je založena na tzv. „domluveném řidiči“, který na sebe vezme dobrovolně roli abstinujícího, aby zajistil odvoz svým přátelům. Kampaně chce oslovit mladé lidi a zatraktivnit jim pozici „domluveného“. Kampaně probíhají od roku 2005 a jsou součástí evropského projektu Euro Bob – Designated driver zaměřeného na prevenci řízení pod vlivem alkoholu. Představují kombinaci mediální kampaně, intervenčního a edukativního programu v primární prevenci užívání návykových látek v souvislosti s řízením. (Šucha, Miovský, Dolejš, 2007) V příloze č. 4 je hudební nahrávka ke kampani.

Základem kampaně je putovní stan tzv. Čistá Stage umístěný na letních festivalech nebo koncertech skupin Chinaski a Divokej Bill. Stánek přináší informační materiály, měření alkoholu v těle řidiče, simulátor čelního nárazu, videoprojekce, poradenství o rizicích konzumace alkoholu a jiných psychotropních látek při řízení a koncerty byly zahájeny spotem kampaně. (Šucha, Miovský, Dolejš, 2007)

Šucha, Miovský, Dolejš (2007) evaluovali projekt „Domluvme se“, přičemž chtěli zhodnotit přípravu kampaně a dopady (úroveň znalosti, pochopení a vliv na postoje a názory). Z jejich zjištění vyplývá, že mezi mladými lidmi je akceptováno, že řídit pod vlivem alkoholu je nebezpečné a nesprávné, vhodnější formou kampaně by bylo přímé oslovení cílové skupiny mladých řidičů (besedy na školách, testy na měření alkoholu v barech, na koncertech, spolupráce s autoškoly), informovat o skutečných rizicích a vyvrátit fámy a polopравdy, které o řízení pod vlivem alkoholu existují. Evaluace také ukázala, že 92 % dotázaných neznalo kampaně „Domluvme se“ a mohlo se k ní vyjádřit jenom na základě krátkého popisu.

2.2.2.3 *The Action*

Projekt *The Action* je zaměřen na mladé a začínající řidiče. Snaží se specificky emotivním způsobem preventivně působit proti rychlé, nezodpovědné jízdě, řízení pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek, a to hlavně ve spojitosti s nočními návštěvami diskoték a nočních klubů. Pomocí moderních komunikačních prostředků (hudba, film, vyprávění účastníků dopravní nehody, umělecký tanec) jsou diváci vtaženi do příběhu a jsou jim zprostředkovány emoce z dopravních nehod a dopady, které nehoda může mít. *The Action* není založen na poučování o tom, jak se má účastník silničního provozu chovat, ale nechává prostor pro vytvoření si názoru každého diváka na základě shlédnutého programu. (Gebauer, 2008)

Specifická multimediální show začíná v diskotékovém prostředí, kdy DJ aktivizuje diváky a připravuje je na program. Následuje taneční vystoupení, videoukázky simulovaných dopravních nehod a dopravně-preventivní snímky. Poté předstoupí před diváky policista, hasič, záchranář a účastník dopravní nehody. Vypráví velmi detailně svou zkušenost s dopravní nehodou. Je poukazováno na různé problémové situace v řízení (únavu, alkohol, rychlou jízdu, nezkušenost, agresivitu, nepozornost, nedbalost, bezpečnostní prvky). Show končí předstoupením všech mluvčích a smutnou hudbou. (*The Action*, 2009)

Z ankety společnosti STEM (2008), která se zaměřila na hodnocení *The Action* diváky a zjištění, jestli představení zanechalo nějakou paměťovou stopu, vyplývá, že:

- diváky na představení nejvíce zaujaly skutečné příběhy, videa a fotografie z nehod a vyprávění osob z integrovaného záchranného systému, zároveň na ně měly největší vliv,
- tři ze čtyř studentů si myslí, že zhlédnutí *The Action* bude mít trvalý vliv na jejich chování jako účastníků silničního provozu,
- pětina respondentů si po *The Action* uvědomuje více důsledky nezodpovědného chování řidičů, ale zhlédnutí tohoto představení na ně podle jejich slov nebude mít trvalý vliv,
- účast na *The Action* měl větší vliv na dívky než chlapce směrem k opatrnosti,
- vliv *The Action* je výrazný na mladé lidi, kteří vědomě pravidla a zákony neporušují a chovají se zodpovědně,
- existuje skupina mladých lidí, jež dopravní pravidla vědomě porušují, a *The Action* na ně zapůsobil v mnohem menší míře (krátkodoběji, bez většího ponaučení).

Propagační materiály (leták, karta), rozhlasová reklama a videoklip k show jsou přiloženy na CD v příloze č. 5.

2.2.2.4 *BESIP Team*

BESIP Team je unikátní promo akcí Ministerstva dopravy – BESIPU. Upřednostňuje osobní zážitek před nudným vysvětlováním. V rámci putování po České republice umožňuje BESIP Team všem účastníkům silničního provozu vyzkoušet si simulátor nárazu a zažít tak čelní náraz motorového vozidla do pevné překážky při rychlosti 30 km/h, přiváží základní informace o pravidlech silničního provozu, expozici dětských autosedaček, správnou výbavu jízdního kola nebo autolékárničky a řadu dalších informací a zkušeností. (BESIP Team, 2009a)

Klade si za cíl preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními a přímými účastníky silničního provozu. Jednotlivé akce BESIP Teamu se odehrávají takzvaně "přímo na ulici". (BESIP Team, 2009b) BESIP Team oslovuje kolemjdoucí přímo na ulici a aktivně předává zkušenosti a informace. Cílem projektu je posílit bezpečí na cestách a preventivně působit na účastníky silničního provozu. (BESIP Team, 2009a)

Návštěvníci stánků BESIP Teamu si mohou vyzkoušet automobilový nebo motocyklový trenážér nebo jen tak posedět se šálkem kávy a zhlédnout krátké vzdělávací filmy o tom, co nejčastěji porušujeme v rámci bezpečnosti silničního provozu a jaké to může mít dopady. (BESIP Team, 2009a)

Projekt BESIP Team se počíná rokem 2009 vždy zastaví minimálně v 50 a maximálně v 62 místech České republiky. Jednotlivé lokality budou voleny tak, aby se v každém kraji uskutečnily minimálně 3 akce. V roce 2009 se uskuteční 62 akcí. (BESIP Team, 2009b)

BESIP Team se při své činnosti zaměřuje zejména na tematické okruhy: rychlost, bezpečná vzdálenost, viditelnost, alkohol, bezpečnostní pásy, dětské zádržné systémy, chodci, děti, cyklisté, motocyklisté, profesionální řidiči, podpora dodržování pravidel silničního provozu (BESIP Team, 2009c). Informační letáky k jednotlivým tématům naleznete v příloze č. 6.

2.2.2.4 *Bezpečná obec*

Z důvodu velkého počtu dopravních nehod na území obcí (70 %), usmrcených (37 % v obcích), těžce zraněných (50 %) a lehce zraněných (60 %) BESIP předložil projekt Bezpečná obec. Jeho cílem je shrnout dosavadní zkušenosti, vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. Tento projekt by měl pokrývat komplexní oblast bezpečnosti silničního provozu v obcích počínaje dopravní

výchovou, dopravním zklidňováním atd., až po informace o možnostech financování úprav infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. (Ministerstvo dopravy, 2009)

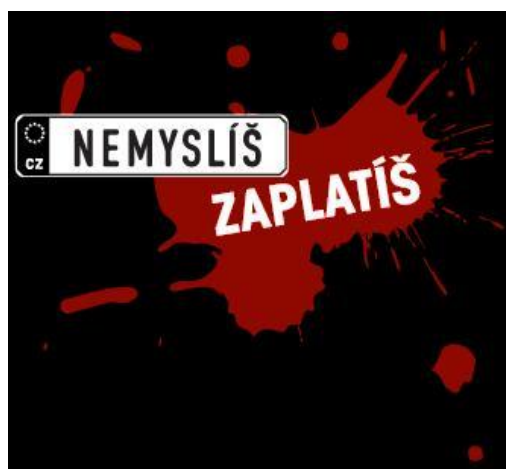
Cíle projektu „Bezpečná obec“ jsou zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obcích, snížení počtu mrtvých a zraněných, informování odpovědné osoby v obcích o stavu bezpečnosti silničního provozu v obcích a možnostech jejího zvýšení, zpřístupnění obcím informace o možných řešeních v oblasti BESIP, vzbuzení zájmu obcí o problematiku bezpečnosti silničního provozu a podpora a pomoc při koordinaci spolupráce obcí. (Ministerstvo dopravy, 2009)

Obrázek č. 6: Nemyslíš-zaplatiš!

2.2.2.5 *Nemyslíš – zaplatíš!*

Bezpečnostně dopravní kampaň *Nemyslíš – zaplatíš!* je informačním projektem Ministerstva dopravy.

Odstrašující videoklipy (viz příloha č. 7) Filipa Renče a rozhlasovými spoty ukazují drastické následky dopravních nehod. Snaží se varovat před nebezpečnou jízdou, vysokou rychlostí, nutností připoutat se. Těží z momentu překvapení a drsného zobrazení reality nehody (ČTK, 2008).



Na stránkách <http://www.nemyslis-zaplatis.cz> můžete vidět spoty ukazující následky rizikového řízení, výpovědi obětí nehod a nalézt informace o agresivitě, alkoholu a drogách za volantem, zádržných systémech a crash testech, mapu nehodových míst, vyjádření odborníků na dopravu apod. (Ministerstvo dopravy, 2008)

Do kampaně se v roce 2009 zapojil i významný český motocyklový jezdec Lukáš Pešek, spoty vyhrály hlavní cenu Internet Effectiveness Awards. Klipy byly prezentovány na různých motocyklových srazech a festivalech. Kampaň trvá do konce roku 2010 a snaží se oslovit všechny cílové skupiny (mladé řidiče 18-25 let, motocyklisty, chodce a cyklisty, profesionální řidiče i řidiče nad 25 let). (BESIP, 2010)

Dalším dopravně bezpečnostním projektem je *Close To*, o kterém pojedná jedna z následujících kapitol. Jaký vliv může mít na řidičské chování výcvik v autoškolě?

⁹ <http://www.nemyslis-zaplatis.cz>

3. Způsoby výuky řidičů

Základní výcvik nutný pro získání řidičského oprávnění probíhá v autoškolách. Řidiči, kteří ztratili řidičské oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení a chtějí požádat o vrácení, jsou povinni se podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (Zákon č. 411/2005 Sb., 2005). Řidičům, kteří se chtějí zdokonalovat z vlastní iniciativy, jsou nabízeny kurzy bezpečné jízdy, smyku, defenzivní jízdy, off-road nebo sportovní jízdy.

3.1 Historie autoškol

Česká republika patří k zemím s nejdélejší motoristickou tradicí. První povolení k řízení motorového vozidla bylo vystaveno již v roce 1895 libereckému baronu Liebigovi. (Budský, Svoboda, 2009)

Faus (2005) uvádí, že první autoškoly vznikly v roce 1904 Anglii a Německu, třetí pak byla založena v Mladé Boleslavi firmou Laurin a Klement roku 1907.

Brzy po 1. světové válce podle nařízení prezidenta zemské správy politické v Praze museli být přezkoušeni všichni řidiči. Nejprve bylo nutné podat žádost o přípuštění k řidičské zkoušce, poté se člověk mohl ucházet o vydání tzv. vůdčího listu u okresní správy politické. (Ryba, 2004) Pro ilustraci: „...zkušební taxa za zkoušku řidičskou, která ihned při podávání dotyčné žádosti u zemské správy politické složena býti musí, obnáší Kč 30,-“ (Ryba, 2004, s. 29).

Postupně se autoškolství začalo rozvíjet a v roce 1995 vznikla i Asociace autoškol ČR.¹⁰ Podle zákona č. 247/2000 Sb. (2000) mají autoškoly poskytovat výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění.

3.2 Výuka v autoškole

Při výběru autoškoly je důležité nedbat jen na cenu, ale zjistit, jaká je časová a prostorová dostupnost, jak jsou vybaveny učebny (jestli je k dispozici simulátor, pomůcky), vozový park, jaké jsou ceny doplňkových hodin atd. (Faus, 2005)

Základním úkolem řidiče je podle psychologů umět se orientovat a následně se přizpůsobovat podmínkám vozidla a dopravní situace. (Antušek, 1998)

Výcvik v autoškole se skládá z teoretické a praktické části. Po počtu předepsaných hodin ve výuce předpisů o provozu vozidel, výuce o ovládnutí a údržbě vozidla, výuce teorie

¹⁰ <http://www.asociaceautoskol.cz/>

zásad bezpečné jízdy, výuce zdravotnické přípravy a opakování následuje přezkoušení. (dle Zákona č. 247/2000 Sb., 2000)

3.2.1 Teoretická výuka

Psychologické poznatky naznačují, že není vhodné používat jednu standardní metodu vyučování, protože někteří žáci si zapamatují spíš auditivní a jiní vizuální informace. Proto je vhodné v maximální možné míře kombinovat slovní výklad s demonstracemi pomocí názorných pomůcek, podávat výklad co nejkonkrétněji a obohacovat ho o příklady. (Hoskovec, Pour, Štikar, 1972)

Řidiči jsou v teoretických hodinách seznamováni s předpisy na pozemních komunikacích, dopravními značkami, zásadami bezpečné jízdy, podmínkami provozu vozidel, zásadami první pomoci a fungováním vozidla. Svě znalosti si mohou procvičit na stránkách Ministerstva dopravy (2006).¹¹

V rámci výuky v autoškole se také probírají teorie a zásady bezpečné jízdy, kde se budoucí řidiči seznamují s bezpečnou vzdáleností, přilnavostí, aquaplaningem, defenzivním způsobem jízdy a aktivními i pasivními prvky vozidla (Schröter, 2009).

Teoretická příprava ústí ke zkoušce z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy. Ta se skládá z 25 otázek s jednou správnou odpovědí, maximální dosažitelný počet bodů je 50, nezbytné je dosáhnout 43 bodů (Ministerstvo dopravy, 2006).

3.2.2 Praktický výcvik

Praktickou část Faus (2005) dělí na tři etapy: v první se budoucí řidič učí jezdit na trenažeru a autocvičišti rozjezd, zastavení, řazení, zatáčení, slalom, couvání a poté jezdí v mírném provozu, v druhé se procvičují získané dovednosti v silničním provozu, dodržování pravidel a zásad bezpečné jízdy, třetí pak jízda v provozu i za ztížených podmínek. Do praktické části se počítá i zdravotnická příprava a praktická údržba.

Štikar, Hoskovec, Šmolíková (2006) zdůrazňují požadavek na trénování žáků v autoškolách pomocí trenažerů a autocvičišť v řešení nebezpečných situací. Pomocí videotechniky ovlivňovat vnímání situací a rozhodování se v nich.

Pro výcvik nových řidičů mají autoškoly přesně stanovený rozsah i obsah výcviku v jízdě. Některý učitel má raději delší jízdy bez stálého přerušování řazením a zastavová-

¹¹ <http://etesty.mdcz.cz/>

ním, jiný dává přednost zatáčkám, couvání, rozjíždění a řazení. (Hoskovec, Pour, Štikar, 1972)

Asociace autoškol ČR na svých stránkách dává příklady výukových pomůcek, které lze užít při praktickém výcviku v autoškolách (digitální oko, fatal vision, řidičský trenejžer, videokazety, CD ROM Autoškola „Pohodlně ke zkouškám“ a pomůcky pro zdravotní přípravu).¹²

Pro každého začínajícího řidiče jsou získané poznatky určitě přínosem, přesto je třeba si uvědomit, že „zásadně bezpečným řidičem“ se člověk stane ne po několika hodinách v autošcole, ale až po letech praxe a sbírání zkušeností (Schröter, 2009).

Praktická část výuky se ověřuje v rámci zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ze znalostí ovládání a údržby vozidla (kromě skupiny AM) a z praktické jízdy s výukovým vozidlem (Zákon č. 247/2000 Sb., 2000).

3.3 Role autoškoly v utváření řidiče

V oblasti rizikového chování má autoškola za úkol seznámit mladé žadatele o řidičské oprávnění s riziky při nedostatečném respektování zákonných opatření a nedodržování zákonů, naučit je chápat řízení motorového vozidla v celém kontextu a komplexně, zkvalitnit přípravu řidičů ve všech oblastech a upozornit na odpovědnost při řízení motorového vozidla ve vztahu ke všem účastníkům silničního provozu. (Strnadová, 2008)

Jakýkoliv řidičský výcvik má být nejen osvojováním příslušných dovedností a znalostí, ale i vytvářením vhodných postojů k dopravní bezpečnosti (Hoskovec, Pour, Štikar, 1972). Sumu dovedností a znalostí získá budoucí motorista rychle, to ovšem k bezpečné jízdě nestačí. Systém přípravy se musí orientovat především na dopravní prevenci bezpečnosti. Neobsahuje-li výcvik např. zvládání rizikových situací, smyku, jízdy ve ztížených podmínkách, brzdění a couvání, uplatňování výchovných aspektů a poznatků z psychologie pro řidiče, jeho efektivnost klesá. (Havlík, 2005)

Řidič by měl opouštět autoškolu s náhledem na své schopnosti vnímat rizikovost předpokládaných činností při manévrech nebo reagování na situační dopravní požadavky. Proto je důležité rozšířit výcvik dovedností a pravidel ještě o jednu úroveň, a sice o poznání - kdy se rozvíjí jednání, které se musí zabývat nezvyklými situacemi, pro něž nejsou k dispozici naučené dovednosti nebo ustálená pravidla uložená v paměti řidiče. K tomu je třeba

¹² <http://www.asociaceautoskol.cz/Vyukove-pomucky/>

ještě přidat důležitý zřetel k individuálnímu rozdílu, jak jsou řidiči schopni vnímat rizika spojená s jejich předpokládanými manévry. (Aral, 2003)

Povinné školení profesionálů a vyučování v autoškolách má být orientováno na rizikové chování, např. soutěživost, sebezpečenování, nerespektování autority, sociální aspekty provozu, např. spolupráci, komunikaci, vzájemnou pomoc, znalost věkových a individuálních zvláštností řidičů, chodců a dětí, včetně odlišností mezi pohlavími, potřebu sebepoznání řidiče pro vlastní bezpečné řízení, např. znalost svých možností a mezí a dopravně-psychologická hlediska ve smyslu systému: řidič – dopravní podmínky a prostředí, včetně sociálního. (Havlík, 2005)

Podle Fause (2005) se člověk nestane dobrým řidičem jen po dlouhé praxi, ale je to i otázka špatných řidičských návyků, kterých je třeba se vyvarovat již při začátcích řízení, jinak se praxí pouze dokonale zafixují. Získání řidičského průkazu nelze považovat za konec učební doby řidiče, ale určitý mezník v získávání zkušeností, kdy by řidič po skončení kurzu měl mít základní znalosti a dovednosti, které je nutné dále rozvíjet (Hoskovec, Pour, Štikar, 1972).

3.4 Možnosti zlepšení výuky v autoškolách

Za vhodná opatření k eliminaci dopravní nehodovosti mladých řidičů Strnadová (2008) považuje zkvalitnění přípravy učitelů autoškol, zavádění účasti dopravního psychologa na praktickém výcviku žadatele o řidičské oprávnění s cílem identifikovat potenciální nebezpečné žadatele, případné eliminování agresivních žadatelů s následnou péčí pod odborným dohledem nebo vytvoření bezpečnostní kampaně s cílem omezit zneužívání motorového vozidla neoprávněnou osobou pro nezletilce.

Odborníci se shodují, že změny v metodice výuky mladých řidičů by mohly situaci částečně zlepšit, ale těžiště problému leží ve všeobecné výchově a celkových postojích společnosti. Řidič bez odpovědnosti, ohleduplnosti a respektu k ostatním je potenciální zabiták. V lepším případě zničí život sobě, ale ve většině případů ho bohužel zničí jiným. (Aral, 2003)

Kopecký a Pavlíček (2006) popisují tzv. dvoustupňový výcvik nazývaný také prozatímní řidičský průkaz. Model dvoustupňového výcviku je založen na jednoletém či dvouletém zkušebním období, kdy začínající řidič musí svou jízdu přizpůsobit omezením, jako jsou: nižší hranice dovolené rychlosti, zákaz noční jízdy, zákaz jízdy v zimních podmínkách

nebo sankce při spáchání určitých dopravních přestupků. Po bezproblémovém absolvování zkušebního období získá řidič tzv. definitivní řidičský průkaz.

V Holandsku od roku 2002 systém dočasných řidičských průkazů zavedli. Pokud se během pěti let řidič nedopustí tří vážných přestupků (např. omezování dopravy, způsobení nehody se smrtelným nebo vážným zraněním, nedodržování dostatečného odstupu, nedání přednosti v jízdě), může absolvovat test řízení, složit teoretické zkoušky a dostane tak průkaz trvalý. (Pokorný, 2006b)

Návrhy, které mají zlepšit situaci v přípravě nových řidičů, přináší projekt DAN (Description and Analysis of post licensing measures for Novice drivers). Jedná se o zavedení prodloužené výuky a výcviku pro řidiče začátečníky, vícefázové vzdělávání řidičů zahrnující individuální zpětnou vazbu v rámci dodatečných hodin praktické jízdy v provozu na pozemních komunikacích, speciální výcvik bezpečné jízdy a psychologické prvky vztahující se na bezpečnostně relevantní osobnostní postoje a způsoby chování k vyhnutí se nebezpečí a k zvládnutí nebezpečných situací. Také navrhuje doškolovací kurzy pro řidiče, jenž svým způsobem jízdy vybočují z normálu. Zavedení zkušební doby od dvou do pěti let, bodový systém a centrální registr řidičských průkazů by byly prvky prodlouženého vzdělávání řidičů. (Límová, 2006)

Nalmpantis a kol. (2005) se zabývali výzkumným projektem "Trainer", jehož cílem je řešit dopravní nehodovost začínajících řidičů prostřednictvím řady iniciativ vedoucích vytvoření nové, lepší a nákladově efektivní metodiky školení řidičů. Užívají se multimediální nástroje, modulární školení řidičů na simulátorech v nízkorozpočtovém vydání i dražší verzi. Multimediální software Trainer MultiMedia Tool (MMT) obsahuje 31 scénářů pro teoretické školení řidičů, je interaktivní a poskytuje užitečné zkušenosti pro praktickou výuku. Jak MMT vypadá, ilustruje tabulka č. 1:

Tabulka č. 1: Části MMT tréninkového modu (Nalmpantis a kol., 2005, s. 142)

Blok 1: Základní znalosti	Blok 2: Manévrování a bezpečnost	Blok 3: Konkrétní situace: speciální stavy	Blok 4: Konkrétní situace: nové technologie
Kontrola bezpečnosti vozidla	Brzdění	Otázky alkoholu	Otázky ABS
Dopravní značení a pravidla	Přijetí bezpečné vzdálenosti	Účinky drog	Ekologické řízení
Zviditelnění problémů, bezpečnostní pásy	Silniční překážky, bezpečná vzdálenost, vnímání rizika, neočekávané chování účastníků silničního provozu, změna jízdního pruhu, rychlost	Efekt ospalosti	ADA systémy

Ve Švédsku funguje tzv. jízda pod dohledem. Mladý řidič může řídit od 16 let pod dohledem osoby starší 24 let, která je majitelem řidičského oprávnění nejméně 5 let. V Norsku je takové řízení dovoleno od 17 let, se složením zkoušek od 18 let. Francie má systém nastaven od 16 let s možností skládat zkoušky od 18 let. Řidič musí absolvovat 20 hodin výuky v řízení, podstoupit teoretickou zkoušku a ujet nejméně 3000 km. (Pokorný, 2006b)



NĚKTERÍ NADANÍ ŽÁCI SE BĚHEM KURZU NAUČÍ CELOU ABECEDOU...

Obrázek č. 7: Autoškola (Jiránek, 2009)

3.5 Další vzdělávání řidičů

Řidič se nestane řidičem zkouškou v autoškolce. Stát se řidičem v praxi znamená získat správné návyky smyslové (včasné a správné reagování na značky, světla, sdělovače v autě), motorické (vzájemná souhra ovládní pedálů, řazení a ovládačů vůbec), dušení (správné a rychlé řešení dopravní situace) i mravní (součinnost s ostatními účastníky silničního provozu). (Antušek, 1998)

Zlepšení školení řidičů a jejich přezkušování včetně důrazu na to, aby řidiči pochopili okolnosti vedoucí k bezpečnější jízdě a více si uvědomovali své chování, jsou změny vyžadující značný předchozí rozbor, legislativní opatření a delší časové období. (OECD, 2006)

3.5.1 Bezpečný způsob jízdy

Je-li někdo ve svém životě příliš zbrklý nebo agresivní, je pravděpodobné, že bude zbrklý nebo agresivní i při řízení vozidla. Stejně se může projevit i jeho nepozornost, nerozvážnost, pohodlnost, nedostatek smyslu pro platné normy slušného chování. (Schröter, 2009)

Faus (2008) popisuje „nadržené“ předjíždění: v místech, kde se vytváří kolona vozidel za jedním pomalu jedoucím, kterého nelze předjíždět, u zúčastněných řidičů dochází k potlačené potřebě předjíždět, zvýší se jejich sklon k agresivnímu chování, a jakmile po-

minou okolnosti bránící předjíždění, nastává riziková situace, protože psychicky labilní jedinec vyrazí a snaží se předjet co nejvíce aut před sebou.

Tyto způsoby jízdy nelze považovat za bezpečné a už vůbec ne ohleduplné. „Pouhé nabádání lidí, aby jezdili bezpečně, nestačí, pokud je důkladně nenaučíme, jak mají bezpečně jezdit. Příprava řidiče nespočívá pouze v základním nácviku zacházení s vozidlem, ale též v rozvinutí smyslu pro zodpovědnost.“ (Hoskovec, Pour, Štikar, 1972, s. 11)

Bezpečná jízda je přiměřená, s ohledem na naše vlastní dovednosti, zkušenosti a vlastnosti našeho vozidla, při které se maximálně soustředíme na dopravní situaci okolo nás, snažíme se předvídat chování ostatních řidičů, nevynucujeme si dodržování pravidel (i když jsme v právu) a k ostatním účastníkům provozu se chováme tolerantně a přátelsky (Weigel, 2006).

Kooperativní způsob jízdy obsahuje navíc iniciativu pomoci jiným ve zvládnutí obtížné situace (přibrzdění, abychom poskytli více prostoru pro manévr jiného anebo provedení úkonů, jež specificky nevyžadují dopravními předpisy, ale které pomohou k bezpečnému vyřešení situace (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

Weigel (2006) uvádí, že abychom dojeli bezpečně do svého cíle, je nutné za volantem se ovládat, soustředit se plně na řízení, jet defenzivně, zřetelně (dávat své úmysly včas a zřetelně najevo), být viditelní, splynout s provozem, udržovat bezpečnou vzdálenost, nepřekážet ostatním, mít časovou rezervu a hlavně předvídat.

3.5.2 Kurzy bezpečné jízdy

Kurzy bezpečné jízdy připravují řidiče na řešení krizových situací (intenzivní brzdění, objíždění překážky), které se v autoškole nemohli plně naučit, protože pro jejich nácvik se předpokládá určitá předchozí praxe. (Límová, 2006)

V České republice kurzy bezpečné jízdy nabízí Centrum bezpečné jízdy Polygon Most. Kurzy učí čelit krizovým momentům, s nimiž se lze setkat v běžném silničním provozu. Polygon nabízí kurz bezpečné jízdy pro osobní, nákladní vozy a autobusy, pro motocykly, kurz bezpečné jízdy pro off-road, školení bezpečné jízdy s následným odpočtem bodů dle zákona 347/2007 Sb., kurzy sportovní a defenzivní jízdy atd. (Centrum bezpečné jízdy, n.d)

Kurzy bezpečné jízdy mají naučit řidiče defenzivnímu způsobu jízdy. Za takový způsob se považuje předcházení dopravním konfliktům, vyvarování se chyb při řízení, tolerance chyb druhých a eliminace jejich následků, přizpůsobení jízdy počasí a podmínkám provo-

zu, včasné odhadnutí jednání ostatních účastníků provozu a možného nebezpečí. (Límová, 2006) Defenzivní jízda se vyznačuje maximálním splynutím s provozem v drsném dopravním prostředí, respektováním možností konkrétního vozidla, fyzikálních zákonů a řízení se vždy s rezervou svých vlastních schopností (Weigel, 2006). Defenzivní jízdou se řidič snaží předvídat chování ostatních účastníků silničního provozu, přizpůsobuje mu své vlastní chování. Toto chování je dáno úrovní charakterových vlastností, postoji k okolí a mírou odpovědnosti. Defenzivního chování lze dosáhnout výchovou řidičů, kdy jsou ovlivňovány především postoje k ostatním účastníkům silničního provozu. (Pavlíček, Kopecký, 2004)

To, jestli se řidič defenzivnímu chování naučí jednoduše nebo má vůči němu vypěstovanou rezistenci, závisí do určité míry na jeho osobnosti.

4. Osobnost mladého řidiče

Podle Fause (2005) dopravní psychologové tvrdí, že většina nehod vzniká dříve, než řidič usedne do vozu. Mají pro své tvrzení mnoho důkazů získaných rozбором nehod, který se zaměřuje na činnost řidiče před nehodou a v jejím průběhu.

Za objektivní příčiny dopravních nehod jsou považovány stav a povaha pozemních komunikací, závady ve sjízdnosti, které řidič nemůže předvídat, povětrnostní podmínky, vlastnosti vozidla a nákladu, technické poruchy vozidel a nepředvídatelné události v silničním provozu. Mezi subjektivní příčiny pak patří osobnostní charakteristiky řidiče, jeho momentální zdravotní a psychické dispozice včetně ovlivnění návykovými látkami. (Kučerová, 2006)

Weigel (2006) zdůrazňuje, že více než 90 % dopravních nehod způsobí svým selháním člověk, což vyplývá z vyhodnocení dopravní nehodovosti.

Je proto důležité sledovat, které charakteristiky osobnosti řidiče dopravní nehody způsobují a jak je lze ovlivňovat.

4.1 Osobnost řidiče

Říká se, že člověk řídí tak, jak žije (Havlík, 2005). Jeho osobnost se promítá do situace řízení, což by mělo být signálem pro psychology, aby se zabývali tímto vlivem a uměli předpovědět, které osobnostní vlastnosti předurčují člověka k roli dobrého a špatného řidiče.

4.1.1 Struktura osobnosti řidiče

Stránský (2000) považuje za základní psychicko-osobnostní požadavky na řidiče pracovní pohotovost a snaživost (iniciativa, motivace), soustředěnost a důkladnost, sebedůvěru, náročnost na dodržování disciplíny, vitalitu, schopnost překonávat překážky, psychickou odolnost, sebekontrolu, svědomitost, rozvážnost a samostatnost.

Základ dopravního charakteru, ze kterého odvozujeme dopravní chování, tvoří soubor osobnostních komponent. Dopravní charakter je vymežován jako určitý a obvyklý způsob jednání řidiče při řízení. Z tohoto charakteru lze odvodit předpokládané chování a naopak. Kvalita dopravního charakteru souvisí s jednotlivými složkami osobnosti (vlastnostmi, schopnostmi, dovednostmi, znalostmi, zkušenostmi), dopravní chování má sociální a situační dimenzi a je podmíněno dopravním prostředím s jeho formálními a neformálními normami. (Havlík, 2005)

Mezi prvky dopravního chování řidiče řadí Pavlíček a Kopecký (2004): a) senzomotorické činnosti – vnímání, pozornost, motorické pohyby, dovednosti a schopnosti, b) mentální činnosti – znalosti, myšlenkové operace (rozhodování, úroveň zhodnocení dopravní situace), c) osobnostní faktory – struktura osobnosti (výkonnost, dominance, agresivita, úzkostnost, sebekontrola, senzitivita, emocionální a celková osobnostní stabilita, sociální zaměřenost), d) sociální interakce – postoje, vztahy, sociální role, komunikace, e) řidičské a dopravně profesionální znalosti, zkušenosti, úroveň profesionální přípravy.

Štikar, Hoskovec a Šmolíková (2006) dělí lidské faktory důležité pro bezpečnost na 3 skupiny: 1) stálé charakteristiky – vrozená nebo v dětství nabytá struktura a povaha chování, tělesný typ, intelektuální kapacita, sensorická a psychomotorická kapacita a struktura osobnosti, 2) vývojové faktory – věk má vliv na fyziologické a psychologické změny a jejich prostřednictvím i na pravděpodobnost nehody, 3) přechodně variabilní faktory – nepravidelně a rychle se měnící charakteristiky jako krátkodobá nemoc a únava, účinky alkoholu a drog, deprese, rozčilení.

Fraus (2008) označil řízení vozidla za vysoce náročnou psychomotorickou činnost kladoucí velké nároky na rychlost myšlení, vyhodnocení situace a její optimální řešení. Významný je pro jednání řidiče rovněž vliv charakteru. Chybné jednání bývá zaviněno neukázněností, nedostatečnou ohleduplností až bezohledností. (Pavlíček, Kopecký, 2004)

Z pera Frause (2008, s. 83) pochází zajímavá evolucionistická myšlenka, že člověk zřejmě nebyl dostatečně vybaven pro rychlou jízdu v automobilu. „Miliony let dlouhý vývoj vybavil jednotlivé živočichy pro život v prostředí, ve kterém se pohybují. Jejich rychlost reakcí, zrakové a sluchové schopnosti jsou přizpůsobeny rychlostem, které jsou schopni vyvinout při honbě za potravou nebo únikem před predátorem. Na nás příroda nezapomněla, ale nějak nepočítala s automobily, díky kterým se zvýší mnohonásobně naše rychlost. Při tom naše reakční doba, zrakové schopnosti a smysly všeobecně, zůstaly na stejné úrovni, jako byly asi před sto lety, kdy byl vynalezen automobil.“

4.1.2 Typologie řidiče

Faus (2005) je přesvědčen, že neexistuje jiný obor činnosti, kde lze najít tak pestré směsici psycho typů, a to bez ohledu na fyzické dispozice, věk, choroby nebo vzdělání jako v oblasti řízení motorových vozidel v běžném silničním provozu.

Tělesné a duševní schopnosti řidičů se mění na základě četných vnějších i vnitřních faktorů. Zdravotní stav řidiče (upravený právními normami), věk a řidičská zkušenost jsou pro

kvalitu řidiče velmi podstatné. Podle délky řidičské praxe jsou řidiči děleni do skupin řidič začátečník, pokročilý a zkušený. (Porada a kol., 2000)

Larson (1996, in Šmolíková, Hoskovec, Štikar, 2008) vytvořil typologii, jež obsahuje 5 typů agresivních řidičů: 1) závodník, 2) soutěžící agresor, 3) pasivní agresor, 4) narcista, 5) strážce.

Starší typologií je ta Chorváta a Orlíka (1980). Seznamuje nás s 6 typy nebezpečných řidičů (závodník, hazardér, exhibicionista, stíhač, uháněč, bázlivec), kterým bychom se měli v provozu vyhnout nebo být v jejich přítomnosti alespoň velmi ostražití.

Ullberg (2001) na základě dat od 2524 respondentů odlišil 6 subtypů osobnosti řidiče a identifikoval 2 nejrizikovější subtypy. Nejrizikovější řidič je dle něho muž s nízkou mírou altruismu a úzkostnosti, vysokou úrovní sensation seeking, nezodpovědnosti a agrese za volantem. Druhou rizikovou skupinou jsou lidé s vysokou tendencí vyhledávat zajímavé podněty, agresivní, úzkostní a se sklonem k hněvu při řízení. Tyto dva nejrizikovější typy zároveň nejméně reagují na dopravně-bezpečnostní kampaně.

McGuire (in Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003) stanovil šest skupin řidičů. První skupina se skládala z vyrovnaných a výkonných jedinců, kteří jsou z hlediska nehodového jednání výbornými řidiči. Skupiny 2. – 5. trpí citovými problémy nebo poruchami a do šesté skupiny spadají lidé nemocní. Tabulka 2 ukazuje, jaké jednání vykazuje ta která skupina.

Tabulka č. 2: Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny (in Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 148):

Skupiny	Jednání řidičů při řízení vozidla
1. Dobře přizpůsobení, jsou vyvedení z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují	Většinou nemají nehodu ani nezpůsobují porušení předpisů
2. Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů
3. Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedení z míry po dlouhá časová období	V určitých obdobích (týdnů a měsíců) budou mít nehody a dopravní přestupky
4. Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení	Mají vysoký počet nehod a přestupků
5. Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost
6. Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.)	Chování nepředvídané; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým

Quenault rozdělil řidiče do čtyř skupin, kde kromě jejich pozorování při jízdě, co do rychlosti, předjíždění apod. vzal v úvahu i jejich nezvyklé manévrování a používání zpětného zrcátka. (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003)

4.1.3 Důležité charakteristiky řidičů

Základní vlastnosti motoristy Havlík (2005) dělí na schopnosti percepční (vnímání, vizuální, auditivní, kinestetické, koncentrace pozornosti, prostorová orientace), schopnosti psychomotorické (rychlost a přesnost reagování, koordinace pohybu, flexibilita), schopnosti intelektové (poznávání, hodnocení, logické, analytické, praktické i kritické myšlení, zraková paměť atd.).

4.1.3.1 Percepční schopnosti, pozornost a rozhodování

Podle Štikara, Hoskovce a Poura (1981) závisí bezpečné řízení vozidla na třech základních lidských faktorech: na správném způsobu vnímání, rozhodování a reagování.

Při rozhodování na silnici není řidič často schopen využít, zejména z časových důvodů, všech informací, které jsou mu dostupné. Zkušený řidič snáze využívá informace, které jsou v daném okamžiku nejzávažnější. Vzhledem k povaze činnosti řidiče zasluhuje zvláštní pozornost jeho subjektivní tendence k rizikovému rozhodování. Činnost řidiče obsahuje určitý konflikt tendencí: dosažení cíle (cíle cesty, výkonu či rychlosti vozidla, uspokojení nějaké potřeby) a dosažení bezpečnosti. Lidé volí v různých typech situací akce s různou mírou rizika. Přitom jsou zde důležité osobnostní faktory a objektivní nebezpeční situace. (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003)

Další důležitou charakteristikou je pro řidiče pozornost. Nepozornost při řízení je nebezpečný jev, nejčastější příčina selhání řidičů. Rozhodující vlastnosti pozornosti pro řidiče jsou rozdělování pozornosti, jež dovoluje věnovat se několika podnětům a úkonům současně, a také rozsah pozornosti, díky němuž dovedeme postřehnout současně nebo následně v krátkém časovém úseku více jevů. (Štikar, Hoskovec, Pour, 1981)

Ze zjištění Elandera a kol. (1993, in Trimpop, 1994) vyplývá, že řidičské schopnosti souvisí s úrazy podle toho, jak rychle je řidič schopen odhalit nebezpečí a přepínat pozornost, nikoli jaké jsou jeho senzomotorické dovednosti, reakční doba, věk, pohlaví nebo počet ujetých kilometrů. Úrazy souvisí se stylem jízdy založeným na všeobecném deviantním chování, dopravních přestupcích, antisociální motivaci a noremách nebo unáhlených rozhodnutích. Hrát roli mohou také stresující životní události.

4.1.3.2 Charakter a temperament

S výkonností řidiče a příchodem únavy souvisí temperament a tělesná stavba člověka i celkový životní styl. (Antušek, 1998)

Jednání řidiče z vlastností osobnosti ovlivňují zejména temperament a charakter (Pavlíček, Kopecký, 2004). Úspěšný řidič má vyrovnaný a silný typ nervové soustavy, reaguje přesně a pohotově, problémový řidič má rysy neodpovědnosti, neopatrnosti, impulzivnosti, emocionální přecitlivělosti a někdy nerozhodnosti a úzkostlivosti. (Antušek, 1998)

Bezpeční řidiči jsou ti, kteří jedou svižně, nikoliv však nervózně, současně zbytečně nekomplikují dopravní situaci a chovají se ohleduplně. Nedostanou vás většinou do komplikovaných situací (např. zrychlováním, pokud je předjíždíte, apod.) a mají celkem předvídatelné standardní reakce. (Růžička, 2001, s. 22) Obraz nebezpečných řidičů je odlišný.

4.1.4 Charakteristiky rizikového řidiče

Spoerli (in Böcher, 1976) o silnici mluví jako o džungli s biologickým alarmováním organismu podle hesla: "Nejdřív přežít a pak být zdvořilý".

Za nebezpečné řidiče bývají v různých studiích považováni buď ti, kteří způsobili nehody nebo ti, kteří se dopouštějí různých dopravních přestupků. Při přetváření postojů k řízení a k dopravnímu chování, prováděnému formou systematických skupinových diskuzí, lze dosáhnout spíše snížení počtu přestupků než počtu nehod. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Podle Havlíka (2005) jsou řidiči způsobující nehody svéráznější, egocentričtí, dynamičtější, agresivnější a emotivnější, s osobností disharmonicky strukturovanou, s oslabenou regulací, s porušeným sebehodnocením, ale s přiměřenou psychickou výkonností. Nesehlávající jedinci jsou výkonní, adaptabilní, odpovědní, citově vyrovnaní, ovládají se a jsou schopni překonávat zátěž a stres.

Nebezpečným řidičem je tzv. nepřizpůsobený řidič, jehož nedostatky jsou nervozita, méněcennost, úzkost a obavy. Bývají zvýšeně dráždiví, což při vypjatějších dopravních situacích může znamenat nervózní a ukvapená rozhodnutí. Jejich pocit méněcennosti je často kompenzován nepřiměřenou rychlostí jízdy. Úzkost, obavy a frustrace se projevují v nedostatečném soustředění se na řízení. (Štikar, Hoskovec, Pour, 1981)

4.1.4.1 Agrese

Siro Spoerli ve své knize *Duše na kolech* přináší různá vysvětlení agresivního chování v silničním provozu, např. „vzrušení z nebezpečí“ (člověk potřebuje určitou míru vzrušení, jinak se nudí). (in Böcher, 1976)

Zkušenost policie ukazuje, že velmi mnoho řidičů aut s vyšším statusem se jeví jako agresivní. Pravděpodobnost detekce a zadržení agresivních řidičů policií je však malá. (Šmolíková, Hoskovec, Štikar, 2008) Buď se nepodaří policistům prokázat zákonem stanovený přestupek, nebo jsou řidiči agresivní ve chvíli, kdy policisté nejsou přítomni.

Agresivním chováním v silničním provozu Böcher (1976) rozumí výstřelky rychlosti, zejména také intenzivní zrychlování, těsné najíždění, prodrání se dopředu, náhlé měnění stopy, řezání, brutální nerespektování přednosti v jízdě, jízda ve dvou dopravních pásech nebo také zvýšené působení hluku.

Lajunen a Parker (2001) zkoumali vztah mezi agresivitou a impulzivitou obecně a hněvem při řízení a reakcemi na hněv podněcující situace na silnici. Zjistili, že vztah mezi agresivitou a hněvem řidiče je situačně specifický. Na základě výsledků vytvořili dva trojcestné modely, pro muže a pro ženy zvlášť, které vysvětlují tyto vztahy. Verbální agresivita se váže na prožitek hněvu při řízení, zatímco fyzická agresivita souvisí přímo s agresivním chováním. U mužů klesá míra zlosti a agrese v dopravních situacích s věkem. Agrese žen klesá s průměrným počtem najetých kilometrů ročně.

4.1.4.2 Dominance, sebepojetí

Motorista se sklonem k dominanci, s potřebou zaujímat na silnici nadřazenou roli, vykazuje znaky agresivity, bezohlednosti a potřebou prosadit se. U řidičů, kteří nepřiměřeně předjíždí a jezdí rychle, se projevuje potřeba moci a nadřazenosti a to nejen v dopravě (Havlík, 2005). Také výsledky Vavrikovy studie (Vavrik, 1997) za rizikové vlastnosti pro řidiče určují vysokou míru dominance, sebevědomí, desirability, afiliace a sklonu k exhibici.

Havlík (2005) usuzuje, že v rysu dominance je sice přítomen egoismus, sebejistota i agresivita, nicméně tato vlastnost nestojí v osobnosti sama o sobě a může být např. tlumena odpovědností, nadprůměrnou emoční inteligencí, která souvisí se základním zaměřením osobnosti. Diferencovaně se manifestuje dominance u člověka extrovertně nebo introvertně laděného.

Rosenbloom zkoumal vztah sebepojetí a řízení vozidla. Z jeho výzkumu vyplývá, že nebezpečněji řídí muži před ženami a osoby s nízkým sebepojetím před těmi s vyšším sebepojetím. Řidiči s nízkou sebeúctou se častěji zapojují do nezodpovědného a nebezpečného řízení, protože chtějí kompenzovat své nedostatky a své sebepojetí. (Rosenbloom, Ben-Eliyahu, Nemrodov, 2009) I Smith a Heckert (1998) prokázali, že nízké sebevědomí zvyšuje riziko dopravní nehody.

Potřeba dominance, sebeprosazení, stejně jako nízké sebevědomí či sebeúcta jsou považovány za rizikové faktory dopravních nehod z důvodu toho, že se člověk snaží kompenzovat své nedostatky v aktu řízení.

4.1.4.3 Sebekontrola, dodržování pravidel, nezodpovědnost

Herzberg (2009) ve svém výzkumu zjistil, že nejproblémovějšími řidiči jsou ti, kteří mají nedostatečnou kontrolu. V dotazníku NEO-Five Factor jim vychází nadprůměrná míra neuroticismu a otevřenosti, nízké hodnoty svědomitosti, přívětivosti a průměrné skóre extroverze. Řidiči s vysokou mírou kontroly v dotazníku vykazují vyšší skóre v neuroticismu a svědomitosti, nízké skóre v extroverzi a otevřenosti, skóre přívětivosti byly průměrné.

Hanzlíková (2004) mezi dominující vlastnosti rizikových či nebezpečných řidičů řadí nízkou odpovědnost za vlastní činy, hostilní postoje vůči lidem, emocionální labilitu, nepředvídatelnost jejich reakcí, nízkou frustrační toleranci a odolnost vůči stresu, špatnou sebekontrolu, sklony k podrážděnosti a agresivitě.

Struktura osobnosti řidičů, kteří se nepřipoutají, vykazuje lehkomyšlnost, neodpovědnost, nerespektování norem, roztržitost, zapomnětlivost, suverenitu a sklon k riskování (Havlík, 2005). Höfner (1967) tvrdí, že struktura osobnosti disponovaná pro nehody vykazuje poruchy adaptability (neschopnost adaptace, neochota a nepřipravenost k přizpůsobení se).

Citlivost k odměně a trestu je významným faktorem při dodržování pravidel silničního provozu. Lidé s vysokým skórem v citlivosti k trestu a nízkým v citlivosti k odměně jezdí v mezích zákona a lidé s nízkou citlivostí vůči trestu a vysokou citlivostí na odměnu častěji bourají. Výzkum ukazuje, že citlivost na odměnu je silnějším prediktorem podporujícím porušování pravidel než citlivost na trest jako prostředek odrazující od porušení pravidel. (Castello, Pérez, 2004)

4.1.4.4 *Extroverze – introverze*

Škála extroverze/introverze je míra v charakteristikách přátelské vřelosti, družnosti, vyhledávání společnosti, aktivity, energičnosti, sklonu žít v rychlém tempu, sklonu vyhledávat vzrušující smyslové podněty, zážitky atd. (Říčan, 2007). V dopravě je sledován sklon k rychlosti, vyhledávání vzrušujících zážitků a aktivnost.

Extroverti jsou více zaměřeni navenek, na realitu a objekty, jsou společensky založení, otevření, přístupní, činorodí, závislí na mínění ostatních, adaptabilní a prakticky založení. Introverti se zaměřují více na sebe, svůj vnitřní svět, žijí více vnitřně, mají bohatou fantazii a představivost, mají negativní vztah k objektu a vnější svět je spíše obtěžuje, jsou uzavření, nepřístupní, pasivnější, zdrženlivější, nespolečenští, nedůvěřiví, v jednání váhají s množstvím zábran. (Nakonečný, 1998)

Extrovertní rysy jsou výhodnější v dynamičtějším dopravním ruchu. Při jednotvárné jízdě se extrovert stává netrpělivým a jeho pozornost ochabuje kvůli nedostatku podnětů. Naproti tomu introvert netrpí nedostatkem podnětů, problémem u něj může být potřeba věnovat se vnitřním podnětům a opomíjení vnějších. (Havlík, 2005)

U řidičů trestaných za dopravní přestupky Renner naměřil zvýšenou míru odvahy, v případě mužů pak také vyšší extroverzi (Renner, Anderle, 2000). Studie Lajunena (2001) potvrdila, že extroverze pozitivně koreluje s dopravními nehodami. V zemích s vyšším počtem osob s extroverzí se vyskytuje více dopravních nehod.

Ukazuje se, že extrovertní zaměření je pro řízení rizikovější než introvertní.

4.1.4.5 *Sensation seeking*

S konceptem sensation seeking přišel americký psycholog Marvin Zuckerman. Jedná se o potřebu vyhledávat nové, neobvyklé zážitky. Vytvořil i škálu pro měření této potřeby. Lidé s vysokým skóre v této škále vyhledávají nové, komplikované a proměnlivé zkušenosti. (Plhánková, 2007) Není tedy vyloučeno, že jsou osoby skórující vysoko, častějšími účastníky rizikového chování, respektive řízení.

Obecný rys sensation seeking se skládá ze 4 komponent: 1) vyhledávání vzrušení a dobrodružství (přitažlivost k napětí a strachu), 2) vyhledávání zkušeností (snaha podstoupit nové a netradiční zážitky), 3) ztráta zábran (ztráta samostatného řízení), 4) choulostivost na nudu (netolerance vůči monotónním a opakujícím se událostem a lidem). (Rosenbloom, 2003)

Výzkumy vztahu rizikového řízení a tendence vyhledávat neobvyklé podněty z konce osmdesátých a začátku devadesátých let 20. století ukazují na pozitivní vztah 0,30 – 0,40, v závislosti na pohlaví a použité metodologii. (Jonah, 1997)

Rosenboom (2003) zjistil, že lidé s vyšším sensation seeking více inklinují k riskování při řízení. Také byla potvrzena významná interakce mezi sensation seeking a výskytem úmrtnosti v důsledku riskantní jízdy, zejména při překročení povolené rychlosti.

4.1.4.6 Locus of control (LOC)

Důkazy o vztahu mezi LOC a nehodou jsou smíšené, některé studie potvrzují, jiné neodhalují významný efekt (Taris, 1997). Özkan, T., Lajunen, T. (2005) shrnují předpoklad několika výzkumníků, že vnější místo kontroly souvisí s nedostatkem opatrnosti a neschopnosti činit preventivní opatření, tudíž s méně odpovědným řízením a větší pravděpodobností nehody.

Případy nevhodného chování za volantem u mladých řidičů stoupají, nejsou-li tito řidiči kontrolováni okolím (Taris, 1998). Taris (1997) ukázal, že u řidičů začátečnicků je tato tendence zřejmá, pouze vykazují-li vnější místo kontroly. Osoby, u nichž převládá pocit, že nemohou situace ovlivňovat vlastní vůlí, při řízení signifikantně častěji zažívají pocit tísně a nedostatku ego-obranných mechanismů, což vede k větší míře hněvu a agrese v průběhu řízení vozidla (Neighbors, Vietor, Knee, 2002).

4.1.4.7 Emoční stabilita – labilita

Štikar a kol.(2003) uvádějí, že řidiči s větším počtem nehod jsou špatně společensky přizpůsobeni a trvale nebo dočasně emocionálně nestálí.

Emoční stabilita se projevuje vyrovnanou, stabilní a přiměřenou emoční reakcí k podnětům, převažující klid a rozvahu (Nakonečný, 1998). Spočívá v mírnější odezvě na emotivní podněty, v seberegulaci, v zátěži rychlejším návratem k psychické rovnováze, sebevědomím a přiměřeným sebehodnocením (Havlík, 2005).

Emočně labilní člověk reaguje snáze na emoční výzvy, vzrušuje se, má sklon k úzkosti, náladovosti, přehnané starostlivosti, hlubšímu a zranitelnějšímu prožívání chování převa-

Obrázek č. 8: Stres (Jiránek, 2009)

NĚMLUJTE ZA JÍZDY



SAMI SE SEBOU

žuje nepřizpůsobivost, neklid, přecitlivělost, neschopnost setřást vtíravé myšlenky vztahovačností, slabé sebeovládání a snížená sebedůvěra provázená i pocity méněcennosti a viny (Havlík, 2005). Emoční labilita (neuroticismus) znamená nestálé, lehce vyvolatelné a podnětům často nepřiměřené emoční reakce, kolísání nálad, neklid, zvýšenou senzitivitu, častou rozmrzelost či rozladěnost, přecitlivělost. (Nakonečný, 1998)

Říčan (2007) považuje labilitu za jiný termín pro neuroticismus. Ten přináší psychickou zranitelnost, sklon k panice ve stresu, sklon podléhat pokušením (alkoholu, drogám, nákupům) a sklonu k hněvu, nepřátelství a zatrpklosti.

4.1.5 Rozdíl mezi muži a ženami

K 31. prosinci 2009 přišlo na jeden rok o řidičský průkaz z důvodů dosažení dvanácti bodů v bodovém systému 24 212 řidičů. Z toho 95, 3% (23 071) bylo mužů a jen 4,7% (1 141) žen. (Novotný, 2010)

Trimpop (1994) shrnuje, že mladí lidé, především muži, se proporcionálně více podílejí na rizikových činnostech při sportu a v dopravě. Jejich motivace tak činit je silně poháněna emocionálními faktory.

Jedním z vysvětlení, proč je větší rizikovost mužů v dopravě, může být odlišný smysl řízení pro ženy a muže. Ženy mají tendenci cestovat přímo z jednoho místa na druhé, muži tráví více času v autě kvůli řízení samotnému. (OECD, 2006)

4.2 Specifika adolescence a mladé dospělosti

Adolescence bývá většinou vymezována jako životní období od 15 do 20 (22) let. Počátek tohoto období je určován plnou reprodukční zralostí, ukončeným tělesným růstem, konec dosažením osobní autonomie, přijmutí role dospělého, ukončením vzdělávání a získáním profesní kvalifikace. (Macek, 2003) Časná dospělost, datovaná od 20 do 25-30 let, je přechodem od adolescence k plné dospělosti. Dochází k upevňování identity, identifikaci s rolí dospělého, upřesnění osobních cílů, volbě povolání či osamostatnění. (Langmeier, Krejčířová, 2006)

Lewinson (in Smékal, 2009) zjistil, že v období 17 až 22 roku probíhá krize rané dospělosti, kdy se mladý člověk loučí s dětstvím a zkouší uskutečňovat kroky ke svému reálnému sebeurčení.

V průběhu adolescence se začínají diferencovat citové zážitky, přibývá vyšších citů. Období se považuje za emočně labilní, což souvisí s hormonálními změnami, zvýšenou

mírou sebereflexe a egocentričnosti, vysokou potřebou sebehodnocení, zvýšenou únavností. (Macek, 2003) Adolescenti mají sklon k riskování. Příčinou mohou být pocity všemohoucnosti či přesvědčení o nezranitelnosti. (Orvin, 2001)

Mladý člověk začíná více vnímat vlastní chování, prožívání a sociálně se srovnává, což vede k sebehodnocení. Předmětem sebehodnocení se stávají výkonové charakteristiky a výsledky různých činností. Výkon je důležitější pro muže. (Macek, 2003, s. 51) To může mít souvislost s tím, že jsou muži v řízení nebezpečnější, více riskují a mají více nehod.

Orvin (2001) za jedno z „normálních“ chování adolescentů popisuje bezohlednost, která je projevem soupeření o pozornost a lásku.

Podle Vágnerové (2000) adolescenti preferují intenzivní zážitky jako poslech hlučné hudby, rychlou jízdu, lezení po vysokých horách, potápění atd. Mají také potřebu neodkladného uspokojení (zkrácení doby nezbytné pro dosažení cíle), nestojí o zodpovědnost, ale svobodu přijímají. Jsou emocionálně nezralí, neschopni odročit okamžité uspokojení za budoucí odměnu a zapomínají na opatrnost (Orvin, 2001).

Vytváří se specifický žebříček priorit, kde dominující roli má názor vrstevníků, hledání vlastní identity, objevování svobody a míry (ne)závislosti, touha odlišit se od rodičů a vznik prvních milostných vztahů (Šedá, 2005). Hodnoty a normy, k nimž chtějí být loajální, si vybírají sami (Vágnerová, 2000). Touží po statusu dospělého, nemají však dostatečné zkušenosti a řítí se do rizik s vírou, že rány osudu se jim vyhnou a dopadnou pouze na ty druhé. (Orvin, 2001)

Mládež oplývá schopnostmi, jako je postřeh, rychlost, síla, pružnost, rychlé zpracování informací, odhad času a prostoru. Tyto přednosti jsou vyváženy nedostatečnou schopností korekce, vyhodnocením následků svého chování, neuvážeností a dalšími charakteristikami přispívajícími k rizikovému chování. Souvisí to s nedostatkem zkušeností. (Šedá, 2005)

Období mladé dospělosti přináší mnoho stresových událostí jako ukončení školy, hledání pracovního místa, zakládání rodiny, odchod z domova, což může způsobit menší soustředěnost v běžných činnostech – jednou z nich je i řízení.

Schulz zkoumal životní styl mladých lidí a klasifikoval 3 typy nebezpečného životního stylu, který souvisí s rizikovým chováním řidičů. První typ „Typ akce“ je mladý člověk navštěvující hospody, diskotéky, automobil užívá jen pro zábavu. Má rád akční filmy, chce být v pohodě a sexy, nezajímá se o intelektuální témata. „Typ fan“ fandí fotbalu, navštěvuje diskotéky, řídí pro zábavu. „Nekonformní typ“ se nerad nepřizpůsobuje společenským

názorům, hodnotám a populárním aktivitám. Všechny typy nadprůměrně inklinují ke spotřebě alkoholu. (OECD, 2006)

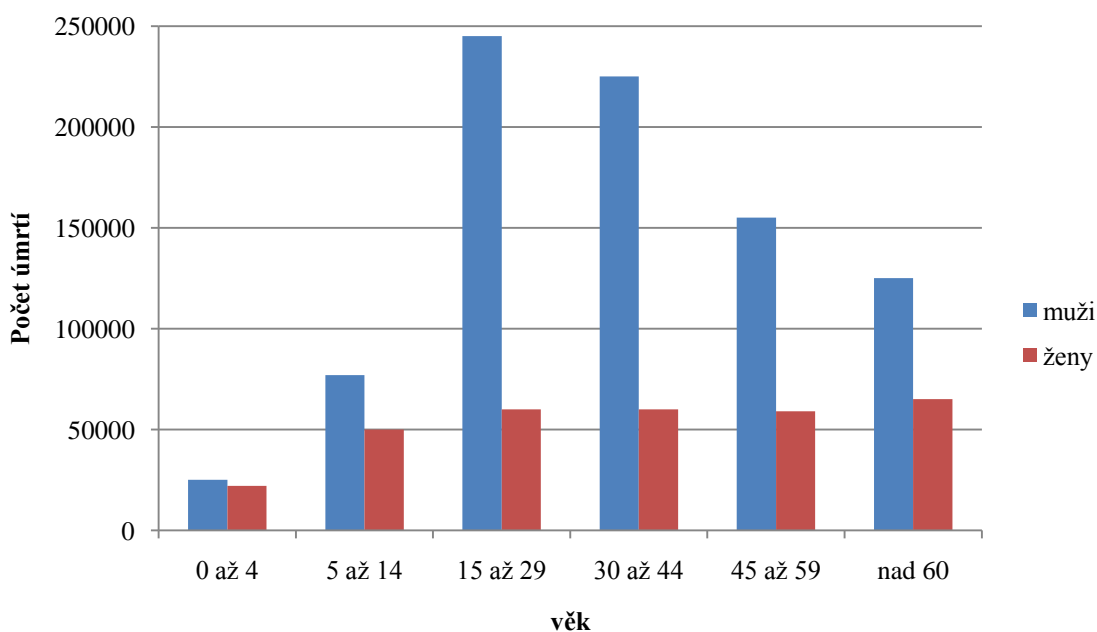
Z hlediska věku je skupina řidičů mezi 18-25 lety nejagresivnější, má nejvíce nehod a nutí ostatní řidiče k nebezpečným manévřům (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

4.3 Osobnost mladého řidiče

Nejvíce postiženou věkovou skupinou, co se týká dopravních nehod, je období 14-25 let, pro kterou jsou nehody v silničním provozu nejčastější příčinou úmrtí. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Zpráva WHO (2004) přináší informaci (graf č. 4), že mladí lidé vedou v počtu úmrtí zapříčiněném dopravou. Srovnání mužů a žen vykazuje převahu mužů ve věku 15 až 29 a 29 až 44 let. U žen je počet úmrtí věkově nad 15 let vyrovnaný.

Graf č. 4: Celosvětové počty úmrtí zapříčiněné dopravou podle pohlaví a věku v r. 2002 (WHO, 2004, s. 45)



Podle OECD (2006) jsou mladí řidiči rizikovou skupinou kvůli nedostatečným zkušenostem, věku a pohlaví (muži). Důvody, proč jsou tyto faktory destruktivní a někteří mladí lidé více náchylní na riziko než ostatní, jsou velmi složité. Zahrnují nesčetné množství vzájemně se ovlivňujících faktorů fyziologických, emocionálních, osobnostních, sociálních a ekonomických. Z metaanalýzy různých výzkumů Trimpop (1994) shrnuje, že mladí řidiči mají menší zkušenosti, přeceňují své schopnosti, podceňují nebezpečí, své přestupky v silničním provozu hodnotí za méně vážné než přestupky ostatních a autoři také dospěli

k závěru, že školení, informování a poradenství mladistvých nezmění samotné špatné důsledky a jejich rizikové tendence.

Nejvíce nehod způsobených viníkem ve věku 18-24 let se stane v pátek a sobotu v souvislosti s návštěvou diskotéky, restaurace nebo párty (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

4.3.1 Rizikové vlastnosti

Podle Štikara, Hoskovce a Štikarové (2003) dochází k většímu počtu nehod u řidičů ve věku 18-25 let nejen z nedostatku zkušeností, ale i z důvodu sklonu k větším rychlostem při zvýšené excentricitě a nedostatku vnitřního sebeovládání.

Lidé mající sklon k rizikovému chování (zvláště nezralí) vykazují charakteristiky malého pocitu odpovědnosti vůči druhým, nedostatečně rozvinutou schopnost anticipace, vyhledávání situačního vzrušení a sklony k dobrodružství, snahu o sociální exhibici, nereálnou sebejistotu a kompenzaci pocitu méněcennosti (Stojan, 2008a).

Osoby mladší 25 let častěji jednájí impulzivně, asociálně, nepodřizují se autoritě, jsou emočně nestabilní, obtížně snáší napětí a frustraci, mají přehnaný názor o vlastních schopnostech, častěji podstupují riziko, chtějí vyniknout a „ukázat se“ s nepřiměřenou rychlostí nebo nebezpečnými manévry. (Štikar, Hoskovec, Pour, 1981)

Antušková (1998) zkušenost ukazuje, že začínající řidiči reagují instinktivně, zkratovitě (např. stržení volantu na opačnou stranu, neočekávané prudké zabrzdění). Z dravosti mládí ale vychází i bezohlednost, impulzivita, nekritičnost k sobě samému, agresivita, přemrštěná sebedůvěra, nerespektování autority, přecitlivělost nebo úzkostlivost (Havlík, 2005). U mladých řidičů je bezohlednost v řízení spojena s rychlou jízdou, sensation seeking a agresí.auta jsou použita jako poskytovatelé nejrůznějších intenzivních zážitků, včetně jízdy ve vysokých rychlostech a závodění. (Arnett, Offer, Fine, 1997) Zuckerman (1979, in Trimpop, 1994) uvádí, že „sensation seeking“ a rizikové chování vrcholí v mladé dospělosti a ustaluje se po 25 roku života.

U mladých lidí dochází ke zvláštním motivům pro rychlou jízdu: 1. sebepotvrzení, snaha působit příznivým dojmem na své okolí, 2. hledání své vlastní identity a testování sebe sama, 3. hledání napětí, okouzlení. (Aral, 2003) V popředí zájmu mladistvých řidičů stojí touha vyzkoušet si hranice své i vozidla. V provozu jim chybí zodpovědnost, předvídání možných následků jednání, vnímání nebezpečí, riziko nehody zvyšují i snahy o imponování a vzbuzování respektu (předvádění se). (Weinberger, 2002b)

Machin a Sankey (2008) prokázali, že nejen nezkušenost mladých řidičů, ale též vysoká potřeba vyhledávání podnětů, nízká míra altruismu, podhodnocení pravděpodobnosti nehody a nízká míra averze vůči riziku jsou faktory, zvyšující pravděpodobnost nepřiměřeně rychlé jízdy.

„Dopravní přestupky u mladších řidičů se zakládají na více či méně vědomém rozhodnutí, zatímco v hustém provozu selhávají starší řidiči spíše z důvodu přetížení svých schopností.“ (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006, s. 135)

Delhomme a Meyer (in Rothengatter, Huguenin, 2004) uvažují za ústřední dimenzi řidičských aktivit sebehodnocení řidičských schopností. Sebehodnocení může být efektivním zdrojem regulace riskantního řízení. Mladí řidiči neberou svou nezkušenost při sebehodnocení svých dovedností dostatečně v úvahu. Je to pravděpodobně způsobeno chybným metakognitivních znalostí o jejich vlastních dovednostech.

Límová (2006) vysoké riziko úrovně nehodovosti řidičů začátečníků (většinou mladých řidičů) spojuje s relativně vysokou eventuálně nadměrnou rychlostí, kterou se začínající řidič chce co nejrychleji zařadit mezi ostatní (zkušení) řidiče. Podle ní je selhávání řidičů způsobeno spíše podceněním nebezpečných momentů než přehlížením nebezpečí.

Závěrem kazuistická studie Štikara, Hoskovce a Šmolíkové (2006): bylo zkoumáno 100 nejhorších řidičů označených jejich učiteli jízdy a výsledky ukázaly, že 4/5 pracovaly pod úroveň svých schopností ve škole, 2/3 měly kázeňské přestupky, 3/4 měly špatný vztah k učitelům a u poloviny byla zjištěna agresivita.

4.3.2 Vliv zkušeností

Mladí řidiči mají výhodu v dobrých smyslových funkcích, tělesné zdatnosti a značné psychické kapacitě, lepších schopnostech jako je soustředění, paměť, pohotovost vnímání, hodnocení, rozhodování a hbité reagování. (Havlík, 2005) I přes tyto nejlepší předpoklady k jízdě motorovými vozidly jim chybí zkušenost a nemají vyzrálou jízdni dovednost, kterou by zvládli všechny složité a nebezpečné situace (Štikar, Hoskovec, Pour, 1981).

Až ¼ všech dopravních nehod v ročním cyklu je připsána řidičům začátečníkům. U těch kritické období tzv. nehodového věku vrcholí kolem pátého roku praxe. Proto je tato skupina celosvětově zvýšeně sledována a legislativně chráněna v podobě omezené nejvyšší rychlosti, ukládání trestných bodů, nebo vydáváním tzv. řidičských průkazů na zkoušku. (Porada a kol., 2000)

Vysoké riziko začínajících řidičů se podle výzkumů výrazně snižuje se zvětšující se zkušeností. Bjørnskau a Sagberg (2005) uvádí méně známou skutečnost, že snížení rizika začínajících řidičů probíhá velmi rychle. Během prvních 9 měsíců se riziko havárie snižuje o 50 %. Jejich studie ukazuje, že začínající řidiči mají tendenci při zvětšujících se zkušenostech více porušovat pravidla.

„Řidič v průběhu začátečnického období samostatně aplikuje znalosti a dovednosti získané v průběhu řidičského výcviku. Současně získává vlastní zkušenosti z řešení specifických situací, které nemohly být procvičovány v průběhu výcviku v autoškolě. Dopravní chování je ovlivňováno malou řidičskou zkušeností a současně motivací vztahující se zpravidla k jejich nižšímu věku.“ (Porada a kol., 2000, s. 98)

Podle některých autorů je potřeba ujet 100 000 km v období sedmi let pro dosažení úrovně vyspělého řidiče (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

4.3.3 Vliv věku

Pelz a Schumann (1971, in Trimpop, 1994) korelovali nehody, věk řidiče a odjeté kilometry a zjistili, že faktor věku přispívá k úrazům více než pouhé řidičské zkušenosti.

Příčinami vysoké nehodovosti mladých řidičů nejsou samy o sobě nezkušenost a krátká řidičská praxe, ale nízký věk řidiče a jeho emocionální nezralost (Aral, 2003).

Tuto věkovou skupinu ovlivňují typické postojí mládí, osobnostní zvláštnosti ve stylu jízdy, neuznávání platných sociálních norem a konvencí, tendence k přijímání zvýšeného rizika nebo obliba dynamického stylu jízdy projevujícího se zvýšenou rychlostí (Štikar, Hoskovec, Pour, 1981).

Počet mladých řidičů se neustále zvyšuje. Podle Weinberga (2002a) má v současné době již cca 65 % osmnáctiletých své řidičské oprávnění, u pětadvacetiletých se tento podíl zvyšuje na 90%. Zvyšuje se počet žen, majitelek řidičského oprávnění. Tato tendence ukazuje, že vlastnictví řidičského oprávnění se stalo u mladé generace samozřejmostí a mladí lidé se snaží řidičák získat co nejdříve.

4.3.4 Vliv okolí

Případy nevhodného chování za volantem u mladých řidičů stoupají, nejsou-li tito řidiči kontrolováni okolím (Taris, 1998). Taris (1997) ukázal, že u řidičů začátečníků je tato tendence zřejmá, pouze vykazují-li vnější místo kontroly. U těch pak fungují akce typu zvýšení četnosti policejních hlídek, které snižují výskyt nežádoucího chování.

Věková skupina mladistvých je snadno ovlivnitelná míněním přátel a vrstevníků, časté je projevení emocí navenek a výkyvy nálad. Jízda pod vlivem alkoholu nebo drog se stává možností experimentovat se „zakázaným“. Pokoušejí se vymanit z dohledu dospělých. Podceňují, že se nehoda může stát i jim a přeceňují své schopnosti a dovednosti. (Stojan, 2008a)

Studie Arnetta, Offera, Fina (1997) ukázala, že přítomnost rodičů inhibuje bezohledné řízení mladistvých řidičů, ale přítomnost přátel jejich větší nedbalost při řízení neovlivní více, než když jedou sami. Přesto OECD (2006) jako protiopatření nehodovosti mladých řidičů navrhuje zavést ochranná omezení (řízení v noci) a brát zřetel vůči rušivému vlivu spolucestujících.

Vliv na řidičské chování mají i postoje k řízení a dopravní situaci. Jaký je vztah postojů a následného chování?

5. Problematika postojů

5.1 Teorie postojů

5.1.1 Definice postoje

Pojem postoj označuje v českém jazyce několik rozdílných věcí. Člověk může zaujmout přímý postoj, čímž rozumíme, že se rovně postaví. Když ale zaujme přímý postoj k něčemu, znamená to jeho hodnotící názor k dané věci. Psychologická definice postoje, jako většiny psychologických pojmů, se vyvíjí a neexistuje jedna univerzální.

Definice Allporta zní: postoj je dispozice reagovat kladně či záporně na třídu objektů (Výrost, 1989). Balcar (1991) definuje postoj jako odvozenou motivační dispozici, která se vytváří učením na základě přímé nebo zprostředkované zkušenosti. Představuje pohotovost reagovat určitým způsobem na motivační podnět.

Mikšík (2007) postojem rozumí obsahové sjednocení, seskupení či integrování různých motivů do konkrétního vztahu daného jedince k určitým oblastem, předmětům a jevům životní reality, k aktivitám a jejich cílům apod.

Postoje jsou naučené motivační dispozice aktivující příslušný motiv a regulující lidské chování z hlediska obecného zaměření (v pozitivním nebo negativním smyslu). Mívají různou konzistenci (soudržnost), tendenci vytvářet trsy, rezistenci ke změně (rychleji se utváří, než přetváří) a intenzitu. (Čížková, 2000)

5.1.2 Modely postojů

Historie zkoumání postoje přinášela různé pohledy na to, z čeho se postoj skládá, co vyjadřuje a jak ho lze měnit.

V roce 1918 poprvé W. I. Thomas a F. Znaniecki použili v sociální psychologii pojem postoj, který vnímali jako individuální mentální proces determinující aktuální i potencialejší odpovědi každého jednotlivce v sociální realitě, jenž jej obklopuje. Je určen vztahem k objektu sociálního charakteru a vztahem k jedinci s jeho psychologickým prožíváním hodnoty daného subjektu. (Výrost, 1989)

V první etapě výzkumu (do roku 1950) přišel M. B. Smith s trojsložkovou strukturou postoje. Tříkomponentový model postojů předpokládá, že postoje jsou kombinací tří odlišitelných reakcí na objekt: emoční, kognitivní a behaviorální (Hewstone, Stroebe, 2006).

W. J. McGuire vycházel z názoru Smitha a postoj považoval za behaviorální predispozici, která je určující pro vykonání určité třídy odpovědí ke specifické třídě podnětů (dějů,

institucí, jedinců, skupin). Ve výzkumu postojů je představitelem teorie zpracování informací, přičemž jádrem ve výzkumu je predikce toho, jaký bude mít vliv persuasivní informace na změnu postoje. (Výrost, 1989)

Model dvousložkové struktury postoje se začal prosazovat po úvaze, jestli chování člověka plně souhlasí s postojem, který k dané věci zastává.

Prvním, kdo zjistil možný nesoulad mezi verbálně vyjádřeným postojem a aktuálním chováním, byl v roce 1934 R. LaPier. Cestoval s manželským párem Číňanů po hotelech a restauracích v USA a následně posílal žádosti o ubytování pro čínský pár a zjistil nesoulad při vyhovění žádosti. (Výrost, 1989) LaPierův paradox inspiroval Bagozziho, který pod pojem postoj explicitně zahrnul pouze komponentu kognitivní a emocionální. Následné chování je podle něj příliš ovlivněno situačně aktuálními okolnostmi, které jsou značně nezávislé na vnitřním postoji aktéra. (Řehan, 2007)

Nejnovější poznatky pak postoji přisuzují pouze jednu složku. Koncepce Fishbeina a Ajzena označuje pojmem postoj jen afektivní složku původního kognitivně-afektivně-konativního modelu (Výrost, Slaměník, 2008). Složku kognitivní označují jako přesvědčení a behaviorální komponenta je součtem záměru a aktuálního chování (Řehan, 2007).

5.1.3 Utváření postojů

Postoje se utváří od dětství prostřednictvím zkušeností. Dítě rozlišuje, co je mu libé a nelibé a v procesu sociálního učení si vytváří systém apetencí a averzí vůči jednotlivostem světa. (Řehan, 2007).

Postoje jsou určovány primárními potřebami, ale podle principu funkční autonomie se na nich do značné míry stávají nezávislémi (Říčan, 2007). Plní funkci zprostředkujícího článku mezi strukturou sociální reality a strukturou osobnosti (Výrost, Slaměník, 2008).

„Vytvářejí se na základě přímé či sociálně zprostředkované zkušenosti a projevují se orientační předpojatostí a pohotovostí určitým způsobem se v souladu s obsahem a motivační silou daného postoje zachovat: např. v důsledku vytvořeného apriorního přístupu či postoje k rasám, k nárokům, k partnerovi, k materiálním či duchovním hodnotám.“ (Mikšík, 2007, s. 74)

Postoje jsou v sociální psychologii chápány jako produkty učení, což předpokládá, že zdrojem jejich formování jsou individuální zkušenosti, modely, institucionální faktory (ideje, normy). (Nakonečný, 1998)

Tvoří se ve vztahu k objektům pod tlakem určitého motivu, na různém stupni afektivního prožívání, jako pohotovost k reakcím. Jejich utváření je závislé na dostupných informacích o objektu postoje a přidruženosti k určitým skupinám a soustavě postojů těchto skupin. Vliv mají i vrstevníci nebo osobnost jedince. (Řehan, 2007)

5.2 Možnosti změn postojů

5.2.1 Změna postojů

Greenwaldova koncepce vychází z předpokladu, že hlavní složkou struktury postoje k objektu je poznání tohoto objektu. Poznatky o objektu se učí jednotlivec během života prostřednictvím komunikace, hlavně v procesu persuáze. Změna postojů tedy probíhá učním - modifikací repertoáru poznatků probanda. (Výrost, 1989)

Hlavním způsobem změny postoje je přesvědčování. Hewstone a Stroebe (2006) definují přesvědčování jako utváření nebo změnu postojů v reakci na argumenty a další informace o objektu postoje.

Na změnu postoje má vliv zdroj persvazivní informace (charakteristiky komunikátora, důvěra, kterou v něj mají lidé, kterým se má postoj změnit), obsah persvazivní informace, použitý informační kanál (podávání informací versus sdělování osobní zkušenosti) a faktory na straně příjematele. (Výrost, Slaměnik, 2008)

Výzkumy zaměřující se na meziosobní kontakt při změně postojů vychází z předpokladu, že bezprostřední styk s jinou osobou může být efektivním prostředkem změny postoje. Důležitý je však výběr jedince. G. A. Magradze zjistil, že pro změnu je důležité, aby jedinec poskytující informaci měl stejnou profesionální odbornost (v případě, že má člověk ke své profesi kladný vztah). (Výrost, 1989)

Wilson se svými kolegy zjistil, že k výrazným změnám postoje vede už samotná žádost, aby lidé přemýšleli o tom, proč určitý postoj zastávají. Výzkumníci tedy naznačili, že postoje lze považovat za dočasné konstrukce závislé na kontextu. (Hewstone, Stroebe, 2006)

Podle Inska, Schoplera nemusí změna postoje znamenat změnu chování, ale jedná se spíš o tendenci zachovat konzistenci (Výrost, 1989).

Při „nucené expozici“ vnímají lidé protichůdné informace pokrouceně, zatímco souhlasné vnímají přesněji (Festinger, 1957, in Hewstone, Stroebe, 2006). To podporuje Festingerovu teorii kognitivní disonance, kdy námi přijímané poznatky jsou včleňovány do soustavy našich představ a dosavadních postojů. To může být jeden z důvodů, proč je obtížné měnit nevhodné postoje např. u řidičů.

5.2.2 Efektivní způsoby změny postojů

Důležitým faktorem při výzkumu postojů je zdroj informací. Informace od málo věrohodného zdroje budou mít jiný vliv na postoj než z hodnověrného zdroje. Málo důvěryhodné budou mít např. i vliv opačný, než zdroj zamýšlí. Na dosažení změny postoje má často vliv zdroj, ne obsah informace. (Výrost, 1989)

Předpokládá se, že působení na pasivního jedince (přijímatele persvazivní informace) nemůže být tak efektivní jako práce s jedincem, u kterého navodíme změnu postoje aktivní účastí v různých sociálních situacích (Výrost, Slaměník, 2008).

Také je však problém, že pozitivní efekt důvěryhodného zdroje a negativní efekt nedůvěryhodného zdroje při nezpevnování po krátkém čase mizí. (Výrost, 1989)

Výzkum McGuira (1969, in Výrost, 1989) ukazuje, že informace zprostředkovaná řečí má větší vliv na změnu postoje než ta v písemné formě. Sluchem si mládež odnese 20 % informací, zrakem 30 %, při spojení zraku a sluchu je to 50 %, a pokud se obsah i prodiskutuje, odnesou si mladí z dopravní výchovy 65 % informací (Šedá, 2005).

Výzkum Dobešové (1987, in Výrost, 1989) na žácích 2. roč. SOU poukázal, že metoda cyklu přednášek na změnu postojů nemá významný vliv. Přednášky rozvíjejí kognitivní složku jen v případě, že před vstupem do výzkumu byly informace respondentů malé.

Empiricky bylo zjištěno, chceme-li ovlivnit postoje mladých lidí, měli bychom brát v úvahu vliv vrstevníků (dospívající berou vrstevníky jako důležitou referenční skupinu, nechtějí být černou ovci s odlišným názorem), způsob přenosu poznatků (poznatky by měly být předávány zábavnou formou, aktivita by měla vycházet od studentů), vliv médií, reklamy, internetu, kampaní a vzorů ve společnosti (rodiče, důsledné trestání politiků, policistů a dalších, dopouštějících se přestupků, kteří se mohou stát nežádoucím vzorem chování). (Šedá, 2005)

5.3 Měření postojů

5.3.1 Metody měření postojů

Impulzem pro rozvoj výzkumů postojů z hlediska metodologického byly práce L. L. Thurstonea. Za postoj označuje komplexní a multidimenzionální psychologickou strukturu, jenž nelze zkoumat jako celek, ale je nutné před měřením jej přetransformovat do podoby jednoho, dvojpolarního kontinua. Poté postoj definujeme jako afekt pro nebo proti psychologickému objektu a můžeme ho zkoumat postojovou škálou thurstoneovského typu. (Výrost, 1989)

Likertova škála sumovaných odhadů se skládá z kontinua 5 bodové škály souhlasu-nesouhlasu. Celkové skóre osoby se odvozuje z jejich odpovědí na všechny položky škály součtem škálových hodnot. Smith, který chápe postoj v rámci tří měřitelných charakteristik – afektivních, kognitivních a konativních, navrhuje měřit postoje kombinací interview a metody případové studie. (Výrost, 1989)

Postojové škály lze dělit na (Výrost, 1989):

- a) nominální – nejjednodušší, zachycují frekvenci výskytu určité vlastnosti nebo znaku, čísla mají jen funkci označení, což vylučuje možnost použít aritmetických operací,
- b) pořadové – neumožňují přesně vyjádřit velikost rozdílů jednotlivých prvků,
- c) intervalové – umožňují vyjádřit stejné vzdálenosti mezi různými prvky ($a-b = p-q$),
- d) poměrové škály – zvláštní intervalová škála, která má definovaný nulový bod.

5.3.2 Omezení měření postojů řidičů s ohledem na jejich chování

Wicker na základě svých výzkumů konstatuje, že postoje častěji nemají vztah k aktuálnímu chování (Výrost, 1989). O nesouladu slovně vyjádřeného postoje a skutečného chování informovali Kutner, Wilkins a Yarrow (1952, in Výrost, Slaměník, 2008) ve svém výzkumu v 11 amerických restauracích.

Chování je často adaptivní, účelné, situačně podmíněné a nemusí vždy vyjadřovat skutečný postoj jedince. (Nakonečný, 1998)

Nesoulad mezi postoji a chováním existuje hlavně proto, že se zde projevuje vliv mnoha jiných činitelů – paměti, osobní zkušenosti, LOC, autocenzura apod. (Výrost, 1989)

Podle Wickera (in Výrost, Slaměník, 2008) mají postoje slabý vztah k aktuálnímu chování z důvodu osobních (vliv ostatních postojů, soupeřivosti motivů, neschopnosti dát přiměřenou verbální odpověď, úroveň aktivity) a situačních faktorů (přítomnost jiných osobní, normativní předpisy týkající se vlastního chování, sociální normy, přístupnost alternativního chování, specifická objektu postoje, nepředvídatelné vnější vlivy, důsledky různého chování).

„Jeden z důvodů, proč se nedaří najít silný vztah mezi postoji a chováním, spočívá v nedostatku kompatibility způsobu jejich měření. Jak postoje, tak chování lze specifikovat s ohledem na čtyři charakteristiky: 1) samotná akce, 2) její cíl, 3) kontext a 4) časová komponenta. Je nepravděpodobné, že člověk může správně předvídat jakékoli konkrétní chování (např. „návštěva konkrétní mše příští neděli“) z globálně měřeného postoje (např. dotazník zaměřený na postoje k náboženství).“ (Hewstone, Stroebe, 2006, s. 316)

Böcher (1976) proklamuje, že přes všechny psychologické úvahy v souvislosti s řízením a silničním provozem, bychom měli mít na paměti, že rozhodujícím způsobem chování určujícím, jak se v provozu zachováme, je mnohem více než náš postoj situace, v níž se právě nacházíme.

5.4 Postoje řidičů

Postoj má kromě funkce znalostní (postoj řídí, organizuje a usnadňuje zpracování informací) také funkci utilitární. Pomáhá lidem dosahovat pozitivních a vyvarovat se negativních výsledků. (Hewstone, Stroebe, 2006) To v dopravě může znamenat, že by postoje měly být postaveny tak, aby řidiči dosáhli svého cíle bezpečně a vyvarovali se negativním důsledkům dopravy (nehodám, jiným ztrátám, pokutám).

Vztah osobnostních rysů a rizikového řízení je dán prostřednictvím postojů řidiče (Ulleberg, Rundmo, 2003). Postoje rizikových řidičů se nejvíce týkají poslušnosti k pravidlům silničního provozu, tendence riskovat v dopravních zácpách a pozitivního postoje k dopravním zácpám (Yilmaz, Çelik, 2004). Pozitivní postoje k násilí za volantem a sociálně-deviantní osobnost významně predikují dopravních nehody (West, Hall, 1997).

Ulleberg a Rundmo (2003) ve své studii zjistili, že osobnost ovlivňuje rizikové chování řidičů nepřímo, prostřednictvím postojů determinujících chování. Vybrali pět osobnostních rysů, které mají podle literatury signifikantní podíl na rizikovém chování v dopravě; sensation seeking, agrese, úzkostnost, altruismus a přesvědčení, že sociálně neschválené chování je nezbytné pro dosažení určitých cílů (normlessness). U mladistvých s pozitivním postojem k bezpečnosti silničního provozu byla zjištěna menší pravděpodobnost rizikové chování.

Postoje většiny motoristů, kteří havarovali z důvodu nepřiměřené rychlosti a nesprávného předjíždění, vykazovaly prvky nerespektování autority a neúcty ke všemu, co je omezovalo (Havlík, 2005).

Tradiční strategie kampaní bezpečnosti silničního provozu je založena na různých druzích autorit, které říkají mladým řidičům, aby řídili bezpečně. Nicméně jedinci s přesvědčením, že sociálně neschválené chování je nezbytné pro dosažení určitých cílů, mají vůči těmto autoritám a orgánů malý respekt. Proto je ovlivnění postojů a změna chování z jejich strany neúčinná. Alternativou by mohly být strategie, ve kterých by si mladí sami přišli na potřebu změny v postojích a chování, tzn. nechat je vypracovat si vlastní závěry o tom, jak se mohou změnit. (Ulleberg, Rundmo, 2003)

O postojích řidičů automobilu k problematice bezpečnosti silničního provozu pojednává i evropský výzkumný projekt SARTRE. Ten proběhl v roce 1991 v 15 zemích, v roce 1996 v 19 zemích a SARTRE 3 pak v roce 2002 v 23 zemích. SARTRE 3 se účastnilo 1026 respondentů, 63,9 % mužů, věk 18 – 55 a více. (Skládaná, 2005)

Výsledky českých řidičů jsou následující: průměrný jízdni výkon (počet ujetých kilometrů) českého řidiče je 9 961 kilometrů ročně, 46 % řidičů spíše souhlasí a 46 % rozhodně souhlasí s větším důrazem na dodržování dopravních předpisů, 31 % rozhodně souhlasí a 49 % spíše souhlasí s požadavkem na zlepšení řidičského výcviku, 75 % rozhodně a 23 % spíše souhlasí s požadavkem na zlepšení stavu silnic, 18 % rozhodně a 42 % spíše požaduje více dopravně bezpečnostních kampaní, 91 % řidičů si přeje přísnější tresty za překračování limitu alkoholu a 78 % za překračování povolené rychlosti, 35 % řidičů jezdí rádo rychle, 84 % si myslí o ostatních řidičích, že překračují rychlostní limit často nebo vždy a jen 15 % si myslí, že jezdí rychleji než ostatní řidiči, podíl řidičů podporujících přísnější tresty za rychlost je 78 %, podíl řidičů, kteří nikdy nepijí alkohol je 15 %. 52% českých řidičů se setkala s agresí na silnici jiných vůči nim, ale jen 11 % uvádí vlastní agresi vůči ostatním. Podíl řidičů, kteří se cítí být někdy podrážděni chováním druhých řidičů, je 71 %, 56 % pokládá svou jízdu za bezpečnější, než je jízda ostatních. (Skládaná, 2005)

6. Projekt Close To

6.1 Idea a cíle projektu Close To

Modul Close To je v žádosti o grant evropské unie popisován jako obecně preventivní výuka úspěšně testovaného metodického přístupu. Metoda by měla být připravena pro začlenění do evropského systému vzdělávání řidičů jako systematický preventivní nástroj pro prevenci dopravních nehod mladých řidičů. (FGM-AMOR, 2006)



Obrázek č. 8: Logo Close To.

Close To je modul teoretického vzdělávání v autoškolách snažící se minimalizovat tendenci mladých začínajících řidičů riskovat. Je založen na peer metodě a působení emocionálních a sociálních faktorů. V rámci evropského projektu byl postup výukového programu Close To v letech 2004 – 2006 ověřen a označen za efektivní a úspěšnou metodu. (CLOSE TO, 2010) Principy vzdělávání peer metodou jsou implementovány jakou součástí teoretického vzdělávání řidičů ve formě autentické zprávy peer mentora (viníka, oběti, záchranáře). Testování ve všech partnerských zemích by mělo vyzkoušet metodiku a zajistit co nejlepší podmínky realizace v každé zemi. (FGM-AMOR, 2006) Snaží se působit na všechny složky postoje (afektivní, kognitivní i konativní) využitím situačních faktorů (přítomnosti dalších osob, sociálních norem, sociálního tlaku a zmínění přístupnosti alternativního/vhodnějšího chování z hlediska bezpečnosti silničního provozu). (Šedá, n.d.)

Základním principem je prezentace vlastní zkušenosti s dopravní nehodou peer-mentorem před mladými řidiči v autoškole, vysvětlení motivů, okolností a důsledků prezentovaného příběhu. Poté nastává diskuze, kdy peer-mentor osvětluje detaily příběhu a učitel autoškoly má roli moderátora. (CLOSE TO, 2010) Studenti jsou seznámeni emotivním působením vrstevníka s problematikou bezpečnosti silničního provozu (Šedá, 2006).

Projekt má za cíl využít novou metodu výuky pomocí vrstevníků v autoškolách a následně ověřit její účinnost (Šedá, 2006). Obecnými cíli projektu jsou jasné provedení výuky modulu Close To v rámci stávajícího teoretického vzdělávacího systému řidičů, zavedení modulu Close To jako systematického preventivního nástroje sloužícímu k harmonizaci vzdělávání řidičů v Evropě, trvalá změna chování mladých řidičů konfrontovaných se zkušenostmi peer mentorů s nehodou, udržitelné snížení počtu nehod. Specifické cíle: získání kontaktů pro nábor peer mentorů, vytvoření specifického systému pobí-

dek pro ně, zřízení systematicky nabízených kurzů přípravy peer mentorů, vytvoření učebních pomůcek, vytvoření manuálu a internetového portálu. (FGM-AMOR, 2006)

6.2 Průběh realizace

Projekt probíhal v období 2007 – 2010. Nejdříve byly provedeny analýzy (možnosti kontaktu s institucemi zajišťujícími vzdělávání v řidičských dovednostech, identifikace institucí pro nábor peer mentorů, analýza učebních materiálů v autoškolách). Dále pak nábor peer mentorů a jejich vyškolení, výcvik učitelů autoškol, návštěvy peer mentorů v autoškolách. Realizátoři vytvořili internetový portál, připravili výukové pomůcky, manuál a projekt evaluovali. Vyústěním pak bylo rozšíření informací o projektu (konference, publikace, články, prezentace) a doporučení pro implementaci výukového modulu Close To do přípravy řidičů. (CDV, 2010)

CDV (2010) oslovilo pro pomoc s kontaktováním peer mentorů Probační a mediační službu (v několika městech), České sdružení obětí dopravních nehod, Vězeňskou službu ČR, Ligu za práva vozíčkářů, Škodu Auto a Rehabilitační ústav. Probační a mediační služba pracuje od 1. 1. 2001. Byla zřízena pro vytváření podmínek pro účinné a efektivní rozhodování o alternativních postupech v trestním řízení a ukládání a zajištění výkonu alternativních trestů a rovněž nalezení odpovídající reakce na spáchaný trestný čin. Usiluje o nápravu pachatelů a snaží se je motivovat k odpovědnosti za jejich jednání a řešení způsobených škod. (Tesarčíková, 2002) Peer mentoři se zapojili do projektu také jako dobrovolníci získaní přes inzeráty (CLOSE TO, 2010).

Projektu se účastnilo 11 peer mentorů ve věku 17 – 26 let (9 studentů, 2 pracující, 4 ženy, 7 mužů), 4 z nich byly oběti nehody, 6 viníky a jedna sestra viníka. (CDV, 2010) Peer mentoři museli projít dvoudenním přípravným kurzem, kde se zdokonalili v komunikaci, rétorice, sebeprezentaci, základech asertivity, nacvičili reálné podmínky při návštěvě autoškoly a práci ve skupině včetně diskuze (Šedá, 2006). V rámci dvoudenního vzdělávacího programu se peer mentor reflektoval vlastní zkušenost a vyrovnával se s ní, rozpoznával vlastní tendence k chování a motivům, testoval alternativní chování a možnosti sebekontroly a trénoval komunikační dovednosti (CLOSE TO, 2010).

Vyškolení peer mentoři (účastníci dopravní nehody) se účastnili hodiny výuky přímo v autoškolě a popisovali příběhy dopravních nehod, které sami zažili. Žáci autoškol tak prostřednictvím jejich popisu všech faktorů a následků nehodového děje získali intenzivní emotivní vjem. (Šedá, n.d.)

Školení dostali i učitelé autoškol. Seznámili se s cíli a metodami projektu, se souhrnem cílů dopravní výchovy, učili se schopnostem moderovat setkání peer-mentorů s žáky autoškol a novým přístupům ve výuce zdůrazňujícím slušné a ohleduplné chování v dopravním provozu. Hlavními zásadami byla otevřená komunikace, sebereflexe, sebevyjádření a emocionální úroveň, vytváření atmosféry vzájemného respektu. (CLOSE TO, 2010)

CDV oslovilo 1550 autoškol, spolupráci přijalo 55. Participovalo 10 peer-mentorů, besedy zhlédlo 1006 mladých lidí. Provedeno bylo 71 besed (61 v autoškolách, 10 na středních školách). (Zámečnick, 2010)

Průběh setkání v autoškole probíhal následovně: učitel autoškoly přivítal peer mentora, objasnil žákům projekt Close To, žáci vyplnili T1, následně peer-mentor prezentoval svůj příběh, diskutoval s žáky, provedla se zpětná vazba od všech zúčastněných, žáci vyplnili T2, proběhlo poděkování a rozloučení s peer-mentorem. (CLOSE TO, 2010)

6.3 Evaluace projektu

Účinnost konceptu Close To byla měřena metodou tří dotazníků. Otázky v dotaznících se zaměřovaly na mapování postojů v okruzích sebehodnocení vlastních řídičských dovedností, stupně internální/externální atribuce zodpovědnosti, vliv okolí a osobnostní dispozice k rychlosti a riskování. Dotazník zkoumal i individuální zkušenosti s dopravními nehodami, ovlivnění řídičského chování po diskusi s peer mentory a zpětnou vazbu na besedu s peer mentory. (Šedá, n.d.)

Postup zkoumání byl následující (Zámečnick, 2010):

1. Experimentální skupina projektu vyplnila před besedou dotazník T1, vyslechla peer-mentora, vyplnila dotazník T2. Po 3-6 měsících vyplnila T3.
2. Kontrolní skupina vyplnila T1 v jedné z hodin autoškoly, po 3-6 měsících vyplnila T3.

Dotazníky T1 a T3 mají formu testu a retestu v části měření postojů a rizikového chování, dotazník T2 se zaměřuje spíše na hodnocení besedy s peer mentorem.

Výsledky evaluace popisuje tato práce a seznámí s nimi následující kapitoly.

6.4 Výsledky první studie

V rámci předchozí fáze projektu Close To byla provedena zkouška metody při použití principu peer výuky. Přitom byly zjištěny významné změny v postojích, zejména ve vysoké rizikových faktorech.

Z výsledků studie z let 2004-2006 vyplývají následující informace. Účastnilo se 322 osob (70,5 % mužů), 33 % se stalo účastníky dopravní nehody. Pro 80 % respondentů bylo setkání zajímavé, 68 % vyjádřilo názor, že setkání ovlivnilo jejich řídičské chování, 89 % by diskusi s peer-mentory doporučilo ostatním. (FGM-AMOR a kol., 2006)

Podle manuálu (CLOSE TO, 2010) byly postoje krátkodobě ovlivněny v pozitivním smyslu, po půl roce se některé postoje vrátily do původního stavu, jiné se vyvinuly k větší zodpovědnosti. Riziková tvrzení ohledně rychlosti, řídičských schopností a vlivu ostatních se procentuálně zlepšila.

Projektu se účastnilo 8 peer mentorů. Každé setkání probíhalo se 3 peer-mentory (většinou jedním viníkem, účastníkem a příslušníkem rodiny s nehodou). Peer-mentori používali materiály jako fotky z nehody, tabuli, na kterou kreslili situaci z nehody, statistická data ilustrující příběh, výstřižky z nehody z novin aj. Na rozdíl od ostatních zemí zapojených do projektu nebylo využito prezentace projektu v médiích. (FGM-AMOR a kol., 2006)

V rámci první etapy bylo měření postojů nejen součástí dotazníku T1 a T3, ale i T2, takže byla měřena změna postojů krátkodobě i dlouhodobě. Procentuální posouzení ukazuje na zlepšení postojů. (CDV, 2010)

6.5 Přínos

Metoda Close To má využití v rámci prevence jak v autoškolství, tak i na středních školách, v rehabilitačních programech a jako alternativní forma potrestání mladých viníků dopravních nehod (jak je tomu např. v Rakousku). (Šedá, 2006)

Autoškoly získaly v rámci projektu možnost kreativní a zajímavé metody výuky, účast na mezinárodním projektu, bezplatnou reklamu na mezinárodních internetových stránkách a propagační materiály. (Šedá, n.d.)

Projekt vytvořil materiály (metodiky, manuál a dvd s příběhy peer mentorů), podle kterých je možno metodu uplatnit v autoškole, která o to projeví zájem. Materiály viz příloha č. 8.

Výsledky studie z let 2004-2006 odhalují pozitivní vliv metody na postoje mladých řidičů.

7. Měření účinnosti projektu Close To vzhledem k teoretickým východiskům

7.1 Měření účinnosti dopravně bezpečnostních kampaní

Dopravně bezpečnostní kampaně nelze jen realizovat, ale nutností je i hodnotit jejich efektivitu a dopady na bezpečnost na silnicích. Proto se zjišťuje jejich účinnost, hodnotí se jednotlivé metody a postupy.

Bezpečnostní kampaně svou podstatou směřují ke snížení nehodovosti, při jejich vyhodnocování ale vyvstávají určité problémy (zejména při využití statistik nehodovosti). Údaje totiž vykazují nepravidelné výkyvy v čase a v různých provozních situacích, proto mohou být nespolehlivým kritériem pro vyhodnocení účinnosti a vliv na silniční bezpečnost je obtížně měřitelný kvůli nesnadné oddělitelnosti od jiných vlivů. (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

Pavliček a Kopecký (2004) uvádí, že posuzování a hodnocení celkové úrovně účinnosti prováděných preventivních a výchovných opatření na úseku silničního provozu, lze provádět podle dvou základních hledisek: 1. vývoje počtu nehod a následků (porovnání celkového vývoje počtu silničních dopravních nehod a počtu motorových vozidel, počet usmrčených) a 2. porovnání dosažené úrovně s jinými státy. Doplňujícím kritériem pak může být míra efektivnosti vynaložených nákladů na různé dopravně bezpečnostní akce.

Podle Štikara, Hoskovce a Šmolíkové (2006) lze míru efektivity (účinnost akce) vynaložených nákladů na různé dopravně bezpečnostní akce stanovit na třech úrovních:

1. množstvím nákladů a pozorovatelným chováním,
2. změnou závažnosti a četnosti nehod,
3. relativní účinností – poměr dosaženého bezpečnostního zisku k vynaloženým nákladům.

„Skladba a vyhodnocení každé bezpečnostní kampaně by měly být založeny na dobré teorii o příčinách nehodovosti ve vztahu k určitému chování uživatelů silnic. Zanedbání tohoto předpokladu vede k zbytečnému úsilí v kampaních.“ (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006, s. 113)

7.2 K teoretickým východiskům a závěry vyplývající pro praktickou část

Riskování je podle některých vědomě, podle jiných nevědomě daná ochota jedince vystavovat se riziku pod vlivem různých okolností. V období adolescence a mladé dospělosti

člověk inklinuje k rizikovému chování více. Proto i primární prevence zaměřuje své působení do těchto období a dříve.

Aby byla prevence účinná, měla by být systematická (ne jednorázová), cílená, kontinuální, založená na propojení působení rodiny, školy, vrstevníků a okolí, pozitivně orientovaná s včasným začátkem (viz kapitola 1.2 Bém, Kalina, 2003). Proto jednorázová návštěva peer mentora v autoškole, i když cílená na skupinu mladých řidičů a založená na peer metodě, nemusí mít velký vliv na změnu postojů. Problematickým je také působení na poměrně již utvořenou osobnost, preventivní ovlivňování této věkové skupiny může být obtížné.

Agresivita, alkohol a drogy jsou predispozice pro rychlou a bezohlednou jízdu. Jejich ovlivnění vyžaduje specificky zaměřenou primární prevenci. Jednorázové besedy v autoškolách se nezdají být významným prvkem, který by mohl výrazně změnit postoje mladého řidiče k těmto veličinám.

Podle odborníků je skupina mladých řidičů rizikovější z mnoha příčin (věk, nezkušenost, osobnostní specifika, apod.). S ohledem na pohlaví se uvádí, že muži v této věkové skupině vykazují rizikovější chování než ženy.

Ze strategie primární prevence v dopravě vyplývá, že její účinnost lze zvýšit komplexním přístupem zahrnujícím dopravní výchovu, legislativní opatření, dozor nad dodržováním dopravních pravidel, vytváření vzorů žádoucího dopravního chování, technické úpravy komunikace a okolí nebo dopravně bezpečnostní propagaci. Formy vystavování odstrašujícím příkladům, působení jen na city a nekoncepční informování bez následné diskuze nevedou k dlouhodobým změnám postojů.

Peer metoda je způsobem jak preventivně působit na určitou cílovou skupinu a využít vlivu vrstevníků na ostatní. Prostředkem je emocionální a společenské ovlivnění chování, zvyšování sebekontroly a osvojení si vědomostí a dovedností. Podle Toblerové (1986) jsou peer programy nejúčinnější v rámci všeobecné prevence. Jak je tomu u specificky zaměřené formy prevence, která by byla u mladých řidičů vhodnější, neuvádí.

Užití konkrétního příkladu je podle Heluse (2003) vhodnou metodou prevence v dopravní výchově. Je otázkou, jestli v období adolescence a rané dospělosti bude tato metoda nejúčinnější. V tomto údobí života jsou již vytvořeny určité morální zásady a je složité je ovlivnit vyprávěním jednorázového charakteru.

Pro mladé řidiče byly v České republice pořádány preventivní kampaně, jako např. Domluvme se, The Action, Nemyslíš-zaplatíš!. Evaluace projektu Domluvme se přinesla

výsledky, že byl neefektivně prezentován, bylo zanedbáno přímé oslovení cílové skupiny. The Action sice působí na emoce mladých lidí, ale dlouhodobý efekt by přinesla např. diskuze po samotné multimedialní show. Hodnocení ukázalo, že působí hlavně na mladé, kteří vědomě pravidla neporušují již před zhlédnutím (STEM, 2008). Nemyslíš-zaplatíš! je také emotivně pojatá propagace důsledků nehod, nepřináší však pozitivní prvky pro nápodobu. Kritickým bodem při zjišťování, zda jsou metody účinné, je vlastní způsob hodnocení. Dotazníky vyplňované samotnými účastníky nemohou postihnout jejich skutečné chování v dopravě, ale jen jejich postoje a přání na vlastní jednání a jednání ostatních řidičů. Měření účinnosti kampaní pomocí tabulek nehodovosti je však v rámci jejich prolínajícího se působení na řidiče nemožný. Lze jen zjistit, zda celková koncepce státu složená z jednotlivých kampaní ovlivňuje rizikové chování, potažmo změny v nehodovosti.

Výuka v autoškole se zaměřuje hlavně na získání znalosti pravidel silničního provozu, údržby o dopravní prostředek a dovednosti v jeho řízení. Probírají se i teorie a zásady bezpečné jízdy, na výchovu ke slušnému ježdění se ale primárně neorientuje. Zavedení preventivních prvků přímo do autoškol je určitě krok dobrým směrem. Je však důležité vzít úvahu všechny vlivy (délku školení, finanční stránku, personální zajištění) a možnosti jednotlivých metod prevence. Účinným by se podle odborníků mohlo stát zavedení účasti dopravních psychologů na praktickém výcviku a identifikování potencionálně nebezpečných žadatelů o řidičský průkaz, školení učitelů autoškol nebo dvoustupňový výcvik pro získání řidičského oprávnění.

To, jestli se řidič stane rizikovým a jeho chování bude nebezpečné, do velké míry predikuje jeho osobnost. Postoje ovlivňované dopravními kampaněmi tvoří jednu část osobnosti, ta však obsahuje i další, které jsou vrozené nebo již utvořené dříve než se člověk začne o řidičské oprávnění ucházet. Podle Havlíka (2005) je dopravní chování odvoditelné z dopravního charakteru (souboru jednotlivých složek osobnosti) a naopak. Vlastnosti, které rizikové chování provází, jsou agrese, dominance, nepřiměřené sebevědomí, snížené sebepojetí, nízká sebekontrola, sensation seeking a emoční labilita.

Je nutno brát v úvahu i vliv věkových zvláštností v osobnosti, která se postupně stárnutím modifikuje. Zvýšený sklon k riskování, dominující role názoru vrstevníků, hledání identity, nedostatek zkušeností, impulzivita, emoční labilita nebo podhodnocení rizika jsou některé z charakteristik mladého řidiče, jenž se časem promění. Spíše než intervence v podobě primární prevence, bude tato změna probíhat s narůstajícím věkem a zkušenostmi

při řízení. Faktor vlivu okolí podléhá asi více názorům a tlakům okolí, než cizího peer mentora.

U postojů je situace složitější. První model postoje tento fenomén deklaroval jako emoční, kognitivní a konativní strukturu. LaPierovým výzkumem (in Výrost, 1989) byl zjištěn nesoulad mezi verbálně vyjádřeným postojem a aktuálním chováním člověka a od trojsložkového modelu se upustilo. Chování je velkou měrou ovlivněno situačními okolnostmi, proto kognitivně-emoční postoj má na chování vliv jen do určité míry. Do hry vstupují myšlenkové procesy motivované vnějšími a vnitřními stimuly a aktuální situací jedince. Nejnovější pojetí za postoj považuje jen afektivní složku lidské mysli, kognitivní a behaviorální komponentu bere jako následné jednotky závislé na získávaných informacích a aktuálních okolnostech.

Změna postojů může proběhnout modifikací poznatků, přesvědčováním, sdělováním osobních zkušeností (v případě přijímání charakteristik komunikátora a faktorů na straně příjemce, které jsou otevřené vůči změně), samotnou výzvou k přemýšlení o objektu zájmu, aktivní účasti v sociálních situacích a nápodobou pozitivních vzorů. Nutno připomenout, že změna postoje nemusí znamenat změnu chování.

Samotné měření postojů jako prediktoru chování řidičů je problematické. Nejlépe to vystihuje Hewstone a Stroebe (2006) přirovnáním, že měření postoje (dotazníkem zaměřeným na postoje k náboženství) nemusí správně předpovídat konkrétní chování (návštěvu konkrétní mše v neděli). Každá ze situací totiž podléhá jinému cíli, kontextu, časové komponentě a proto i samotná akce je rozdílná. Soulad postoje a chování nastává jen u silně konzistentních jedinců. Přesto jsou v dopravě postoje používány jako faktory determinující chování a pravděpodobnost dopravních nehod u těch kterých řidičů s rizikovými vlastnostmi a postoji.

Projekt Close To zaměřuje své působení na afektivní, kognitivní i konativní složku postoje – vychází tedy z nejstarších modelů, jejichž platnost již byla překonána. Cíl projektu – trvalá změna chování mladých řidičů konfrontovaných se zkušenostmi peer mentora s následným snížením nehodovosti – je s ohledem na jednorázovost návštěv v autoškolách přinejmenším velmi nadnesený. Samotná struktura projektu nabízí diskuzi o účinnosti s ohledem na peer mentory a učitele autoškol. Měření změny postojů tak, jak je nastaveno, je jedna věc, dopady na peer mentory, kteří mají při schůzkách možnost vyjádřit své pocity a převyprávět svůj příběh, věc druhá. Metodika evaluace však není schopna zjistit, jestli

bude mít beseda vliv na změnu chování mladých řidičů, může zjistit pouze změnu dlouhodobých postojů.

Výsledky první etapy z let 2004 – 2006 ukazují pozitivní vliv metody. Z dostupných zdrojů však není zřejmý postup statistického zpracování dat, diskuze nad získanými poznatky je jednostranně postavená na rovinu pozitivního dopadu.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem předpokládáme, že evaluace pomocí dotazníků ukáže nízkou účinnost metody na změnu dlouhodobých postojů a rizikového chování cílové skupiny.

7.3 Měření účinnosti Close To

Z výše uvedených poznatků vyplývá, že měření účinnosti dopravně bezpečnostních metod je problematickou záležitostí a musí se k interpretaci výsledků takovýchto měření přistupovat s jistou dávkou opatrnosti.

Hodnocení vlivu metody na řidičské chování řidičů v reálném provozu v rámci daného projektu nerealizujeme, není součástí již vytvořené metodiky evaluace a jeho uskutečnění nelze začlenit.

Proto se naše hodnocení účinnosti bude zaměřovat na změnu postojů řidičů, ozřejmění jejich názoru na vlastní rizikové chování a subjektivní evaluaci besedy jako takové. Také přihlédneme ke kvalitativnímu zhodnocení přínosu pro peer mentory a autoškoly.

Metoda bude vyhodnocena za účinnou, změní-li se u experimentální skupiny více než polovina postojů deklarovaných v dotaznících, bude-li upraveno rizikové chování u více než poloviny faktorů v experimentální skupině ve směru snížení a subjektivně účinnou, budou-li účastníci s besedou spíše spokojeni.

8. Výzkumná část – kontext, cíle a hypotézy

8.1 Souvislosti této studie

Tato studie vznikla jako součást práce na projektu Close To, který byl zaštitěn grantem z ESF a participován jedenácti zeměmi Evropy (Rakousko, Kypr, Česká republika, Francie, Německo, Řecko, Maďarsko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Polsko). V České republice projekt organizovalo a garantovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Naše zapojení do projektu předurčilo, jakým směrem se bude výzkum ubírat. Projekt Close To byl vyzkoušen a jeho znovuověření bylo postaveno na dané metodice a hodnotících dotaznících. Náš úkol v projektu spočíval ve zpracování sesbíraných dat, která jsme následně analyzovali na národní úrovni (mezinárodní vyhodnocení pro celý projekt zajišťoval jiný stát).

Pro diplomovou práci jsme zvolili téma účinnosti této metody a její vliv na postoje a rizikové chování mladých řidičů. Pomocí získaných dat a analýzou teoretických východisek bychom chtěli zjistit, jestli je modul Close To účinný a jaké jsou jeho klady a zápory.

Účinnost, pro hodnocení tohoto projektu, bude definována jako změna postojů probandů ke kladným hodnotám a odklon od rizikových hodnot v dotaznících T1 a T3. Dále bude z T2 detekována subjektivní spokojenost a názory účastníků na besedu s peer mentory.

8.2 Cíle práce

Cíle práce jsou:

- zmapovat současnou situaci v ČR v oblastech primární prevence rizikového chování v dopravě, dopravní bezpečnosti a výchovy, výuky v autoškole a osobnosti mladého řidiče,
- zjistit účinnost dopravně bezpečnostní metody Close To ve výuce mladých řidičů a její přínosy pro možné zavedení do praxe,
- popsat silné a slabé stránky uvedené metodiky a navrhnout doporučení pro její další realizaci.

Cílem výzkumu je porovnat změny v postojích a rizikovém chování u skupiny respondentů, kteří podstoupili intervenci (experimentální skupina) a kontrolní skupiny (respondenti, kteří intervenci nepodstoupili). Určit, zda metoda Close To má potenciál pro změnu dlouhodobých postojů a rizikového chování cílové skupiny. Potenciálem pro změnu rozumíme takové vlastnosti metody a celkové podmínky realizace projektu, které budou zajišťovat schopnost ovlivňovat dlouhodobé postoje a rizikové chování mladých řidičů.

8.3 Hypotézy a výzkumné otázky

8.3.1 Hypotézy

Kapitola 7.2 přináší teoretické závěry a kapitola 7.3 podmínky pro měření účinnosti projektu Close To, ze kterých je možno vyvodit následující hypotézy:

- H1: Není statisticky signifikantní rozdíl ve více než polovině tvrzení zaměřených na postoje v experimentální skupině mezi T1 a T3.
- H2: Není více statisticky signifikantních rozdílů mezi T1 a T3 v jednotlivých položkách zaměřených na postoje v experimentální skupině než ve skupině kontrolní.
- H3: Není statisticky signifikantní rozdíl v T3 v experimentální a kontrolní skupině ve více než polovině tvrzení zaměřených na postoje.
- H4: Mezi experimentální a kontrolní skupinou není statisticky signifikantní rozdíl ve všech čtyřech faktorech měřených postojů v T3.
- H5: Mezi měřením postojů v T1 a T3 není statisticky signifikantní rozdíl ani u experimentální, ani kontrolní skupiny ve faktorech dispozice k rychlé jízdě a stupeň vnitřního a vnějšího vymezení odpovědnosti.
- H6: Je statisticky signifikantní rozdíl v postojích T1 a T3 u experimentální skupiny a kontrolní skupiny ve faktorech vliv ostatních a sebehodnocení řídičských dovedností.
- H7: Není statisticky signifikantní rozdíl v rizikovém chování při retestu mezi experimentální a kontrolní skupinou ve více než polovině faktorů.
- H8: Ke snížení rizikového chování v retestu dochází v experimentální skupině jen v případě, že ke snížení dochází i v kontrolní skupině.

První hypotéza předpokládá, že více než polovina postojů v experimentální skupině se nezmění – metoda nebude účinná. Druhá hypotéza má potvrdit, že kontrolní a experimentální skupina se při testu a retestu nebude lišit, třetí pak chce dokázat, že metoda nemá rozhodující vliv na postoje řidičů, tudíž kontrolní i experimentální skupina bude při retestu vykazovat podobné výsledky.

Hypotéza čtvrtá vychází z předpokladu, že jednorázově provedená preventivní beseda nebude mít vliv na dlouhodobé postoje mladých budoucích řidičů, tudíž budou změny postojů u obou skupin srovnatelné. Pátá hypotéza je podložena myšlenkou, že dispozice k rychlé jízdě a stupeň vnitřního a vnějšího omezení nebudou ovlivněny během 3-6 měsíců ani besedou, ani tak krátkými zkušenostmi mladých řidičů. Šestou deklarujeme z důvodu, že ve věku zkoumaných osob je vliv ostatních osob důležitým vztažným rámcem a během

3-6 měsíců se jejich sebehodnocení v řídičských dovednostech může upravit. Možný je i vliv peer mentora, ale rozdíly kontrolní a experimentální skupiny nejsou očekávány.

Sedmá hypotéza má dokázat, že beseda neovlivňuje rizikové chování, proto se nesníží více než polovina faktorů rizikového chování. A poslední hypotézou předpokládáme, že snížení rizikového chování nesouvisí s besedou, ale dalšími intervenujícími proměnnými působícími mezi T1 a T3.

Argumenty pro daná stanoviska viz kapitola 7.2 a 7.3.

8.3.2 Výzkumné otázky

Jaký je subjektivně vnímaný přínos besedy pro mladé řidiče? Co si z besedy pamatují a odnesli? Co by se podle nich mohlo zlepšit?

Jaké důvody vedou peer mentory k účasti na projektu? Jak hodnotí školení a svou účast na besedách?

Co vede autoškoly k zapojení do projektu? Jaký je jejich názor na modul Close To? Co by případně zlepšily?

9. Výzkumný soubor

9.1 Metody výběru výzkumného souboru

Výzkumný soubor složený z experimentální a kontrolní skupiny byl vybrán na základě skupinového a příležitostného výběru. Z 1550 autoškol spolupráci přijalo 55. Provedeno bylo 71 besed (61 v autoškolách, 10 na středních školách). Kontrolní i experimentální skupina byla utvořena z podskupin vybraných příležitostným výběrem (samovýběr dané autoškoly zda chce besedu absolvovat nebo jen posloužit jako kontrolní skupina).

Příležitostný výběr není zcela spolehlivou metodou z hlediska konstituování reprezentativních vzorků populace, ale při předběžném ověřování nových metodik je přijatelný (Ferjenčík, 2000). Metoda samovýběru je založená na principu dobrovolnosti a aktivního projevení zájmu zapojit se do výzkumné studie (Miovský, 2006). V našem případě provedli samovýběr majitelé a učitelé autoškol.

9.2 Popis zkoumaného souboru

Evaluace projektu se opírá o informace získané od uchazečů o řidičské oprávnění, peer mentorů a učitelů autoškol.

9.2.1 Uchazeči o řidičské oprávnění

Do projektu se zapojilo 1006 uchazečů o řidičský průkaz (Zámečník, 2010). Po vyřazení neúplných dotazníků T1 byla velikost zkoumaného souboru 947 osob.

Tabulka č. 3: Charakteristika základního výzkumného souboru

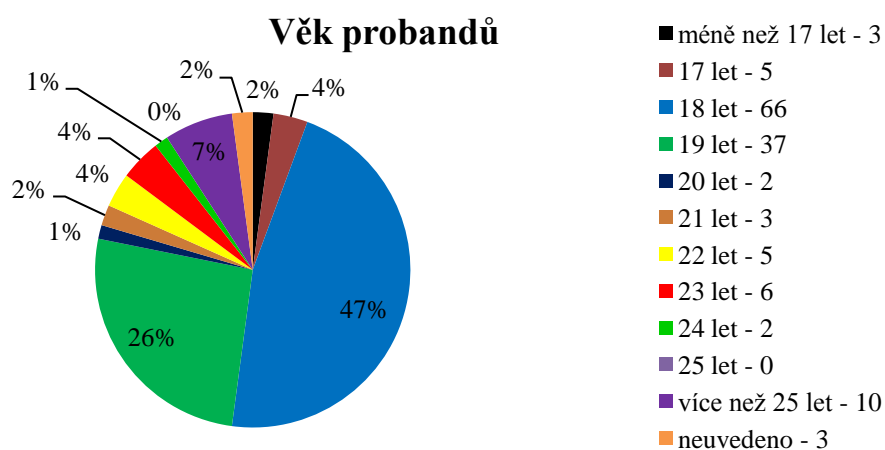
Experimentální skupina		Kontrolní skupina	
počet probandů	499	počet probandů	448
mužů	291 (58,3%)	mužů	321 (71,7%)
žen	208 (41,7%)	žen	127 (28,3%)

Po uplynutí 3-6 měsíců vyplnilo dotazník T3 méně osob. Z experimentální skupiny to bylo 28,5 % a 30,4 % u kontrolní skupiny. Při hodnocení budeme vycházet ze srovnání údajů těch, kteří vyplnili jak T1, tak T3. Jejich charakteristiky (počet probandů, mužů, žen, zastoupení podle profesního/studijního zařazení a rozložení podle věku) jsou uvedeny v tabulce č. 4 a grafech č. 5 a 6.

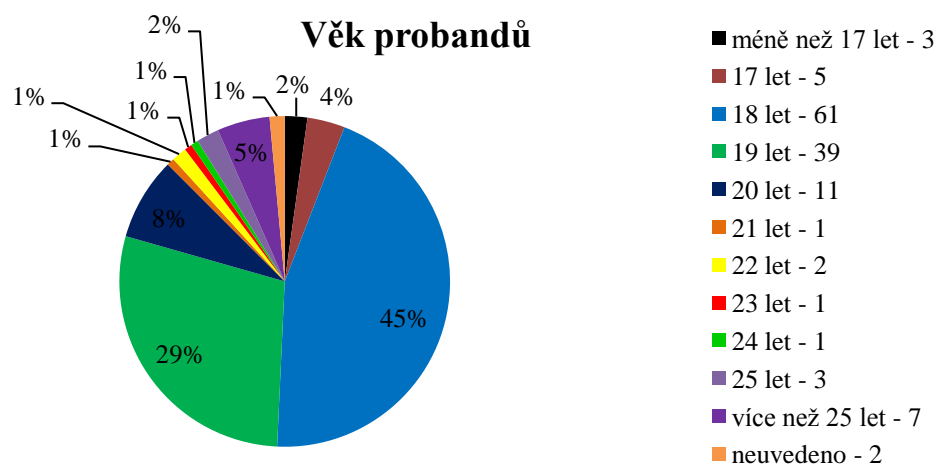
Tabulka č. 4: Charakteristika konečného výzkumného souboru

Experimentální skupina		Kontrolní skupina	
počet probandů	142	počet probandů	136
mužů	67 (47,2%)	mužů	83 (61 %)
žen	75 (52,8%)	žen	53 (39 %)
Zaměstnání (studium)		Zaměstnání (studium)	
studium na střední škole	112 (78,9 %)	studium na střední škole	114 (83,8 %)
studium na vysoké škole	4 (2,8 %)	studium na vysoké škole	6 (4,4 %)
bez práce	5 (3,5 %)	bez práce	1 (0,7 %)
příprava na profesi	1 (0,7 %)	příprava na profesi	2 (1,5 %)
zaměstnání	17 (12 %)	zaměstnání	8 (5,9 %)
něco jiného	2 (1,4 %)	něco jiného	4 (3 %)
neuveďeno	1 (0,7 %)	neuveďeno	1 (0,7 %)

Graf č. 5: Zastoupení probandů v experimentální skupině podle věku



Graf č. 6: Zastoupení probandů v kontrolní skupině podle věku



Konečný výzkumný soubor byl použit pro analýzu postojů. Pro analýzu rizikového chování byl počet o 3 probandy menší (1 muž v experimentální a 2 muži v kontrolní skupině nevyplnili tvrzení o rizikovém chování).

9.2.2 Peer mentoři a učitelé v autoškolách

Tabulka č. 5: Základní charakteristiky peer mentorů

peer mentor	věk	pohlaví	práce	typ peer mentora	druh nehody			počet účastí na besedách	způsob získání peer mentora
					bez zranění	1 nebo více zranění	1 nebo více těžkých zranění, smrt		
Blanka	24	Ž	student	oběť			x	10	inzerát
Jiří	17	M	student	viník	x			6	pms
Jitka	21	Ž	student	oběť		x		6	inzerát
Miroslav	23	M	student	viník	x			5	inzerát
Apolónia	19	Ž	student	oběť			x	6	inzerát
Tomáš	21	M	student	viník		x		1	osobní kontakt
Barbara	26	Ž	zaměstnanec reklam.agent.	sestra viníka			x	5	čadn
Dominik	18	M	student	viník			x	6	čadn
J.Rač.	22	M	student	oběť			x	1	osobní kontakt
Jan	19	M	kuchař	viník	x			1	pms
Václav	23	M	student	viník			x	1	inzerát

(pms – Probační a mediační služba, čadn – Česká asociace obětí dopravních nehod)

Krátký evaluační dotazník k zapojení do projektu vyplnilo 8 učitelů autoškol.

10. Metodologické otázky výzkumu

10.1 Typ výzkumu

Předkládaný výzkum má charakter evaluační studie. Lze jej považovat za kvaziexperiment, jelikož není možné náhodně přiřadit osoby k jednotlivým experimentálním podmínkám (neexistuje kontrolní skupina v čisté podobě – mluví se o porovnávací skupině). (Ferjenčík, 2000)

Studie je postavena na mezisubjektovém plánu. Dotazníkem T1 jsou u obou skupin měřeny postoje a rizikové chování. Experimentální skupina je vystavena vlivu besedy, kontrolní skupina ne. Po 3-6 měsících je kontrolována změna postojů a rizikového chování dotazníkem T3.

10.2 Metody získávání dat

Metodou získávání dat k ověření účinnosti jsou dotazníky T1, T2, T3 (viz příloha č. 9). Dotazníky T1 a T3 obsahují identifikační a demografické údaje, 17 tvrzení zjišťujících postoje a inventář rizikového chování (20 tvrzení), informace o zkušenostech s dopravními nehodami a kontaktní údaje. Některé položky v T1 jsou v budoucím čase a v T3 v přítomném, ale mají měřit stejný postoj. Dotazník T3 pro skupinu experimentální obsahuje navíc otázky zjišťující vzpomínky na besedu a názory na vliv metody. Dotazník T2 vyplňovaný jen experimentální skupinou po besedě obsahuje identifikační údaje, tvrzení hodnotící besedu s peer mentorem a její přínos, dotaz na uchování informací z besedy a doporučení pro zdokonalení.

Dále byly zjišťovány informace od peer mentorů a učitelů autoškoly dotazníky po školení a besedách.

10.3 Metody zpracování a analýzy dat

10.3.1 Záznam a zpracování dat

Údaje z dotazníků byly zaneseny do počítače a zpracovávány v programu MS Excel 2007. Ke zpracování otevřených otázek byl použit MS Word 2007. Některé hypotézy byly testovány pomocí programu STATISTICA 7.0.

Data jsme třídili podle metodiky projektu, aby mohla být standardizovaným způsobem zpracována pro všechny země souhrnně. Neúplné dotazníky byly vyřazeny. Do finálního

zpracování pro účely naší práce byli zařazeni jen probandi, jejichž odpovědi byly úplné pro vyhodnocení a analýzu hypotéz výzkumu v dotaznících T1, T2 a T3 v obou skupinách.

Zápis dat je prováděn na principu nominálního ohodnocení odpovědí postojové škály či míry rizikového chování. Pro analýzy jsou pak využívány četnosti jednotlivých nominálně zaznamenaných odpovědí.

10.3.2 Analýza dat

S ohledem na charakter dat (nominální data, četnosti, procentuální vyjádření) jsou data analyzována neparametrickými metodami. K použití přistupujeme z důvodu dispozice klasifikačních dat a nejistitelnosti, zda data vyhovují předpokladům pro parametrické testy (Reiterová, 2008).

10.3.2.1 Analýza změny postojů

Postoje v dotaznících jsou měřeny postojovou škálou nominálního charakteru na principu Likertovy škály sumovaných odhadů skládající ze z kontinua: naprosto souhlasím – souhlasím – ani souhlasím/ani nesouhlasím – nesouhlasím – silně nesouhlasím.

Nejprve jsme počítali četnosti u každého tvrzení a vyjádřili je procentuálně. Dále byly jednotlivé položky postojové části testu T1 a T3 testovány Kolmogorovým-Smirnovovým testem pro dva velké výběry různého rozsahu.

Kolmogorovův-Smirnovův test pro dva velké výběry různého rozsahu testuje, zda byly dva velké výběry o různém rozsahu vzaty ze stejného základního souboru (nulová hypotéza říká, že mezi skupinami subjektů není signifikantní rozdíl v četnostech vybraných odpovědí). (Reiterová, 2009)

Předchozí studie stanovila 4 faktory v části testu T1 a T3 měřící postoje (viz tabulka č. 6). Testovali jsme i vliv metody na tyto faktory.

Tabulka č. 6: Faktory v postojích

faktor postojů	zahrnuje otázky číslo
1. stupeň vnitřního a vnějšího vymezení odpovědnosti	1, 7, 9, 11
2. dispozice k rychlé jízdě a riziku	2, 5, 6, 8,10
3. sebehodnocení řídičských schopností	3, 13, 15, 17
4. vliv ostatních	4, 12, 14, 16

Hodnoty otázek u jednotlivých faktorů byly sečteny a analyzovány jako hrubé skóry daného faktoru pomocí Wilcoxonova pořadového testu pro párové hodnoty a Mann-Whitneyova U-testu.

Wilcoxonův pořadový test pro párované hodnoty ověřuje hypotézy o tom, zda je signifikantní rozdíl mezi opakovaným měřením na stejných subjektech (Reiterová, 2009).

Mann-Whitneyův U-test je jedním z nejsilnějších neparametrických testů pro dva nezávislé výběry. Ověřuje, jestli dva náhodné výběry byly pořízeny z téže populace nebo ze dvou identických základních souborů. Nulová hypotéza předpokládá, že mezi dvěma výběry není signifikantní rozdíl. (Reiterová, 2008)

10.3.2.2 Analýza rizikového chování

Rizikové chování dotazník detekuje v 6 faktorech. Pro ohodnocení jednotlivých situací je užívána škála míry rizikového chování: nikdy-zřídka-obyčejně-často-velmi často. Faktory byly zjištěny v předchozím běhu výzkumu v letech 2004-2006.

Tabulka č. 7: Faktory rizikového chování

faktor rizikového chování	zahrnuje otázky číslo
1. příliš rychlá jízda	1, 4, 8, 20
2. řízení pod vlivem alkoholu (drog)	3, 12
3. předvádění se/situační reakce	5, 9, 13, 16, 18
4. přílišná sebedůvěra	7, (-)11, 14
5. rozptylování/ztráta pozornosti	2, 10, 15
6. špatné řidičské cíle	6, 17, 19

Hodnoty u jednotlivých faktorů byly sečteny (u otázky č. 11 obrácená škála) a analyzovány jako hrubé skóry daného faktoru pomocí Wilcoxonova pořadového testu pro párové hodnoty a Mann-Whitneyova U-testu.

10.3.2.3 Kvalitativní analýza dotazníků T2, dotazníku pro peer mentory a učitele autoškol

Subjektivně vnímaný přínos besedy pro mladé řidiče byl hodnocen procentuálním vyjádřením četností těch probandů, kteří se zúčastnili hodnocení ve všech dotaznících. Ze zlepšujících návrhů a zapamatovaných informací jsme vybrali 5 nejčastějších odpovědí.

Důvody vedoucí k účasti na projektu, hodnocení školení a jejich účasti na besedách byly zjištěny u 6 peer mentorů. K výzkumným otázkám se vyjádřilo 8 autoškol. Hodnocení peer mentorů a autoškol je uvedeno v podobě textu obsahujícího odpovědi jednotlivých účastníků.

10.4 Etické otázky

Účastníci výzkumu udělili souhlas se zpracováním dotazníků a použitím osobních údajů pro kontaktování za 3-6 měsíců za účelem vyplnění retestového dotazníků. Jejich účast na výzkumu byla dobrovolná (kdo nechtěl dotazníky vyplňovat, nemusel). Anonymita jejich dat byla zaručena, jelikož zpracovávání probíhalo pod identifikačními čísly a adresy po sesbírání T3 byly ze souhrnu dat odstraněny.

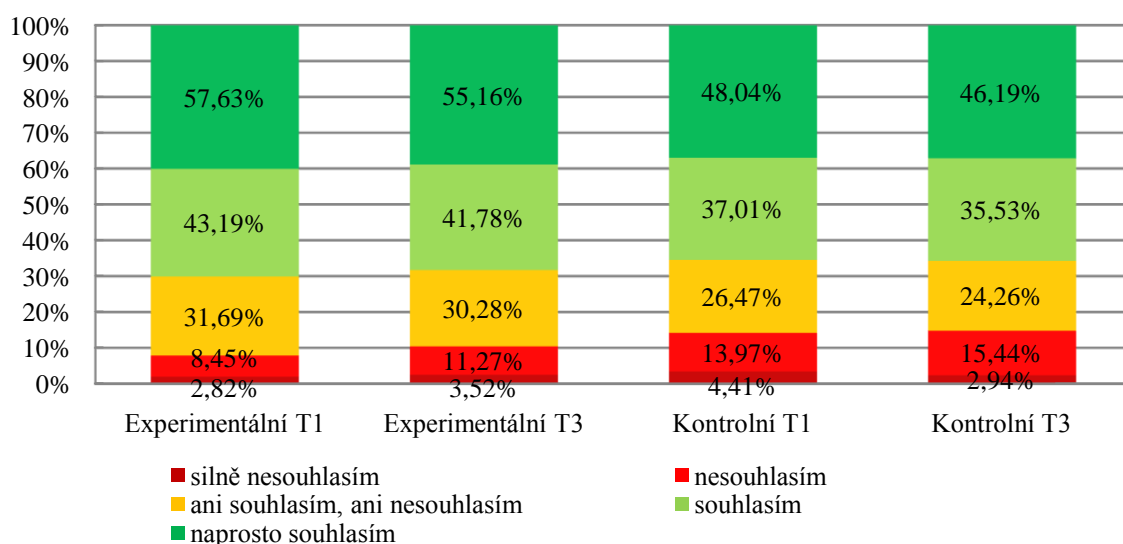
11. Výsledky a interpretace dat

11.1 Výsledky změny postojů

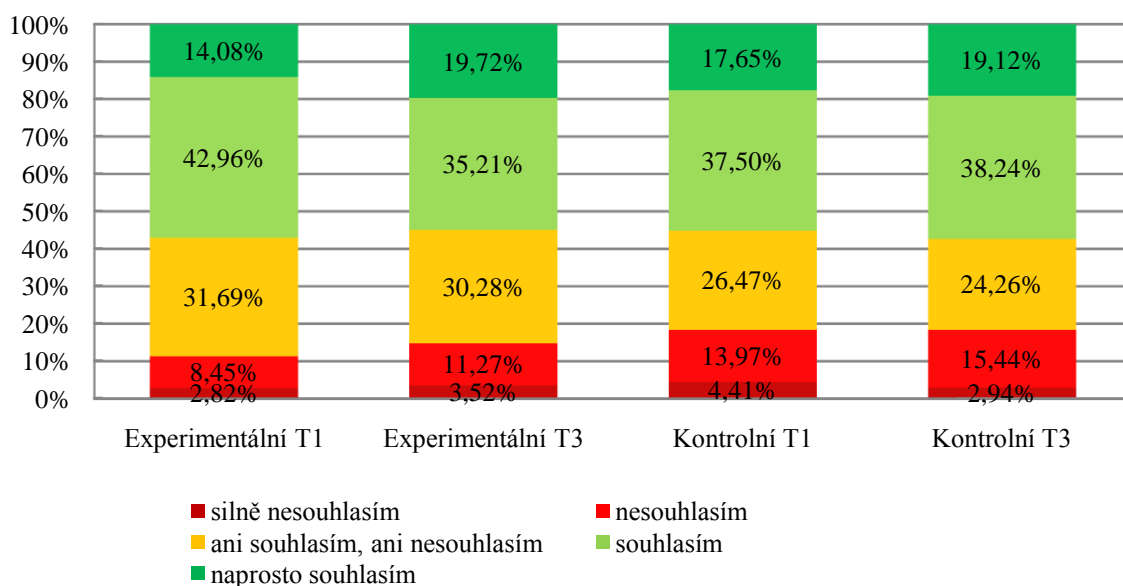
Z provedených analýz jsme zjistili, že postoje mladých řidičů se v některých ohledech změnily k pozitivním a jiné k negativním trendům. Některé položky nebyly signifikantně změněny.

Nejdříve uvádíme výsledky jednotlivých položek dotazníků. V následujících grafech jsou znázorněny procentuální změny četností odpovědí pro jednotlivá tvrzení pro experimentální a kontrolní skupinu (grafy popsány podle T1).

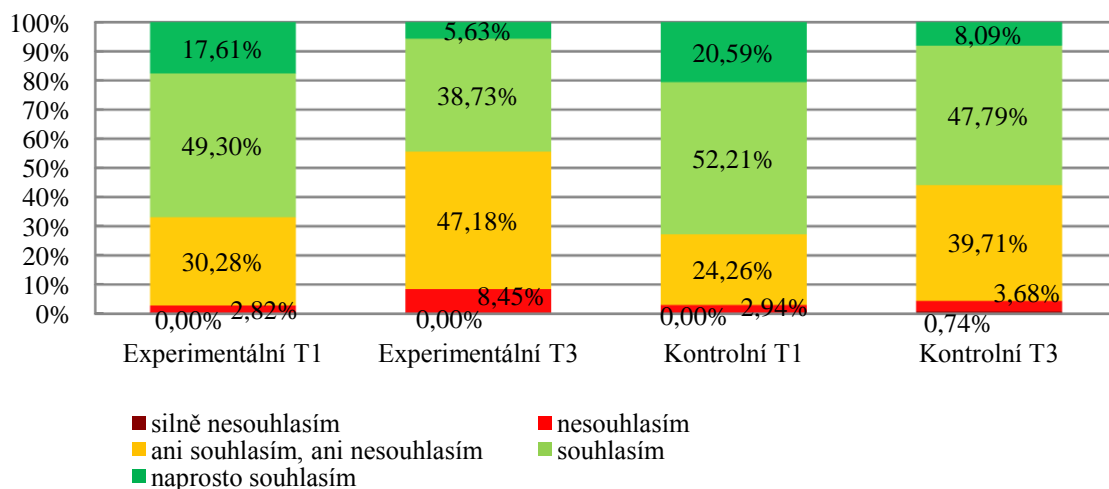
Graf č. 7: Když se budu starat o sebe i o druhé, stanu se dobrým řidičem/řidičkou.



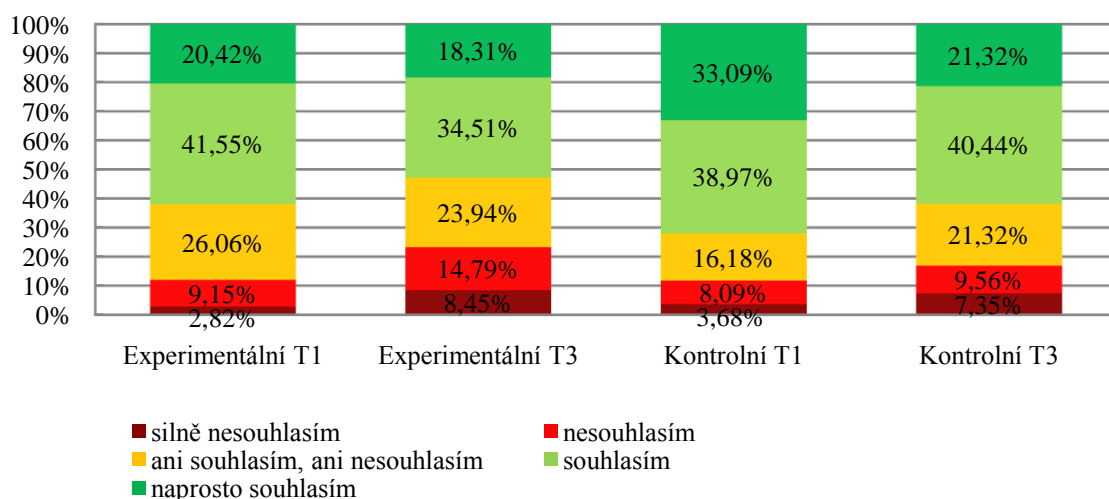
Graf č. 8: Jsi "idiot", když jezdíš příliš rychle.



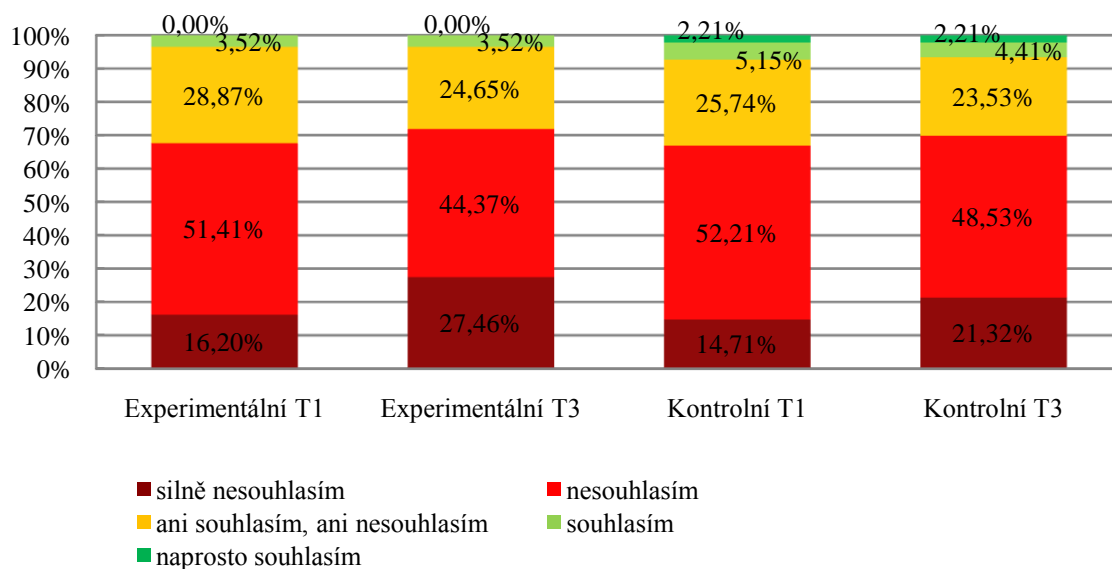
Graf č. 9: Budu dobrý/á (bezpečný/á) řidič/ka.



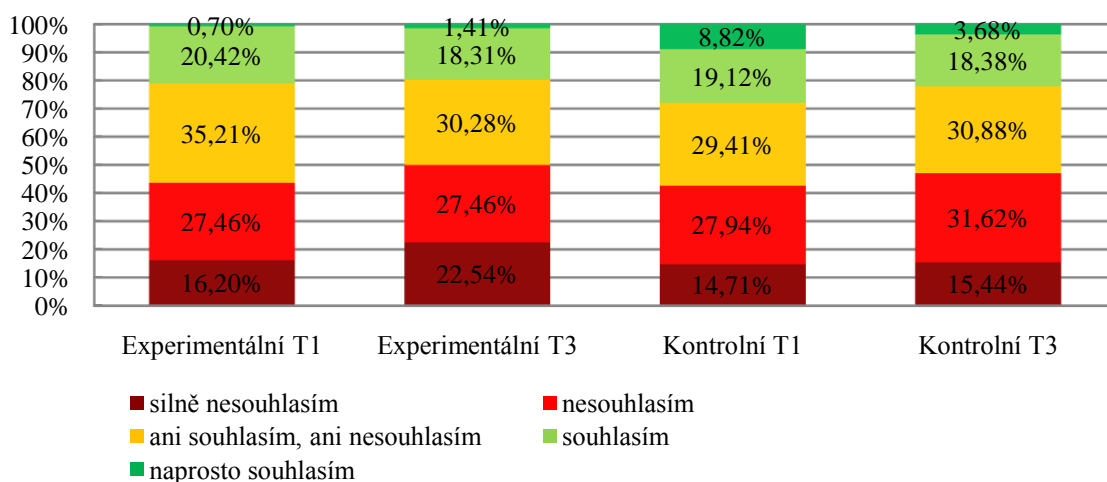
Graf č. 10: Nenechám se ovlivňovat druhými lidmi.



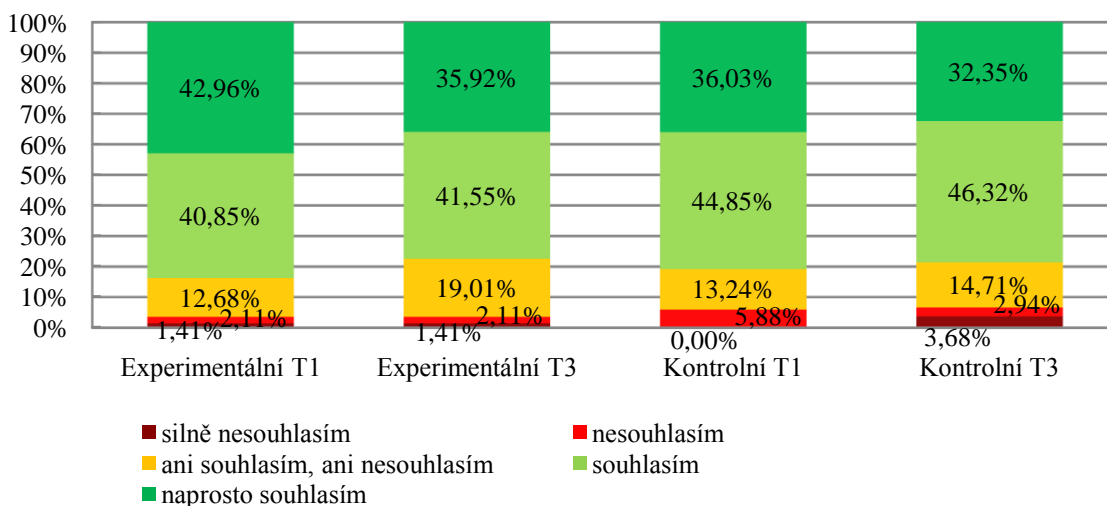
Graf č. 11: Je v pořádku jezdit velmi rychle, když jsi dobrý/á (bezpečný/á) řidič/ka.



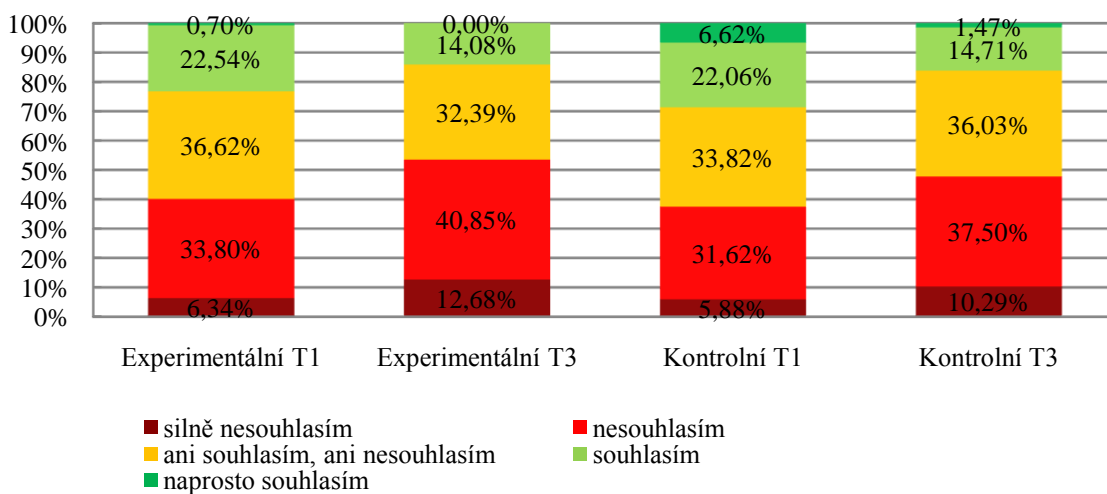
Graf č. 12: Řídit velmi rychle je zábava.



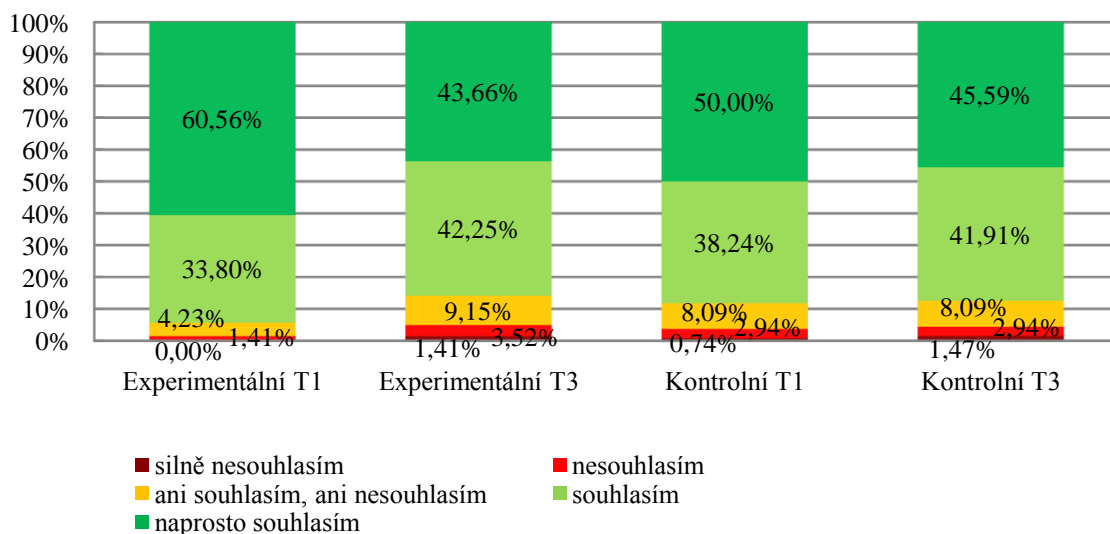
Graf č. 13: Dodržuji (vždy budu dodržovat) pravidla silničního provozu, když jsou přítomny děti, protože chci, aby se ode mě naučily, jak se mohou stát dobrými řidiči.



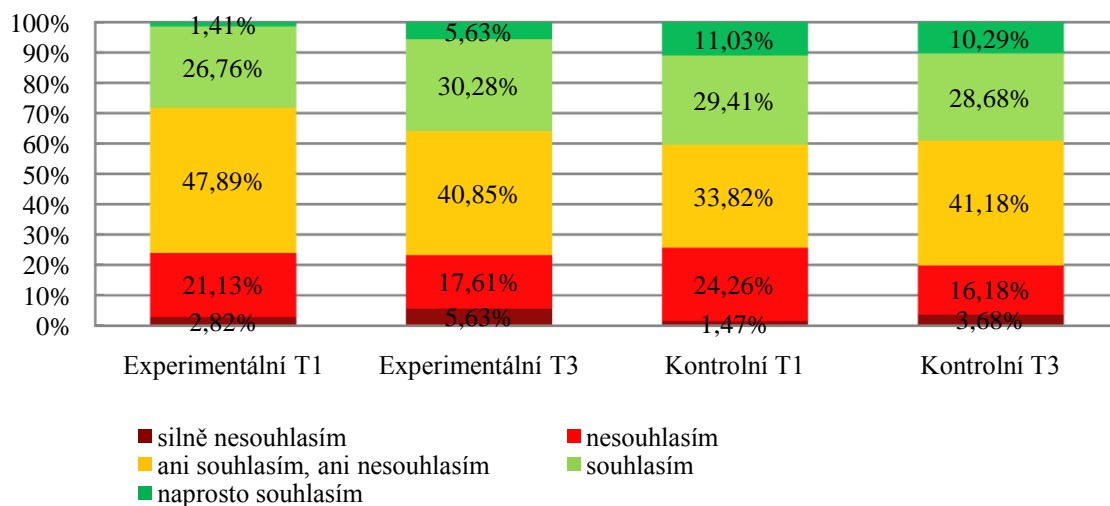
Graf č. 14: Je v pořádku jezdit velmi rychle, když to provoz dovolí.



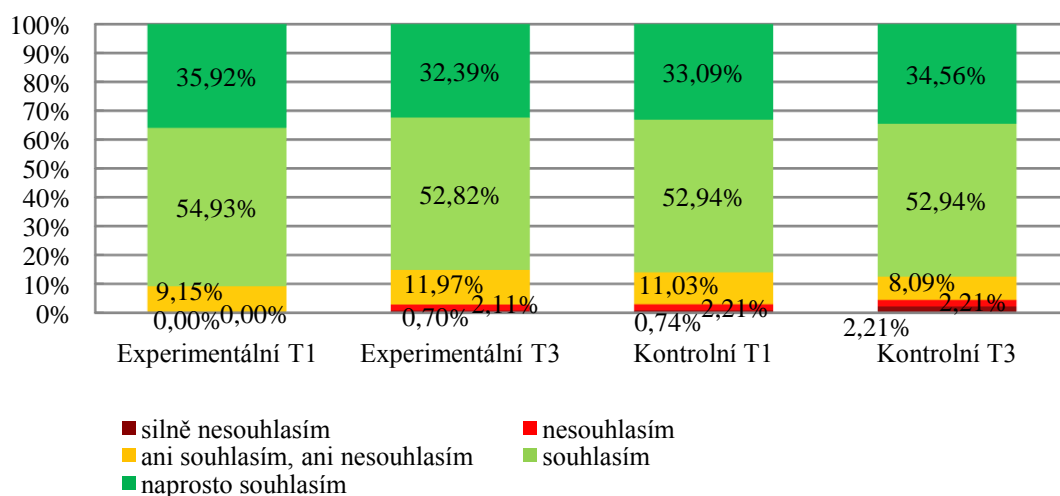
Graf č. 15: Vždy bys měl dodržovat pravidla, když řídíš.



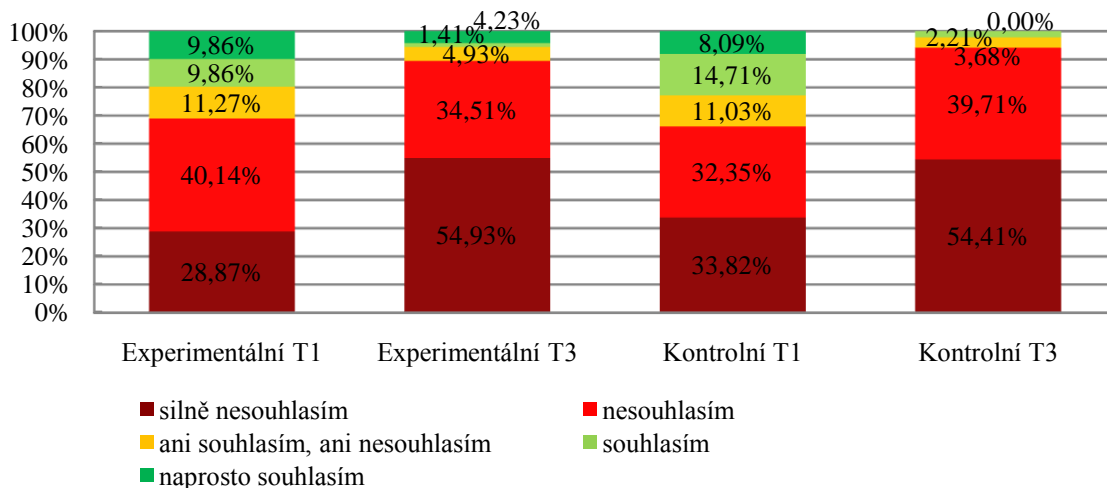
Graf č. 16: Rychlost zvýšená o 5-10 km je naprosto v pořádku.



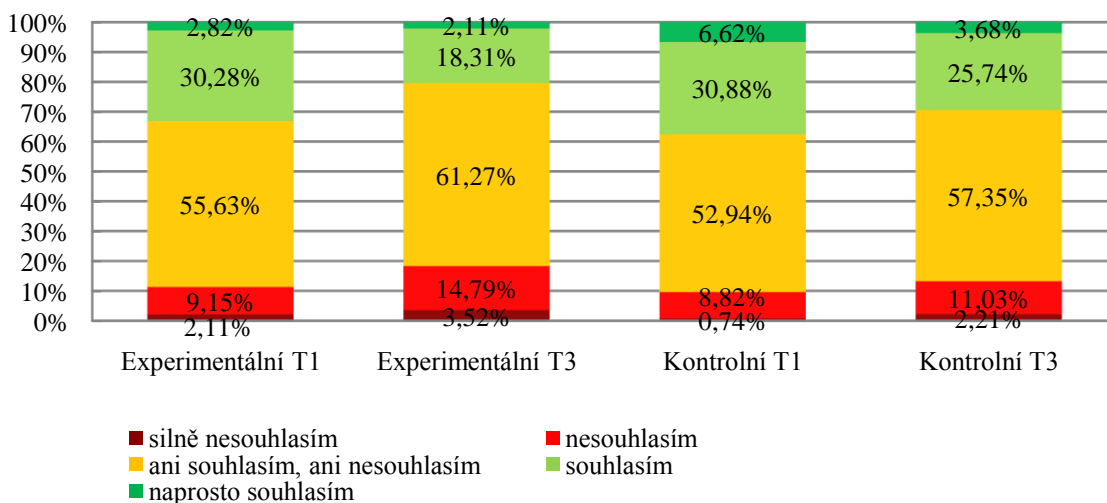
Graf č. 17: Cítím se dobře, když jsem ohleduplný k ostatním v silničním provozu.



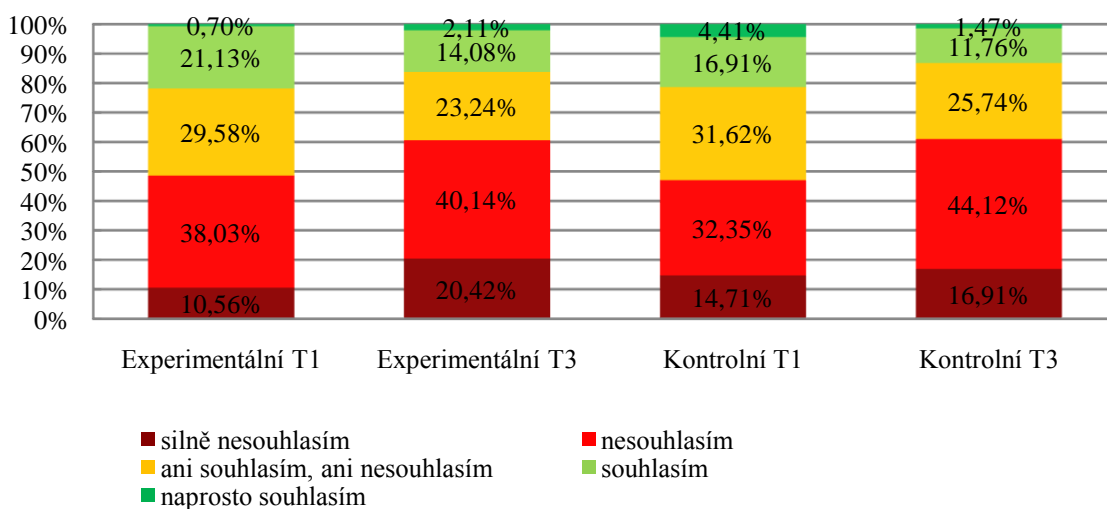
Graf č. 18: Myslím, že budu riskovat, když budu chtít udělat dojem na spolucestující nebo na ostatní.



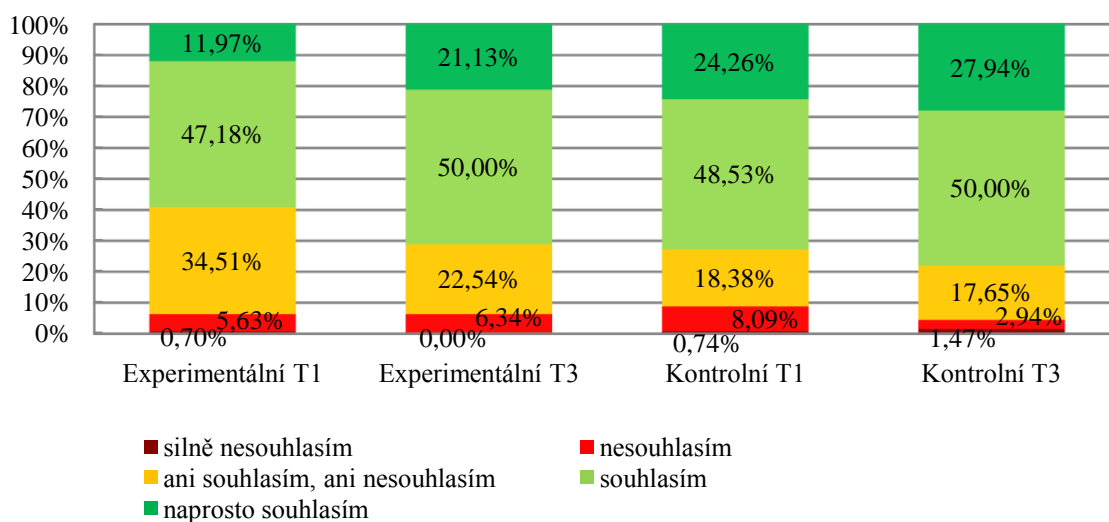
Graf č. 19: Budu schopen/a zvládnout velmi dobře kritické situace v silničním provozu.



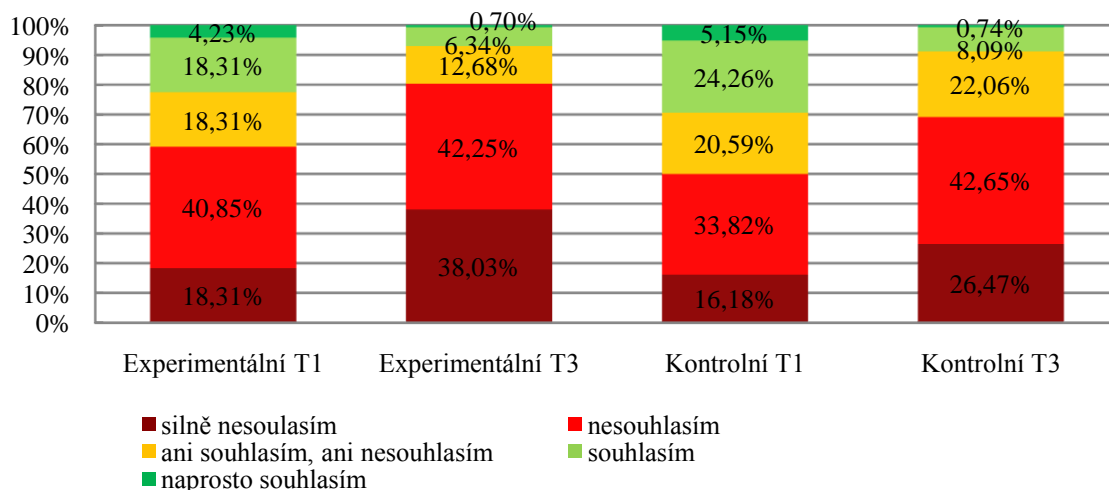
Graf č. 20: Když budu s ostatními (v autě), tak jim pravděpodobně budu chtít předvést svoje schopnosti.



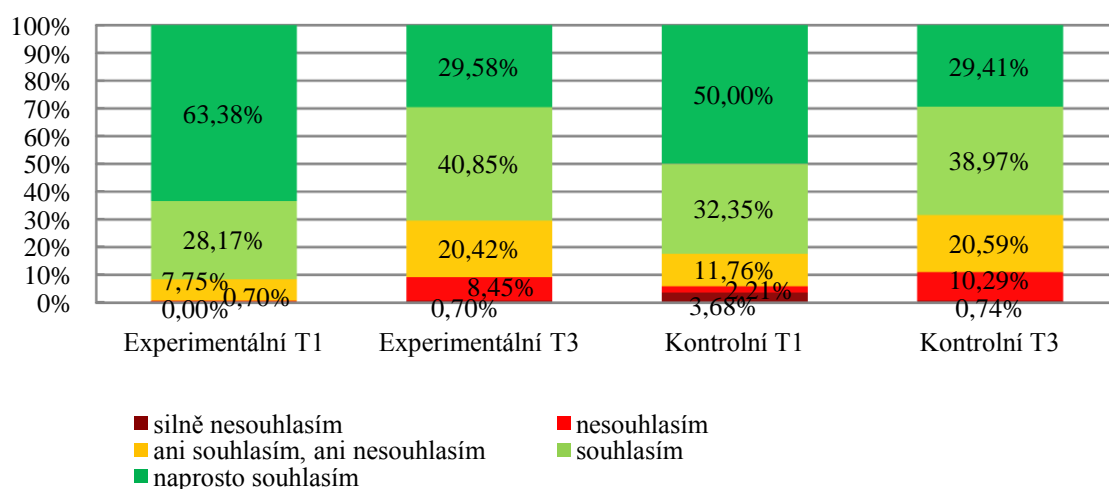
Graf č. 21: Nebudu mít problémy řídit v silničním provozu.



Graf č. 22: Řízení spolu s ostatními by mě mohlo podněcovat k riskantnějšímu způsobu jízdy, než když jsem sám.



Graf č. 23: Protože mám málo řídičských zkušeností, tak budu zpočátku jezdit velmi opatrně.



Tabulka č. 8: Vyhodnocení postojů Kolmogorovým-Smirnovým testem
Kolmogorovův-Smirnovův test

položka	experimentální T1 x T3	kontrolní T1 x T3	T1 experimentální x kontrolní	T3 experimentální x kontrolní
1	0,056	0,088	0,079	0,065
	není	není	není	není
2	0,056	0,022	0,071	0,036
	není	není	není	není
3	0,225	0,169	0,059	0,115
	je na $\alpha = 0,01$	je na $\alpha = 0,05$	není	není
4	0,113	0,118	0,127	0,089
	není	není	není	není
5	0,113	0,066	0,038	0,061
	není	není	není	není
6	0,063	0,059	0,081	0,071
	není	není	není	není
7	0,070	0,037	0,069	0,036
	není	není	není	není
8	0,134	0,125	0,059	0,057
	není	není	není	není
9	0,169	0,044	0,106	0,019
	je na $\alpha = 0,05$	není	není	není
10	0,077	0,059	0,123	0,047
	není	není	není	není
11	0,056	0,015	0,048	0,023
	není	není	není	není
12	0,261	0,279	0,050	0,047
	je na $\alpha = 0,01$	je na $\alpha = 0,01$	není	není
13	0,127	0,081	0,044	0,090
	není	není	není	není
14	0,120	0,140	0,044	0,035
	není	není	není	není
15	0,120	0,051	0,136	0,068
	není	není	není	není
16	0,211	0,206	0,092	0,116
	je na $\alpha = 0,01$	je na $\alpha = 0,01$	není	není
17	0,338	0,206	0,134	0,020
	je na $\alpha = 0,01$	je na $\alpha = 0,01$	není	není
legenda	hodnota D	hodnota D	hodnota D	hodnota D
	signifikantnost	signifikantnost	signifikantnost	signifikantnost
$D_{\alpha}, \alpha = 0,05$	0,161402	0,164924	0,163173	0,163173
$D_{\alpha}, \alpha = 0,01$	0,193445	0,197667	0,195567	0,195567

pro signifikantnost musí být $D > D_{\alpha}$

Dále jsme vyhodnotili změny postojů podle faktorů zjištěných v předchozím běhu Close To (viz tabulka č.6).

Tabulka č. 9: Vyhodnocení postojů Mann-Whitneovým U-testem

Mann-Whitneyův U-test

faktor	experimentální x kontrolní T1		experimentální x kontrolní T3	
	1	$z = 2,178106$		$z = 0,041786$
	$U = 8196$	je na $\alpha = 0,05$	$U = 9628$	není stat.signif.
2	$z = 1,50356$		$z = 1,57370$	
	$U = 8648$	není stat.signif.	$U = 8601$	není stat.signif.
3	$z = 0,435770$		$z = 1,882889$	
	$U = 9365$	není stat.signif.	$U = 8430$	není stat.signif.
4	$z = 1,519973$		$z = 1,24612$	
	$U = 8637$	není stat.signif.	$U = 8821$	není stat.signif.

$z_{0,05} = 1,96, z_{0,01} = 2,58$, pro signifikantnost musí být $z > z_{0,05}$ nebo $z_{0,01}$

Tabulka č. 10: Vyhodnocení postojů Wilcoxonovým pořadovým testem

Wilcoxonův pořadový test

faktor	experimentální		kontrolní		skupina
	T1	T3	T1	T3	dotazník
1	16,88732	16,14789	16,29412	16,96618	průměr
	3,308053	je na $\alpha = 0,01$	0,639944	není	$z / \text{signif.rozdíl}$
2	14,19014	13,69718	14,73529	14,21324	průměr
	2,311152	je na $\alpha = 0,05$	2,317039	je na $\alpha = 0,05$	$z / \text{signif.rozdíl}$
3	15,22535	14,18319	15,34559	14,62500	průměr
	5,424608	je na $\alpha = 0,01$	3,959767	je na $\alpha = 0,01$	$z / \text{signif.rozdíl}$
4	11,11972	9,31690	11,52941	9,63235	průměr
	6,459028	je na $\alpha = 0,01$	7,026901	je na $\alpha = 0,01$	$z / \text{signif.rozdíl}$

$z_{0,05} = 1,96, z_{0,01} = 2,58$, pro signifikantnost musí být $z \geq z_{0,05}$ nebo $z_{0,01}$

11.1.1 Interpretace k hypotézám H1, H2, H3

Kolmogorův-Smirnovův test potvrzuje H1 – není statisticky signifikantní rozdíl ve více než polovině tvrzení zaměřených na postoje v experimentální skupině mezi T1 a T3, rozdíl vykazují jen položky 3, 9, 12, 16, 17.

H2 je zamítnuta – je více statisticky signifikantních rozdílů mezi T1 a T3 v jednotlivých položkách zaměřených na postoje v experimentální skupině – 5 položek, proti kontrolní skupině – 4 položky.

H3 je potvrzena – není statisticky signifikantní rozdíl v T3 u obou skupin ve více než polovině tvrzení zaměřených na postoje (žádná položka není statisticky signifikantně rozdílná).

11.1.2 Interpretace k hypotéze H4

Mann-Whitneyův U-test potvrzuje, že v retestu není mezi experimentální a kontrolní skupinou statisticky signifikantní rozdíl ani v jednom z faktorů u měřených postojů.

11.1.3 Interpretace k hypotézám H5a H6

Wilcoxonovým párovým testem je potvrzena H5 u kontrolní skupiny jen ve faktoru stupeň vnitřního a vnějšího vymezení odpovědnosti (faktor 1), zamítnuta ve faktoru dispozice k rychlé jízdě (faktor 2), pro experimentální skupinu je pak hypotéza zamítnuta (mezi měřeními v T1 a T3 je ve faktorech 1 a 2 statisticky signifikantní rozdíl). Celkově H5 zamítáme.

H6 je potvrzena v plné výši – je statisticky signifikantní rozdíl ve faktorech sebehodnocení řídičských dovedností (faktor 3) a vliv ostatních (faktor 4) v experimentální i kontrolní skupině.

11.2 Výsledky změny rizikového chování

Rizikové chování bylo analyzováno na základě faktorů uvedených v tabulce č. 7.

Tabulka č. 11: Vyhodnocení rizikového chování Mann-Whitneyovým U-testem
Mann-Whitneyův U-test

faktor	experimentální x kontrolní T1		experimentální x kontrolní T3	
1	z = 2,24131	vyšší riziko u kontrolní	z = 1,71341	
	U = 7969	je na $\alpha = 0,05$	U = 8317	není stat.signif.
2	z = 0,389100		z = 0,881354	
	U = 9190	není stat.signif.	U = 8866	není stat.signif.
3	z = 1,69975		z = 7,5355	vyšší riziko u kontr.
	U = 8326	není stat.signif.	U = 4479	je na $\alpha = 0,01$
4	z = 1,89013		z = 9,790460	vyšší riziko u exper.
	U = 8201	není stat.signif.	U = 2993	je na $\alpha = 0,01$
5	z = 0,265468		z = 0,206307	
	U = 9272	není stat.signif.	U = 9311	není stat.signif.
6	z = 1,74223		z = 1,39940	
	U = 8298	není stat.signif.	U = 8524	není stat.signif.

$z_{0,05} = 1,96$, $z_{0,01} = 2,58$, pro signifikantnost musí být $z > z_{0,05}$ nebo $z_{0,01}$

Tabulka č. 12: Vyhodnocení rizikového chování Wilcoxonovým pořadovým testem

Wilcoxonův pořadový test

faktor	experimentální T1xT3		kontrolní T1xT3	
1	$z = 1,62535$	není stat.signif.	$z = 3,19631$	je na $\alpha = 0,01$
				snížení rizika
2	$z = 0,97065$	není stat.signif.	$z = 1,05710$	není stat.signif.
3	$z = 0,02064$	není stat.signif.	$z = 5,08802$	je na $\alpha = 0,01$
				zvýšení rizika
4	$z = 0,47965$	není stat.signif.	$z = 8,77247$	je na $\alpha = 0,01$
				snížení rizika
5	$z = 5,78253$	je na $\alpha = 0,01$	$z = 5,54966$	je na $\alpha = 0,01$
		snížení rizika		snížení rizika
6	$z = 2,56064$	je na $\alpha = 0,05$	$z = 2,91506$	je na $\alpha = 0,01$
		snížení rizika		snížení rizika

$z_{0,05} = 1,96, z_{0,01} = 2,58$, pro signifikantnost musí být $z \geq z_{0,05}$ nebo $z_{0,01}$

11.2.1 Interpretace hypotézy H7

H7 je potvrzena – není statisticky signifikantní rozdíl v rizikovém chování při retestu mezi experimentální a kontrolní skupinou ve více než polovině faktorů (prokázáno bylo jen větší riziko v předvádění se/situační reakci u kontrolní skupiny a vyšší riziko v přílišné sebedůvěře u experimentální skupiny).

11.2.2 Interpretace hypotézy H8

H8 je potvrzena – ke snížení rizika v experimentální skupině došlo ve faktorech rozptýlení/ztráta pozornosti a špatné řidičské cíle, ale snížení v těchto faktorech bylo prokázáno i u kontrolní skupiny. Navíc bylo v kontrolní skupině rizikové chování sníženo i pro příliš rychlou jízdu a přílišnou sebedůvěru. Zvýšilo se však předvádění se/situační reakce.

11.3 Výsledky k výzkumným otázkám

11.3.1 Subjektivní přínos besedy pro mladé řidiče

Tabulka č. 13: Vyhodnocení T2

otázka č.	zcela nesouhlasím	nesouhlasím	ani souhlasím / ani nesouhlasím	souhlasím	naprosto souhlasím
1. Tato beseda vhodně přispěla k našemu výcviku budoucího řidiče.	0,70%	0,70%	9,86%	51,41%	37,32%
2. Peer mentor nám svůj příběh sdělil velmi barvitě – měl jsem pocit, jako bych viděl nehodu před očima.	0,70%	3,52%	14,79%	54,93%	26,06%
3. Jestliže jste zručný řidič, takováto nehoda se Vám nemůže přihodit.	40,14%	40,85%	9,86%	2,11%	7,04%
4. Z příběhu a informací, který na besedě zazněly, se může člověk mnohému naučit.	0,00%	4,23%	11,17%	57,75%	26,76%
5. To, co jsem se dnes dozvěděl, nijak neovlivní mé chování na silnici.	21,83%	45,77%	27,46%	4,93%	0,00%
6. Beseda mě přiměla k zamyšlení nad špatnými návyky řidičů v provozu.	0,70%	7,04%	12,68%	58,45%	21,13%
7. Bylo to interaktivní: měli jsme možnost se na cokoliv zeptat a o čemkoliv diskutovat.	0,70%	0,70%	2,11%	44,37%	52,11%
8. Pomohlo mi to uvědomit si rizika spojená s řízením vozidla.	1,41%	1,41%	4,23%	65,49%	27,46%
9. Peer mentor měl vynikající schopnost upoutat naši pozornost.	0,70%	4,23%	17,61%	50,70%	26,76%
10. Beseda byla zajímavým doplňkem obvykle používaných metod.	0,70%	3,52%	10,56%	55,63%	29,58%
11. Po této besedě budu řídit opatrněji.	0,70%	2,11%	33,80%	48,59%	14,79%
12. To, co jsem dnes vyslechl, by mělo být řečeno i ostatním řidičům.	0,70%	0,00%	7,04%	47,18%	45,07%
13. Během besedy se rozpoutala zajímavá diskuze všech zúčastněných.	3,52%	25,35%	36,62%	24,65%	9,86%
14. Doporučil bych tuto besedu i ostatním žákům v autoškolách.	0,70%	1,41%	2,82%	42,96%	52,11%

Subjektivně vnímaný přínos besedy je spíše kladný.

Tabulka č. 14: Uchované informace a zlepšení

Z průběhu besedy se žákům uchovalo:	Žáci by změnili či zdokonalili:
1. Popis příběhu, důležité části nehody.	1. Nic, líbilo se jim to, vše bylo ok.
2. Zásady bezpečného řízení – pravidla, odpovědnost, bezpečnost na silnici.	2. Přidali by video, fotky, audiovizuální dokumentaci nehody.
3. Následky nehody (trest, finanční dopady, zranění).	3. Lepší diskuze, více otázek.
4. Pocity a emoce v souvislosti s příběhem (strach, bezmoc).	4. Další peer mentory, více příběhů na jedné schůzce.
5. Nehody se stávají – i já se mohu stát účastníkem nehody, udělat chybu atd.	5. Vážnější dopravní nehody.

11.3.2 Hodnocení peer mentorů

Peer mentoři se do projektu zapojili z důvodu, aby nikdo nemusel prožít jejich příběh, aby byl jejich špatný zážitek využit pro něco dobrého a vytěžili z něj i něco pozitivního, ze zvědavosti, zájmu o výuku (pedagogiku) a aby se ostatní vyvarovali jejich chyb.

Školení pro ně bylo dobré, užitečné a připravené, připravilo je na výstup na veřejnosti, pomohlo reflektovat vlastní příběh, ocenili by větší skupinu osob a příklad dobře a špatně vedené besedy.

Besedy se jim zdály zajímavé, důležitou hodnotí roli lektora v autoškole, jeho uvedení žáků do projektu.

Uvítali by více peer mentorů v hodině, připravené otázky ze strany učitele, seznámení s projektem týden dopředu (aby byli žáci připraveni na to, co přijde), doprovod osoby znající detaily projektu, fotky a rozsudky a nepoužívání evaluačních dotazníků (nerušily by celý průběh besedy).

11.3.3 Hodnocení autoškol

Autoškoly se do projektu zapojily z důvodu zjištění, jak metoda působí, vyzkoušení si něčeho nového, seznámení se s projektem, ověření si dopadů na žáky, ovlivnění pomocí zprostředkovaných prožitků z nehody a identifikace s cílem projektu.

O metodě Close To si učitelé myslí, že:

- žáci netuší, o co v besedě jde, beseda by měla probíhat po dobu studia v předmětu Dopravní výchova,
- je hodně závislá na kvalitě peer mentora a jeho spolupráci s učitelem v autoškole,
- splnila svůj účel,

- zařazení do běžné výuky autoškol hodnotí jako dobrý nápad, někteří ve volitelné podobě, ne povinnou součást výuky,
- přispěla k uvědomění si nebezpečnosti nedodržování zásad bezpečné jízdy.

Zlepšující návrhy: je potřebná účast dopravního psychologa, častější návštěva peer mentora, časově flexibilní peer mentoři, zařazení do výuky pravidelně, pomůcky (nákres situace, projekce fotografií), menší počet posluchačů.

11.4 Sumarizace nejdůležitějších zjištění

Statisticky signifikantní rozdíl nastal u postojů v experimentální skupině v pěti případech, u kontrolní ve čtyřech. Snížil se souhlas s tvrzeními „Budu dobrý/á (bezpečný/á) řidič/ka.“, „Myslím, že budu riskovat, když budu chtít udělat dojem na spolucestující nebo na ostatní.“, „Řízení spolu s ostatními by mě mohlo podněcovat k riskantnějšímu způsobu jízdy, než když jsem sám.“, „Protože mám málo řidičských zkušeností, tak budu zpočátku jezdit velmi opatrně.“. Zvýšil se souhlas s postojem „Nebudu mít problémy řídit v silničním provozu.“.

Faktory postojů byly v experimentální i kontrolní skupině změněny až na jeden faktor totožně.

Rizikové chování zjišťované retestem bylo vyšší v jednom faktoru v experimentální a v jednom v kontrolní skupině.

Ke snížení rizikového chování v experimentální skupině došlo u dvou faktorů, v kontrolní pak ve čtyřech faktorech, v jednom se rizikové chování zvýšilo.

Účastníci hodnotí besedy spíše kladně. Peer mentoři svou účast vidí jako prevenci proti nehodám ostatních, uvítali by pomůcky a lepší připravenost žáků autoškol na setkání s nimi. Učitelé autoškol besedy vítají, mají i své návrhy na zlepšení.

12. Diskuze

Modul Close To má za cíl pomocí besed v autoškolách minimalizovat tendence mladých řidičů k rizikovému chování v dopravě. Myšlenka založená na emotivním předávání zkušeností vrstevníků se zdá být dobrým příslibem účinné prevence. Je však nutné nezapomenout, že způsob předání informací s jistým prvkem odstrašování, moralizování a možné přehánění následků je nevhodnou prevencí (podle Béma, Kaliny, 2003). Důležitý je proto výcvik peer mentora, aby využil působení na emoce přiměřeně, jeho vyprávění nebylo moralizační, ale zároveň vyjadřovalo jasné stanovisko na straně dodržování pravidel silničního provozu.

Jedním z pedagogických principů primární prevence je podle Skácelové (2003a) využívání pozitivních modelů pro napodobování. To by vedlo k myšlence, že debata s člověkem, který zažil rizikovou situaci v roli negativního modelu a má sloužit jako odstrašující příklad, není nejlepším způsobem prevence. Na druhou stranu poučení situací, je takový člověk s autentickými emocemi a vědomím zažitých důsledků schopen lépe předat své zkušenosti než někdo, kdo je dobrým příkladem, rizikovou situaci nezažil a vychází jen z popisu ostatních.

12.1 Diskuze k výsledkům a přijatým či zamítnutým hypotézám

12.1.1 Ke změně postojů

Výsledky uvedené v kapitole 11 předkládají v grafické podobě změny jednotlivých položek dotazníku jak u experimentální, tak kontrolní skupiny. Zajímavým je procentuální skok u výroku č. 3 „Budu dobrý/á (bezpečný/á) řidič/ka.“, kdy retest vykazuje výrazné navýšení nejistoty a přesunutí odpovědí od souhlasných ke středním hodnotám. Naopak zvýšení jistoty v řízení až přehnanou sebedůvěru lze vidět na položce č. 15 „Nebudu mít problémy řídit v silničním provozu.“ a č. 17 „Protože mám málo řidičských zkušeností, tak budu zpočátku jezdit velmi opatrně.“. Odolnost vůči vlivu okolí se zvýšila až o 20 % u položky č. 16 „Řízení spolu s ostatními by mě mohlo podněcovat k riskantnějšímu způsobu jízdy, než když jsem sám.“ a č. 12 „Myslím, že budu riskovat, když budu chtít udělat dojem na spolucestující nebo na ostatní.“. Odolnější vůči okolí se stali mladí řidiči z obou skupin. Příčinou mohlo být získání řidičské jistoty, zvýšení sebevědomí nebo důraz na hodnocení situace bez ohledu na poznámky okolí.

H1 byla potvrzena – změna postojů v experimentální skupině proběhla jen v pěti tvrzeních, přičemž u 4 z těchto tvrzení proběhla i v kontrolní skupině, což by naznačovalo na

vliv jiných faktorů než metody samotné. Jediná položka (9) signifikantně odlišná pouze v experimentální skupině přináší odklon od dodržování pravidel.

H2 byla sice zamítnuta, ale experimentální skupina měla jen o jednu statisticky signifikantní položku více než skupina kontrolní. Navíc se tento postoj změnil k negativnímu pólu, co se týká rizika v dopravě. To vypovídá o vyrovnanosti obou zkoumaných skupin.

H3 byla potvrzena – u retestu nebyl v jednotlivých položkách mezi experimentální a kontrolní skupinou naměřen žádný signifikantní rozdíl. Dá se říci, že beseda nemá na postoje rozhodující vliv.

Při vyhodnocení postojů pomocí určených faktorů nebyl v retestu u žádného z faktorů mezi experimentální a kontrolní skupinou zjištěn signifikantní rozdíl, potvrdila se tedy H4 a předpoklad o vyrovnanosti postojů a ne příliš prokazatelném vlivu besedy.

H5 a H6 se zaměřily na zjištění, zda jsou rozdílné výsledky ve změně postojů u kontrolní a experimentální skupiny. Vzhledem k tomu, že u tří faktorů ze 4 byl signifikantní rozdíl u obou skupin, je možné předpokládat neprůkazný vliv besedy na změnu postojů. V signifikantně změněných faktorech došlo vždy ke snížení míry rizikového postoje. Důvodem může být efekt očekávání probandů odpovídat směrem k dodržování pravidel silničního provozu, získání řidičských zkušeností a nadhledu, setkání s nehodou a reálnými podmínkami provozu v dopravě.

Z těchto zjištění vyplývá, že beseda nemá na změnu postojů prokazatelný vliv.

12.1.2 Ke změně rizikového chování

H7 potvrdila, že v retestu nebyl v experimentální a kontrolní skupině signifikantní rozdíl ve více než polovině faktorů rizikového chování. Vyšší riziko bylo prokázáno u experimentální skupiny ve faktoru přílišná sebedůvěra a u kontrolní skupiny ve faktoru předvádění se/situační reakce. Obě dimenze nejspíš úzce souvisí se specifiky období adolescence a mladé dospělosti.

H8 deklarující snížení rizikového chování v experimentální skupině jen za předpokladu snížení rizika ve stejném faktoru i v kontrolní skupině potvrdila, že větší vliv na rizikové chování mají jiné okolnosti než beseda s peer mentorem. U experimentální skupiny bylo zjištěno snížení rizika ve faktorech 5 a 6, ale u kontrolní skupiny dokonce u 4 faktorů a u faktoru předvádění se/situační sebedůvěra došlo ke zvýšení rizikového chování. Změny v rizikových faktorech proběhly více u kontrolní skupiny než experimentální, což může

souviset s tendencí odpovídat očekávaným způsobem (efekt morčete) nebo zvýšením zkušeností v dopravě a následným samovolným odklonem od rizikového chování.

Vliv besedy na snížení rizikového chování nebyl dostatečně prokázán.

12.1.3 K subjektivnímu hodnocení projektu

Subjektivní hodnocení besedy bezprostředně po ní vykazuje spíše spokojenost a přínos této metody. 89 % zkoumaného vzorku uvádí, že beseda přispěla k výcviku budoucího řidiče, 84 % si myslí, že příběh je může mnohému naučit, 80 % respondentů přiměla k zamýšlení nad špatnými návyky řidičů, 93 % si uvědomilo rizika spojená s řízením a 95 % by besedu doporučilo i ostatním žákům v autoškolách. Vítaným zlepšením by mohlo být přidání pomůcek, příběhů, otázek do diskuze a nabídnutí vážnějších případů. Metoda se mohla stát určitým oživením výuky v autoškole a vítanou změnou.

Pro peer mentory znamená projekt možnost sebereflexe vlastních zkušeností a jejich předání začínajícím řidičům s cílem předcházet chybám způsobeným v dopravě. V tomto zjištění vidíme psychoterapeutický potenciál s ohledem na rehabilitační programy pro nehodové řidiče.

Názory učitelů autoškol naznačují rozporné vnímání projektu – někteří jej podporují a vidí v něm zlepšení kvality výuky, jiní jsou skeptičtí s ohledem na pozdní zařazení do výuky v autoškolách (měla by být podle nich součástí systematické dopravní výchovy na základních a středních školách).

12.2 Omezení daného výzkumu

Metodologickými omezeními jsou příležitostný výběr metodou samovýběru, dominantní zastoupení středoškolských studentů, věková nevyváženost (převaha 18 a 19letých). Nesourodý vzorek vzhledem k věku neumožňoval rozdělit skupinu na starší a mladší a porovnat rizikové chování např. 15 – 19letých a 20 – 26letých a zjistit podrobnější výsledky. Vyhodnocení dat mohla zkreslit i genderová nevyváženost experimentální a kontrolní skupiny (v experimentální převažovaly ženy – 52,8 %, v kontrolní muži – 61%).

Statistickou stránku práce omezují nominální data zpracovatelná neparametrickými metodami a sestavení dotazníku bez předchozí analýzy položek (faktory určené předchozím během výzkumu jsou v materiálech dány, ale není popsáno, jak se k nim došlo).

Tato omezení nebylo vzhledem k zapojení do celoevropského projektu standardně prováděného ve všech zemích stejnou metodikou možné měnit.

Další aspekt, který musíme při vyhodnocení brát v úvahu je, že postoje jsou něco jiného než chování a změna postojů nemusí znamenat změnu chování. Proto měření účinnosti dopravně bezpečnostní metody pomocí dotazníku měřícího postoje a rizikové chování neznamena zjištění změny jízdního chování ve skutečném provozu. Zvolený design evaluace neumožňuje určit, zda má metoda vliv na změnu chování mladých řidičů. Měřeny jsou postoje a rizikové chování, ne jednání probandů v dopravě a jejich řidičské dovednosti po zapojení do besedy.

Dotazníky také nereflektují osobnost jednotlivých řidičů a její vliv na změnu postojů při působení metody.

12.3 Omezení projektu Close To

Užívání alkoholu za volantem a agresivní tendence jsou specifickými tématy, jejichž ovlivnění je složitým procesem změny postojů, pochopení vlastních osobnostních charakteristik a následná práce s nimi. Jsou to faktory vedoucí k rychlé a rizikové jízdě. Ovlivnění tak nespecifickou formou prevence jako je Close To je zřejmě nevýznamné. Close To totiž nemá vymezeno, jaká témata má dopravní nehoda, o které peer mentor vypráví, zahrnovat, a proto na každé besedě může být probíráno něco jiného (rychlost, bezpečnostní pásy, alkohol, nepozornost, situační vlivy apod.).

Omezením projektu vzhledem k minulému běhu je postup při zkoumání postojů. V letech 2004-2006 byly subtesty měřící postoje a rizikové chování i součástí dotazníku T2, proto mohlo být zjištěno, jaký vliv má beseda na krátkodobé a dlouhodobé postoje. Není také jasné, proč nebyl zopakován průběh besed se 3 peer mentory a využito pomůcek, jako v předchozí fázi, z připomínek všech zúčastněných vyplývá, že tato změna nebyla k lepšímu.

12.4 Srovnání s jinými výzkumy a kampaněmi

Podle Bianca a kol. (2005) si 82,4% italských adolescentů myslí, že používat helmu při jízdě na motocyklu by měl každý, ale jen 68,1 % souhlasí s tím, aby jejich používání bylo povinné. Dospívající se o užívání helem dozvídají z masmédií (71, 9%), od rodiny (52,3 %) a ve škole (43,8 %). Příznivý účinek na používání helmy má, když ji nosí i ostatní rodinní příslušníci.

Tento výzkum ukazuje, že nápodoba pozitivních vzorů má vliv na omezení rizikového chování.

Zajímavý výzkum přinesli Sherman a kol. (2004). Zjišťovali očekávání a postoje k omezením po získání řidičského oprávnění u mladých řidičů a jejich rodičů. Výsledky ukazují výrazně odlišná očekávání.

Další námi nalezené zahraniční studie se zaměřovaly spíše na vliv osobnostních charakteristik na postoje a rizikové chování nebo validizaci či standardizaci testových nástrojů pro měření řidičského chování a postojů.

Postoji řidičů k bezpečnosti silničního provozu se zabýval i projekt Sartre 3, pořádaný v několika zemích Evropy. Skupina mladých řidičů byla zastoupena jen 12 % a nebyla měřena změna na stejné skupině, proto nelze srovnávat s výsledky našeho výzkumu.

Při srovnání s kampaněmi Domluvme se, The Action nebo Nemyslíš-zaplatíš! můžeme říci, že Close To neměl tolik publicity (nebyl propagován ve sdělovacích prostředcích), nezaměřoval se na použití moderních multimediálních prostředků. Zacílil však na specifickou skupinu a využil výhody peer metody, zařazení povinného výcviku v autoškolách.

12.5 Možnosti uplatnění dosažených výsledků

Výše diskutované okolnosti poukazují na fakt, že metoda Close To může mít za určitých předpokladů pozitivní vliv na mladé řidiče, peer mentory i výuku v autoškolách. Myšlenými předpoklady jsou lepší provázanost projektu s dopravní výchovou na základních a středních školách, včasné zařazení do preventivního systému, systematickosti a opakovatelnosti besed, větší specifická příběhu a propojení s pozitivními vzory. Důraz by měl být také kladen na výběr a výcvik peer mentorů, výcvik učitelů jak v dopravní výchově, tak v autoškolení. Design metody, jak byla realizována nyní, má nedostatky, které se projevíly při měření účinnosti (nebyly zjištěny významné rozdíly mezi kontrolní a experimentální skupinou, spíše byl akcentován vliv intervenujících proměnných, jako jsou získání zkušeností po půl roce řízení nebo postupné dozrání mladého řidiče).

12.6 Splnění cílů práce a vyhodnocení účinnosti

Ke zmapování teoretických východisek muselo být použito větší množství zdrojů, jelikož problematika je roztržena a v české literatuře popsána útržkovitě.

Z výše uvedeného lze shrnout, že účinnost dopravně bezpečnostní metody Close To není příliš velká. Předem stanovená kritéria pro označení metody za účinnou nebyla splněna (nezměnila se více než polovina postojů deklarovaných v dotaznících, rizikové chování nebylo sníženo u více než poloviny faktorů v experimentální skupině). Subjektivní hodno-

cení však bylo spíše pozitivní, tudíž nějakou míru účinnosti můžeme připustit. Proto potenciál metody může být po pečlivém zpracování zjištěných připomínek využit.

Cílů této práce bylo dosaženo.

13. Závěry

Na základě našeho výzkumu jsme potvrdili, že besedy s peer mentory neměly vliv na postoje a rizikové chování řidičů, projevíly se spíše intervenující proměnné. K tomuto výsledku docházíme na základě námi vytyčených osmi hypotéz, ze kterých se potvrdilo šest:

- není prokázán signifikantní rozdíl ve změně postojů u více než poloviny tvrzení v experimentální skupině,
- rozdíl mezi kontrolní a experimentální skupinou v retestovém dotazníku jsme nenaměřili,
- u definovaných faktorů není v retestu mezi experimentální a kontrolní skupinou rozdíl,
- signifikantní rozdíl změny postojů ve faktorech vliv ostatních a sebehodnocení řídičských dovedností je prokázán u obou zkoumaných skupin,
- při retestu není rozdíl v rizikovém chování mezi experimentální a kontrolní skupinou ve více než polovině faktorů,
- snížení rizikového chování nastává v experimentální skupině jen tehdy, dochází-li k němu i v kontrolní skupině.

Zamítnuté hypotézy ukazují minimální rozdíl u experimentální a kontrolní skupiny v počtu změněných postojů z hlediska hodnocení jednotlivých tvrzení i vytyčených faktorů.

Celkově lze shrnout, že účinnost dopravně bezpečností metody Close To nebyla prokázána.

Subjektivně vnímaný přínos besedy je spíše kladný. Žáci si z besedy pamatují příběh peer mentora s následky, emoce strachu a bezmoci, zásady bezpečné jízdy a fakt, že nehoda se může stát i jim. Do diskuze by přidali další příběhy a peer mentory, fotografie, dokumentaci a nákres situace a zvolili by vážnější nehody.

Pro peer mentory je zapojení do projektu možností, jak ze své nehody vytěžit něco pozitivního a varovat jiné mladé řidiče před chybami, které sami udělali.

Učitelé autoškol zařazení besed vítají, nicméně si myslí, že podobná výuka by měla probíhat dříve, v hodinách dopravní výchovy, a také by měla být realizována opakovaně a s využitím názorných pomůcek.

Hodnocení metody v rámci projektu postrádá metodologickou korektnost (měřit chování, ne postoje, nebo mít za cíl projektu měnit postoje, ne chování), statistickou preciznost (lépe propracovaný systém dotazníků) a proporcionálněji lepší výběr probandů.

Pro zlepšení metody a její potenciální vliv na postoje a rizikové chování navrhuje: klást důraz na výběr a výcvik peer mentorů, zvážit používání metody v rámci výuky do-

právní výchovy, zařadit více příběhů do jedné besedy, používat názorné pomůcky, besedy opakovat v rámci uceleného cyklu zaměřujícího se na různé rizikové oblasti a více propagovat v médiích.

Souhrn

Cílem práce je zmapovat současnou situaci v ČR v oblastech primární prevence rizikového chování v dopravě, dopravní bezpečnosti a výchovy, výuky řidičů a osobnosti mladého řidiče, posoudit účinnost dopravně bezpečnostní metody Close To ve výuce mladých řidičů, popsat silné a slabé stránky dané metodiky a navrhnout doporučení pro zavedení do praxe.

Rizikové chování obsahuje prvek ztráty, její očekávání a pravděpodobnost s jakou nastane. Může se stát antisociálním, porušuje-li normy stanovené a uznávané konkrétní společností. Za kritické období rozvoje rizikového chování se označuje adolescence. Primární prevence nachází své uplatnění v ranějších údobích lidského života, než je adolescence. Za účinnou se považuje taková primární prevence, která je systematická, kontinuální, cílená, pozitivně orientovaná a má včasný začátek (již v předškolním věku).

V dopravě se rizikové chování projevuje hlavně agresivním stylem jízdy, nepřiměřenou rychlostí, jízdou pod vlivem alkoholu a drog, neukázněností, přeceňováním schopností, telefonováním za jízdy, nepoužíváním bezpečnostních pásů atd. Za primární prevenci v dopravě označujeme soubor opatření působících na účastníky silničního provozu výchovou a výcvikem, vytvářením bezpečného dopravního prostředí, legislativními úpravami a represivními akcemi (dohledem nad dodržováním pravidel) nebo dopravně bezpečnostními kampaněmi. Jedna z účinných cest působení je tzv. peer metoda.

Primární prevence začíná dopravní výchovou již v mateřských školách a rozvíjí se až po celoživotní vzdělávání realizované v kurzech bezpečné jízdy. Doplnkem tohoto vzdělávání jsou dopravně bezpečnostní kampaně (např. Bezpečná školka, Domluvme se, BESIP Team, The Action, Nemyslíš-zaplatíš! a další).

Předpokladem aktivního zapojení se do silniční dopravy je získání řidičského oprávnění. Autoškoly poskytují výuku teoretickou i praktickou. Nyní se přidává i prvek výchovného působení, které má přinést snížení rizikového řízení u začínajících řidičů, což roli autoškol posouvá. Možná zlepšení spatřujeme v zavedení tzv. řidičáku na zkoušku, účasti dopravních psychologů při výběru a výcviku řidičů nebo speciální pravidla pro mladé řidiče. Cílem se stává bezpečný způsob jízdy osvojený co největším počtem účastníků provozu.

Osobnost řidiče determinuje způsob, jakým se ve vozidle chová. Jeho řízení je určeno především temperamentem, charakterem, pozorností, senzomotorickými činnostmi, způsobem rozhodování, percepčními schopnostmi a osobnostními vlastnostmi. Rizikového řidiče charakterizuje agresivita, nepřizpůsobivost, dominance, špatné sebepojetí, nezodpověd-

nost, extroverze, vyhledávání vzrušení a emoční nestabilita. Větší sklony k rizikové jízdě mají muži. Vlastnosti emoční nestabilita, touha objevovat, hledání vlastní identity, nezávislost a svoboda provází více než jiné právě období adolescence a mladé dospělosti. Také proto statistiky tuto věkovou skupinu označují za nejrizikovější, s největším počtem nehod a úrazů. Na osobnosti mladého řidiče se podepisuje věk, nezkušenost, akcentovaná nestabilita zmíněných rizikových vlastností, a také neschopnost čelit vlivu okolí.

O osobnosti řidiče se dozvídáme prostřednictvím jeho postojů, které k dopravě zaujímá. Postoje se u něj tvoří od raného dětství jako reakce na předávané znalosti, dovednosti nebo zkušenosti. Můžeme je měnit přesvědčováním, podáváním informací, poukazováním na problém atd. Lze je měřit postojovými škálami. To však s ohledem na predikci následného chování přináší omezení.

Projekt Close To je založen na metodě emocionálního působení příběhu předávaného peer mentorem ve výuce autoškoly. Snaží se minimalizovat tendence mladých začínajících řidičů riskovat. Peer mentory jsou mladí řidiči, kteří se stali oběťmi, viníky nebo účastníky nehody, projdou dvoudenním výcvikem a jsou ochotni otevřeně hovořit o své zkušenosti na besedách v autoškolách. Účinnost projektu měří dotazníky postojů, rizikového chování, spokojenosti s besedou doplněné o demografické údaje.

Teoretická východiska naznačují, že projekt, jak je nastaven a hodnocen, nepřinese změnu postojů a rizikového chování kvůli jednorázovosti besed, nekontinuálnímu působení, nevyužívání názorných multimediálních pomůcek. Podíl na nepřesném měření postojů má i metodika vytvořených evaluačních dotazníků.

Za účinnou bude metoda považována, změní-li více než polovinu postojů a rizikového chování deklarovaného v dotaznících u experimentální skupiny. Subjektivní účinnost pak prokáže spokojenost účastníků s besedou.

Tato práce vznikla jako součást mezinárodního projektu, což přináší omezení z hlediska metodologie celého výzkumu.

Výzkum má za cíl porovnat změny v postojích a rizikovém chování u respondentů experimentální a kontrolní skupiny, zjistit účinnost dopravně bezpečnostní metody Close To, popsat silné a slabé stránky uvedené metodiky, určit potenciál metody a navrhnout doporučení pro její další realizaci. Hypotézy zjišťují, zda se liší experimentální a kontrolní skupina, zda test a retest vykazuje známky změny postojů a rizikového chování, popř. které definované faktory budou měněny. Výzkumné otázky se zaměřují na subjektivní hodnocení účastníků, peer mentorů a učitelů autoškol.

Metodou příležitostného výběru jsme získali data od 1006 osob. Konečný výzkumný soubor čítá 278 probandů. Svůj názor prezentovalo 7 peer mentorů a 8 učitelů autoškol. Výzkum má charakter evaluační studie, kvaziexperimentu. Metodou získávání dat jsou dotazníky. Analýza dat probíhá na základě předem daných faktorů vyhodnocením statistickými metodami.

Výsledky graficky ukazují změny jednotlivých postojů u obou skupin. Navržené hypotézy jsou vyhodnoceny s využitím určených faktorů pomocí Wilcoxonova párového testu, Kolmogorova-Smirnovova testu a Mann-Whitneyova U-testu.

Diskuze naznačuje omezení daného výzkumu a metodiky projektu Close To, hodnotí možné příčiny potvrzení či zamítnutí hypotéz, srovnává s hodnocením jiných kampaní a popisuje dosažení cílů.

Výzkum potvrzuje, že besedy s peer mentory nemají vliv na postoje a rizikové chování řidičů, ve výsledcích se spíše projevují intervenující proměnné. K tomuto výsledku docházíme na základě námi vytyčených osmi hypotéz, ze kterých se potvrdilo šest. Výsledky neprokazují dostatečnou odlišnost kontrolní a experimentální skupiny, změněny byly stejné faktory postojů, na což zřejmě nemá vliv beseda s peer mentorem, ale jiné proměnné (v úvahu připadá získání řidičských zkušeností a nadhledu, efekt morčete, setkání s nehodou). I u rizikového chování jsme naměřili více změn u kontrolní skupiny než u experimentální, což prokazuje vliv jiných faktorů než působení besedy. Účinnost dopravně bezpečnostní metody Close To prokázána nebyla.

Subjektivní účinnost můžeme hodnotit kladně. Žáci jsou s besedou spokojeni, do diskuze by přidali další příběhy a peer mentory, fotografie, dokumentaci a nákres situace a zvolili by vážnější nehody.

Peer mentoři se zapojují do projektu proto, aby ze své nehody vytěžili něco pozitivního a varovali jiné mladé řidiče před chybami, které sami udělali.

Učitelé autoškol vidí v metodě možnost zkvalitnění výuky, nicméně reflektují i její omezení a pozdní zařazení v rámci dopravní výchovy.

Pro zlepšení metody a její potenciální vliv na postoje a rizikové chování navrhuje: klást důraz na výběr a výcvik peer mentorů, zvážit používání metody v rámci výuky dopravní výchovy, zařadit více příběhů do jedné besedy, používat názorné pomůcky, besedy opakovat v rámci uceleného cyklu zaměřujícího se na různé rizikové oblasti a metodu více propagovat v médiích.

Použitá literatura

Citováno dle normy APA¹³.

Monografie:

- Antušek, I. (1998). *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha: Grada Publishing.
- Balcar, K. (1991). *Úvod do studia psychologie osobnosti*. Chrudim: MACH.
- Bém, P., Kalina, K. (2003). Úvod do primární prevence: východiska, základní pojmy a přístupy. In Kalina, K. a kol., *Drogy a drogové závislosti 2, mezioborový přístup* (s. 274 – 284). Praha: Úřad vlády České republiky.
- Bjørnskau, T., Sagberg, F. (2005). What do novice drivers learn during the first months of driving? Improved handling skills or improved road user interaction? In Underwood, G. (Eds.), *Traffic and transport psychology. Theory and Application: Proceedings of the ICTTP 2004* (p. 129 – 140). Amsterdam: Elsevier.
- Böcher, W. (1976). Vznik a snižování agresí v silničním provozu. In Kolektiv autorů, *Bezpečnost silničního provozu. Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi. 2. díl* (s. 20 – 43). Praha: ČVTS.
- Čačka, O. a kol. (1975). *Dopravní výchova*. Brno: UJEP Brno.
- Čížková, J. (2000). *Psychologie osobnosti*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Faus, P. (2005). *Autoškola. Poprvé za volantem*. Brno: CP Books.
- Faus, P. (2008). *Autoškola. Příručka pro začínající řidiče*. Brno: Computer Press.
- Ferjenčík, J. (2000). *Úvod do metodologie psychologického výzkumu*. Praha: Portál.
- Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál.
- Heinrichová, J. (2006). *Bezpečná cesta do školy: projekt pro dopravní výchovu dětí*. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
- Helus, Z. (2003). *Osobnost a její vývoj*. Praha: Univerzita Karlova v Praze – Pedagogická fakulta.
- Hewstone, M., Stroebe, W. (2006). *Sociální psychologie*. Praha: Portál.

¹³ Odkaz na citaci uvedený před tečkou platí pro danou větu, odkaz na citaci za tečkou platí pro všechny předchozí věty, popř. celý odstavec, odkaz na začátku odstavce platí pro danou větu nebo celý odstavec, není-li uveden na konci odstavce jiný odkaz.

- 📖 Höfner, K. J. (1976). Základy dopravně psychologického vyšetření řidičů motorových vozidel. In Kolektiv autorů, *Bezpečnost silničního provozu. Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi. 2. díl* (s. 44 – 56). Praha: ČVTS.
- 📖 Hoskovec, J., Pour, J., Štikar, J. (1970). *Mládež a silniční doprava*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- 📖 Hoskovec, J., Pour, J., Štikar, J. (1972). *Výcvik řidičů a psychologie*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- 📖 Hošek, V. (1999). *Psychologie odolnosti*. Praha: Karolinum.
- 📖 Chorvát, F., Orlík, J. (1980). *Za volantem člověk*. Bratislava: Šport Blava.
- 📖 Janoušek, S. (2006). *Aby tě auto nepřejelo: prevence dopravních úrazů na 1. stupni ZŠ: edukativní text pro pedagogy*. Praha: Státní zdravotní ústav.
- 📖 Jiránek, V. (2009). *Člověk za volantem*. Praha: Gallery.
- 📖 Kopecký, Z., Pavlíček, K. (2006). *Dopravně bezpečnostní činnost (zvláštní část)*. Praha: POLICE HISTORY.
- 📖 Kučerová, H. (2006). *Dopravní přestupky v praxi*. Praha: Linde Praha, a. s.
- 📖 Langmeier, J., Krejčířová, D. (2006). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada.
- 📖 Límová, L. (2006). *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Nakladatelství Karolinum.
- 📖 Macek, P. (2003). *Adolescence*. Praha: Portál.
- 📖 Mikšík, O. (2007). *Psychologická charakteristika osobnosti*. Praha: Nakladatelství Karolinum.
- 📖 Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.
- 📖 Nakonečný, M. (1998). *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia.
- 📖 Nalmpantis, D., Naniopoulos, A., Bekiaris, E., Panou, M., Gregersen, N. P., Falkmer, T., Baten, G., Dols, J. F. (2005). “TRAINER“ project: Pilot application for evaluation of new driver training technologies. In Underwood, G. (Eds.), *Traffic and transport psychology. Theory and Application: Proceedings of the ICTTP 2004* (p. 141 – 156). Amsterdam: Elsevier.
- 📖 OECD/ECMT Transport research centre. (2006). *Young drivers. The road to safety*. London: OECD Publishing.
- 📖 Orvin, G. H. (2001). *Dospívání – kniha pro rodiče*. Praha: Grada.
- 📖 Pavlíček, K., Kopecký, Z. (2004). *Dopravně bezpečnostní činnost (obecná část)*. Praha: POLICE HISTORY.

- 📖 Plháčková, A. (2007). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia.
- 📖 Porada, V. a kol. (2000). *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a. s.
- 📖 Reiterová, E. (2008). *Základy psychometrie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- 📖 Reiterová, E. (2009). *Základy statistiky pro studenty psychologie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- 📖 Rothengatter, T., Huguenin, R. D. (2004). *Traffic and transport psychology: theory and application. Proceedings of the ICTTP 2000*. Amsterdam: Elsevier.
- 📖 Růžička, B. (2001). *Jak jezdit rychle a bezpečně*. Praha: Computer Press.
- 📖 Ryba, J. (2004). *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s.
- 📖 Řehan, V. (2007). *Sociální psychologie: studijní texty pro distanční studium. 2. díl*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- 📖 Říčan, P. (2007). *Psychologie osobnosti. Obor v pohybu*. Praha: Grada.
- 📖 Schröter, Z. (2009). *Autoškola. Moderní učebnice*. Praha: Grada Publishing, a. s.
- 📖 Skácelová, L. (2003a). Prevence ve výuce – základní pedagogické principy. In Kalina, K. a kol., *Drogy a drogové závislosti 2, mezioborový přístup* (s. 291 – 299). Praha: Úřad vlády České republiky.
- 📖 Skácelová, L. (2003b). Vrstevnické skupiny, peer programy. In Kalina, K. a kol., *Drogy a drogové závislosti 2, mezioborový přístup* (s. 307 – 310). Praha: Úřad vlády České republiky.
- 📖 Skládaná, P. (2005). *SARTRE 3 v České republice. Postoje řidičů k bezpečnosti silničního provozu*. Brno: CDV.
- 📖 Smékal, V. (2009). *Pozvání do psychologie osobnosti: člověk v zrcadlení vědomí a jednání*. Brno: Barrister and Principal.
- 📖 Stojan, M. et al. (2008a). *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno: MSD.
- 📖 Stojan, M. et al. (2008b). *Dopravní výchova v RVP pro 2. stupeň ZŠ. Část I.: Obecná analýza s příklady implementace*. Brno: MSD, s. r. o.
- 📖 Svenson, G. R. a spol. (2003). *Doporučení Evropské unie pro peer výchovu v prevenci HIV/AIDS*. Praha: SZÚ, CEMK/Pracoviště manažera Národního programu HIV/AIDS.
- 📖 Štáblová, R. (2003). *Drogy v silniční dopravě*. Praha: Policejní akademie ČR.

- 📖 Štikar, J., Hoskovec, J., Pour, J. (1981). *Psychologie bezpečné jízdy*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- 📖 Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod*. Praha: Nakladatelství Karolinum.
- 📖 Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Nakladatelství Karolinum.
- 📖 Tesarčíková, A. (2002). Probační a mediační služba ČR. In Juráková, M., *Primární prevence: sborník pro metodiky primární prevence sociálně patologických jevů* (s. 46 – 47). Liberec: Technická univerzita.
- 📖 Trimpop, R. M. (1994). *The Psychology of Risk Taking Behavior*. Amsterdam: Elsevier Science B. V.
- 📖 Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). (2008). Praha: Armex.
- 📖 Vágnerová, M. (2000). *Vývojová psychologie: dětství, dospělost, stáří*. Praha: Portál.
- 📖 Výrost, J. (1989). *Sociálno-psychologický výskum postojov*. Bratislava: Veda.
- 📖 Výrost, J., Slaměník, I. (2008). *Sociální psychologie*. Praha: Grada.
- 📖 Weigel, O. (2006). *Autoškola. Pravidla, značky, testy*. Brno: Computer Press.

Články:

- 📖 Arnett, J. J., Offer, D., Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: "State" and "Trait" factors. *Accident Analysis & Prevention, 1*, 57 – 63.
- 📖 Bianco, A., Trani, F., Santoro, G., Angelillo, I. (2005). Adolescents' attitudes and behaviour towards motorcycle helmet use in Italy. *European Journal of Pediatrics, 4*, 207 – 211.
- 📖 Castello, J. & Pérez, J. (2004). Sensitivity to punishment and sensitivity to reward and traffic violations. *Accident Analysis & Prevention, 36*, 947 - 952.
- 📖 Hanzlíková, I (2004). Proč selháváme za volantem. *Psychologie dnes, 6*, 14 – 15.
- 📖 Herzberg, P. Y. (2009). Beyond "accident-proneness": Using five-factor model prototypes to predict driving behavior. *Journal of Research in Personality, 43*, 1096 - 1100.
- 📖 Houston, J. M., Harris, P. B., Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology, 2*, 269 – 278.














- ☞ Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 651 - 665.
- ☞ Lajunen, T. (2001). Personality and accident liability: Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? *Personality and Individual Differences*, 31, 1365 - 1373.
- ☞ Lajunen, T., Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243 - 255.
- ☞ Machin, M. A., Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 40, 541 - 547.
- ☞ Neighbors, C., Vietor, N. A., Knee, C. R. (2002). A motivational model of driving anger and aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28, 324 - 335.
- ☞ Özkan, T., Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38, 533 - 545.
- ☞ Renner, W., Anderle, F. G. (2000). Venturesomeness and extraversion as correlates of juvenile drivers' traffic violations. *Accident Analysis & Prevention*, 32, 673 - 678.
- ☞ Rosenbloom, T., Ben-Eliyahu, A., Nemrodov, D. (2009). Self-concept and dangerous driving proclivity in male and female Israeli drivers. *Social Behavior and Personality*, 37, 539 - 544.
- ☞ Sherman, K., Lapidus, G., Gelven, E., Banco, L. (2004). New Teen Drivers and Their Parents: What They Know and What They Expect. *American Journal of Health Behavior*, 5, 387 - 396.
- ☞ Skalička, V. (2008). Epidemiologie a prevence dopravních úrazů. *Practicus*, 10, 22 - 26.
- ☞ Smith, D. L., Heckert, T. M. (1998). Personality characteristics and traffic accidents of college students. *Journal of Safety Research*, 29, 163 - 169.
- ☞ Sobotková, V., Blatný, M., Jelínek, M., Hrdlička, M., Urbánek, T. (2009). Typologie antisociálního chování v rané adolescenci a jeho vztah k dalším formám rizikového chování. *Československá psychologie*, 5, 428 - 440.

- ☞ Stránský, Z. (2000). Psychologie v praxi bezpečnosti silničního provozu. In *Sborník prací filozofické fakulty brněnské univerzity P4* (s. 175 – 184). Brno: Masarykova univerzita.
- ☞ Strnadová, Z., Schmeidler, K. (2008). Dopravní bezpečnost dětí a starých lidí ve městech. *Psychologie v ekonomické praxi, 3-4*, 87 – 89.
- ☞ Sundeen, M. (2008). Driving while distracted. *State Legislatures, 5*, 20 – 21.
- ☞ Šmolíková, J., Hoskovec, J., Štikar, J. (2008). Potenciálně nehodoví agresivní řidiči. *Psychologie v ekonomické praxi, 3-4*, 83 – 86.
- ☞ Taris, T. W. (1997). Reckless driving behaviour of youth: Does locus of control influence perceptions of situational characteristics and driving behaviour? *Personality and Individual Differences, 23*, 987 - 995.
- ☞ Taris, T. W. (1998). Students' subjective appraisals of driving behavior. *The Journal of Social Psychology, 138*, 505 - 513.
- ☞ Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 4*, 279 - 297.
- ☞ Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science, 41*, 427 - 443.
- ☞ Vavrik, J. (1997). Personality and risk-taking: A brief report on adolescent male drivers. *Journal of Adolescence, 20*, 461 - 465.
- ☞ West, R., Hall, J. (1997). The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Applied Psychology: An International Review, 46*, 253 - 264
- ☞ Yilmaz, V., Çelik, H. E. (2004). A model for risky driving attitudes in turkey. *Social Behavior & Personality: An International Journal, 32*, 791 - 795.

Internetové zdroje:

- ☞ Aral. (2003, 13. 8). *Aral, dejte přednost bezpečnosti! Téma 3: Diskopříběh aneb mladý řidič*. Retrieved 15. 1. 2010 from <http://www.aral.cz/lub-tiskove-zpravy-detail.php?id=8>.
- ☞ BESIP Team. (2009a). *Pro život na silnici*. Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.besipteam.cz/>.
- ☞ BESIP Team. (2009b). *Projekt BESIP Team*. Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.besipteam.cz/default.aspx?ido=27&sh=224600507>.

- ☞ BESIP Team. (2009c). *Témata BESIP Teamu*. Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.besipteam.cz/default.aspx?ido=136&sh=502588219>.
- ☞ BESIP. (2010). *Komplexní informace o aktivitách oddělení BESIP za rok 2009*. Retrieved 22. 2. 2010 from <http://www.ibesip.cz/files/=3012/Komplexní+informace+BESIP+2009.pdf>.
- ☞ Budský, R., Svoboda, J. (2009, leden). 100 let přípravy řidičů v České republice. In *Autoškolské noviny*. Retrieved 7. 2. 2010 from <http://www.asociaceautoskol.cz/admin/files/File/Informatika%20Brezina/Noviny-2009-01.pdf>.
- ☞ CDV. (2009). *Projekt Alarm*. Retrieved 14. 1. 2010 from <http://www.dopravnialarm.cz/>.
- ☞ Centrum bezpečné jízdy. (n.d). Retrieved 7. 2. 2010 from <http://www.polygon-most.cz/>.
- ☞ ČTK. (2008, 29. 9). *VIDEO: Nemyslíš, zaplatíš! Drsná kampaň za bezpečné silnice spuštěna*. Retrieved 22. 2. 2010 from <http://www.novinky.cz/domaci/150683-video-nemylis-zaplatis-drsna-kampan-za-bezpecne-silnice-spustena.html>.
- ☞ Gebauer, M. (2008, 14. 8.). *Základní informace o projektu The Action*. Retrieved 5. 12. 2009 from <http://www.theaction.cz/default.aspx?id=1&ido=3&sh=73304>.
- ☞ Gladius s.z.z. (n.d.). *Malina. Nadace Romana Kresty a Daniela Landy*. Retrieved 14. 1. 2010 from <http://www.nadace-malina.cz/>.
- ☞ Janíková, B. (2006a, 28. 2.). *Primární prevence. Definice primární prevence rizikového chování*. Retrieved 12. 12. 2009 from <http://www.adiktologie.cz/articles/cz/70/153/Primarni-prevence.html?acc=enb>.
- ☞ Janíková, B. (2006b, 28. 2.). *Rizikové chování*. Retrieved 12. 12. 2009 from <http://www.adiktologie.cz/articles/cz/70/154/Rizikove-chovani.html?acc=enb>.
- ☞ Kněžínek, J. (2010, 14. 1). *Když dechová zkouška, tak pro všechny*. Retrieved 16. 1. 2010 from <http://magazin.automix.centrum.cz/magazin/clanek.phtml?id=16454>.
- ☞ Král, J. (2009, 7. 7.). *Den prevence a osvěty v dopravě*. Retrieved 24. 11. 2009 from <http://www.vavyskov.cz/cs/content/den-prevence-osvety-v-doprave>.
- ☞ Ministerstvo dopravy. (2006). *ETesty – autoškola. Zkoušky uchazečů o řidičské oprávnění*. Retrieved 7. 2. 2010 from <http://etesty.mdcr.cz/>.
- ☞ Ministerstvo dopravy. (2008). *Nemyslíš-zaplatíš!* Retrieved 4. 3. 2010 from <http://www.nemylis-zaplatis.cz/>.
- ☞ Ministerstvo dopravy. (2009). *Základní informace o projektu*. Retrieved 15. 1. 2010 from <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Zakladni-informace-o-projektu>.

-  Novotný, J. (2010, 5. 2.). *Vybodovaných řidičů je už 24 tisíc, téměř všechno jsou muži.* Retrieved 5. 2. 2010 from <http://www.novinky.cz/domaci/191255-vybodovanych-ridicu-je-uz-24-tisic-temer-vsechno-jsou-muzi.html>.
-  Oddělení BESIP. (2010, 15. 1.). *Na českých silnicích zemřelo za rok 2009 o 160 lidí méně.* Retrieved 23. 2. 2010 from http://www.ibesip.cz/874_Na-ceskych-silnicich-zemrelo-za-rok-2009-o-160-lidi-mene.
-  Omega CZ, spol. s. r. o. (2009a, 18. 6.). *Děti – Chodci.* Retrieved 5. 2. 2010 from <http://bezpecnaskolka.cz/?p=345>.
-  Omega CZ, spol. s. r. o. (2009b). *Goodyear – Bezpečná školka.* Retrieved 6. 2. 2010 from http://bezpecnaskolka.cz/?page_id=4.
-  Omega CZ, spol. s. r. o. (2009c). *Vítejte na stránkách projektu Bezpečná školka!* Retrieved 5. 2. 2010 from <http://bezpecnaskolka.cz/>.
-  *Ostravská dopravní školička 2009.* (2009, 4. 9.) Retrieved 6. 2. 2010 from <http://www.dopravniskolicka.eu/diskuzni-forum/2/novinky.php>.
-  Pavlovská, A. (2008). *V první linii peer programu aneb výhody a limity vrstevnického preventivního programu.* Retrieved 14. 1. 2010 from <http://www.pprch.cz/Dokumenty/73/>.
-  Pokorný, P. (2006a). *Bezpečnostní pásy.* Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.czrso.cz/index.php?id=359>.
-  Pokorný, P. (2006b, únor). *Opatření zaměřené na začínající řidiče.* Retrieved 7. 2. 2010 from <http://www.czrso.cz/index.php?id=372>.
-  Skládaná, P., Tecl, J., Rehnová, V. (2006). *Bezpečnostní informační kampaně pro účastníky silničního provozu.* Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.czrso.cz/index.php?id=351>.
-  STEM. (2008). *Názory mladistvých na projekt The Action. Akce studenti [Závěrečná zpráva z ankety mezi studenty].* Retrieved 5. 12. 2009 from http://www.ibesip.cz/files/=1439/Zprava_STEM_BESIP_Studenti.doc.
-  Stojan, M. (2007, 21. 6). *Dopravní výchova předchází nehodám dětí.* Retrieved 25. 1. 2010 from <http://clanky.rvp.cz/clanek/o/z/1443/DOPRAVNI-VYCHOVA-PREDCHAZI-NEHODAM-DETI.html/>.
-  Strnadová, Z. (2008). *Rizikové chování mladých řidičů.* Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.pprch.cz/Dokumenty/77/>.

- ☞ Sunkovská, B. (2007). *Aktivity BESIP v oblasti dopravní výchovy*. Retrieved 16. 1. 2010 from <http://www.pprch.cz/Dokumenty/111/>.
- ☞ Šedá, E. (2006). *Close to. Prevence rizikového chování mladých začínajících řidičů*. Retrieved 15. 1. 2010 from <http://www.pprch.cz/Dokumenty/100/>.
- ☞ Šedá, E. (2005). *Dopravní výchova dětí a mládeže k bezpečnosti – dospívající mládež*. Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.czrso.cz/index.php?id=124>.
- ☞ Šedá, E. (n.d.). *Využití konceptu „CLOSE TO“ k prevenci rizikového chování mladých začínajících řidičů*. Retrieved 14. 1. 2010 from <http://www.autoskoly.cz/CloseTO.pdf>.
- ☞ Šťastný, J. (2009, 3. 6). *Bezpečná školka*. Retrieved 5. 2. 2010 from http://www.sdruzenihracky.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=86&Itemid=1.
- ☞ Šucha, M. (2008b, 25. 12.). *Kam jedeš primární prevence?* Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.pprch.cz/Dokumenty/78/>.
- ☞ Šucha, M. (2008a, 25. 7.). *Drogy a řízení – mýty a polopravdy*. Retrieved 12. 12. 2009 from <http://www.adiktologie.cz/articles/cz/70/1353/Drogy-a-rizeni-myty-a-polopravdy.html?acc=enb>.
- ☞ Šucha, M., Miovský, M., Dolejš, M. (2007, 10. 12). *Evaluaace preventivní kampaně: „Domluvme se“*. Retrieved 7. 12. 2009 from <http://www.pprch.cz/Dokumenty/113/>.
- ☞ *Telefonování za volantem je nešvarem. Vede i k tragédiím*. (2009, 24. 12.). Retrieved 18. 1. 2010 from <http://ceskolipsky.denik.cz/nehody/telefonovani-za-volantem-je-nesvarem-20091224.html>.
- ☞ Tesařík, J., Sobotka, P. (2010, 15. 1.). *Stručná informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2009*. Retrieved 17. 1. 2010 from <http://www.policie.cz/soubor/vyhodnoceni-nehodovosti-2009.aspx>.
- ☞ Weinberger, J. (2002a). *Řidiči začátečníci*. Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.czrso.cz/index.php?id=292>.
- ☞ Weinberger, J. (2002b). *Zvláštnosti mladistvých ve způsobu jízdy a v chování při jízdě*. Retrieved 18. 1. 2010 from <http://www.czrso.cz/index.php?id=293>.
- ☞ WHO. (2004). *World report on road traffic injury prevention* (NLM classification: WA 275). Geneva: World Health Organization. Retrieved 24. 11. 2009 from <http://whqlibdoc.who.int/publications/2004/9241562609.pdf>.
- ☞ WHO. (2006). *Road traffic injury prevention training manual*. Retrieved 13. 1. 2010 from http://whqlibdoc.who.int/publications/2006/9241546751_eng.pdf.

- ☞ *Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.* (2000). Retrieved 7. 2. 2010 from <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/D704012C-BBB4-45F3-8C6F-0A18865DC0EA/0/z24700.rtf>.
- ☞ *Zákon č. 411/2005 Sb.* (2005). Retrieved 7. 2. 2010 from <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=sb05411&cd=76&typ=r>.

Ostatní zdroje:

- ☞ CDV. (2010). *Informace o projektu Close to* [Ústní sdělení].
- ☞ CLOSE TO. (2010). *Module CLOSE TO. Prevence rizik pro začínající řidiče* [Nepublikovaný manuál k projektu].
- ☞ FGM-AMOR. (2006). *Module CLOSE-TO* [Project proposal for a grant application].
- ☞ FGM-AMOR a kol. (2006). *Final Report* [Závěrečná zpráva]. Austria.
- ☞ Škoda auto, a. s. (n.d.) *Škoda hrou* [Multimediální webová stránka]. Retrieved 15. 1. 2010 from www.skodahrou.cz.
- ☞ The Action. (2009). *The Action – BESIP Tour 2009* [Multimediální show]. 25. 11. 2009, Kroměříž.
- ☞ Zámečník, P. (2010, 9. 2.). *Modul Close to* [Ústní sdělení]. Konference k projektu Close To konaná dne 9. 2. 2010, Brno.

Přílohy

Příloha č. 1: Abstrakt diplomové práce v českém jazyce

Příloha č. 2: Abstrakt diplomové práce v anglickém jazyce

Příloha č. 3: Zadání diplomové práce

Příloha č. 4: Hudební nahrávka a leták ke kampani Domluvme se (viz příložené CD)

Příloha č. 5: Karta, leták, rozhlasová reklama a videoklip k multimedialní show The Action
(viz příložené CD)

Příloha č. 6: Témata Besip teamu (viz příložené CD)

Příloha č. 7: Videá Nemyslíš – zaplatíš! (viz příložené CD)

Příloha č. 8: Materiály ke Close To (viz příložené CD)

Příloha č. 9: Dotazníky k projektu

Příloha č. 1: Abstrakt diplomové práce v českém jazyce

Vysoká škola: **Univerzita Palackého Olomouc**

Fakulta: **filozofická**

Katedra: **psychologie**

Školní rok: **2009/2010**

ABSTRAKT

Jméno: **Jana Lehnerová**

Obor: **Magisterská jednooborová psychologie** Rok imatrikulace: **2005**

Vedoucí práce: **PhDr. Matůš Šucha, Ph.D.**

Oponent:

Počet stran, znaků, příloh: **108 stran, 190 999 znaků s mezerami textu, 9 příloh**

Název diplomové práce:

Účinnost dopravně bezpečnostní metody „CLOSE TO“ při výuce mladých řidičů

Abstrakt diplomové práce:

Předkládaná práce mapuje oblasti primární prevence a rizikového chování v dopravě, dopravní výchovu a bezpečnostní kampaně, výcvik v autoškole, osobnost mladého řidiče a metodiku projektu Close To. Cílem projektu je pomocí vyprávění dopravní nehody peer mentora působit preventivně na emoce mladých řidičů. Evaluace měří účinnost metody na změnu postojů a rizikového chování pomocí dotazníků. Výsledky účinnost neprokázaly. Beseda s peer mentorem nemá na postoje a rizikové chování vliv. Metoda Close To má po zapracování připomínek potenciál na zlepšení.

Klíčová slova: **primární prevence rizikového chování v dopravě, dopravní výchova, výcvik řidičů, osobnost mladého řidiče, postoje řidičů, Close To**

Příloha č. 2: Abstrakt diplomové práce v anglickém jazyce

University: **Palacky University Olomouc**

Faculty: **philosophical**

Department: **psychology**

Academic Year: **2009/2010**

ABSTRACT

Name: **Jana Lehnerová**

Field of study: **Psychology – Master-time study** Year of Matriculation: **2005**

Supervisor: **PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.** Opponent:

Number of pages: **108 pages, 190 999 signs with spaces of text, 9 supplements**

Name of the thesis:

The Efficacy of Traffic Safety Method „CLOSE TO“ in Education of Young Drivers

Abstract of the thesis:

The presented thesis identifies areas of primary prevention and risk behavior in transport, traffic education and safety campaigns, training in driving school, the young driver's personality and methodology of the project Close To. The project's aim is to influence emotions of young drivers by using narration of peer mentor's accident. The evaluation based on questionnaires measures the effectiveness of the method to change attitudes and risk behavior using. The results didn't show any effectiveness. Discussion with peer mentor doesn't affect attitudes and risky behavior. Module Close To has the potential to incorporate comments for improvement.

Keywords: **primary prevention of risk behaviour in traffic, traffic education, driver's training, personality of young driver, attitudes of drivers, Close To**

Příloha č. 3: Zadání diplomové práce

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Akademický rok: 2008/2009

Studijní program: Psychologie
Forma: Prezenční
Obor/komb.: Psychologie (PS)

Podklad pro zadání DIPLOMOVÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
LEHNEROVÁ Jana	Březinská 222, Petřvald	F05411

NÁZEV TÉMATU ČESKY:

Účinnost dopravně bezpečnostní metody CLOSE TO při výuce mladých řidičů

NÁZEV TÉMATU ANGLICKY:

The Efficacy of Traffic Safety Method CLOSE TO in the Education of Young Drivers

VEDOUCÍ PRÁCE:

PhDr. Matuš Šucha, Ph.D. - PCH

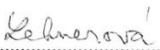
ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

1. Studium literatury z oblasti dopravní psychologie, metodologie, dopravního vzdělávání a materiálů k projektu CLOSE TO.
2. V teoretické části diplomové práce budou zpracována tato témata: primární prevence rizikového chování, problematika postojů, osobnost mladého řidiče, inovativní dopravně bezpečnostní metody, způsoby výuky řidičů, metodika projektu CLOSE TO.
3. Cílem výzkumu bude ověřit účinnost dopravně bezpečnostní metody CLOSE TO při výuce mladých řidičů.
4. Metodologie výzkumu: kvantitativní zhodnocení dotazníků T 1, 2, 3, které jsou součástí metodiky vyhodnocení metody CLOSE TO, hlavní metodou bude dotazníkové šetření. Výzkumný soubor bude tvořit cca 300 - 500 mladých řidičů (studentů autoškol), kteří budou zapojeni do metody CLOSE TO. Část studentů autoškol bude kontrolní skupinou. Rozsah práce: min. 80 stran

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

- Antušek, I. (1998). Lexikon začínajícího řidiče. Praha: Grada Publishing.
- Dorn, L. (2005). Driver behaviour and training. Vol. 2. Hampshire: Ashgate Publishing Limited.
- Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.
- Hošek, V. (1999). Psychologie odolnosti. Praha: Karolinum.
- Rothengatter, T., Huguenin, R. D. (2004). Traffic and Transport Psychology. London: Elsevier.
- Skládaná, P. (2005) SARTRE 3 v České republice: postoje řidičů k bezpečnosti silničního provozu. Brno: Centrum dopravního výzkumu.
- Štablová, R. (2003). Drogy v silniční dopravě. Praha: Policejní akademie České republiky.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). Psychologická prevence nehod: teorie a praxe. Praha: Karolinum.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum.
- Časopisecká literatura k tématu (domácí a zahraniční), relevantní elektronické zdroje.

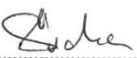
Podpis studenta:


.....



Datum: 22.4.2009

Podpis vedoucího práce:


.....

Datum: 27.4.2009

Podpis vedoucího katedry:


.....

Datum: 29.4.2009

Podpis děkana:


.....

Datum: 07.05.2009

Příloha č. 9: Dotazníky k projektu

Dotazník T¹

V rámci projektu Evropské unie “Close to - předcházení nebezpečí u začínajících řidičů” (Close to: risk prevention for beginning drivers) vytváříme novou metodu výuky v autoškolách, abychom zlepšili její kvalitu pro žadatele o řidičské oprávnění. Jsme rádi, že se projektu zúčastníte. Vyplněním dotazníků přispějete k dobré věci. Zaručujeme, že nikdo, ani rodiče, ani Váš učitel v autoškole, ani kdokoli jiný nebude mít přístup k Vaším odpovědím! Odpovězte prosím na následující otázky.

Předem děkujeme za spolupráci.

Prosím vyplňte údaje, které nám poslouží k správnému třídění dotazníků:

Datum: _____

Hodina začátku besedy: _____

Autoškola (název, město): _____

Váš kód (Způsob vytvoření: První písmeno křestního jména + první jméno příjmení + rok narození, např.

Petr Novák narozený 1982: PN1982): _____

Nejdříve bychom se rádi dozvěděli něco o Vás:

1. Jste	muž	žena	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Kdy jste se narodil/a?	rok	měsíc	den
	1 9		
3. Ve kterém městě nyní žijete ? _____			

4. Co momentálně děláte? (prosím zakřížkujte pouze jednu odpověď)	
<input type="checkbox"/> Střední školu	<input type="checkbox"/> Jsem bez práce
<input type="checkbox"/> Praktickou přípravu na profesi V jakém povolání?:	<input type="checkbox"/> Jsem zaměstnaný/á Jaké povolání?:
<input type="checkbox"/> Studuji na vysoké škole	<input type="checkbox"/> Něco jiného (vypište):

5. Kdy plánujete dělat praktickou zkoušku?	měsíc & rok:
6. Kolik teoretických hodin (výuky) máte již za sebou?	Počet:
7. Kolik praktických hodin (jízdy) máte již za sebou?	Počet:

8. Mnoho lidí říká, že řízení je důležitou součástí života. Zde je seznam tvrzení, která se týkají řízení. Označte, prosím, v jaké míře souhlasíte s následujícími tvrzeními:

	Naprostou souhlasím	Souhlasím	Ani souhlasím/ani nesouhlasím	Nesouhlasím	Silně nesouhlasím
1. Když se budu starat o sebe i o druhé, stanu se dobrým řidičem/řidičkou.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Jsi “idiot”, když jezdíš příliš rychle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Budu dobrý/á (bezpečný/á) řidič/ka.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Nenechám se ovlivňovat druhými lidmi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Je v pořádku jezdit velmi rychle, když jsi dobrý/á (bezpečný/á) řidič/ka.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.	Řídit velmi rychle je zábava.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Dodržuji (vždy budu dodržovat) pravidla silničního provozu, když jsou přítomny děti, protože chci, aby se ode mě naučily, jak se mohou stát dobrými řidiči.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.	Je v pořádku jezdit velmi rychle, když to provoz dovolí.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.	Vždy bys měl dodržovat pravidla, když řídíš.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.	Rychlost zvýšená o 5-10 km je na-prosto v pořádku.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.	Cítím se dobře, když jsem ohleduplný k ostatním v silničním provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.	Myslím, že budu riskovat, když budu chtít udělat dojem na spolucestující nebo na ostatní.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.	Budu schopen/a zvládnout velmi dobře kritické situace v silničním provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14.	Když budu s ostatními (v autě), tak jim pravděpodobně budu chtít předvést svoje schopnosti.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15.	Nebudu mít problémy řídit v silničním provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.	Řízení spolu s ostatními by mě mohlo podněcovat k riskantnějšímu způsobu jízdy, než když jsem sám.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.	Protože mám málo řídičských zkušeností, tak budu zpočátku jezdit velmi opatrně.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. V následující části jsou uvedeny různé dopravní okolnosti a situace. Pokuste se prosím odhadnout a označit, jak často by se Vám daná situace v budoucnosti mohla při řízení přihodit poté, co dostanete řídičský průkaz.

	Nikdy	Zřídka	Obvykle	Často	Velmi často
1. Vyšší rychlost jízdy než obvykle, když spěchám.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Snížení pozornosti po několikahodinovém řízení.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Řízení poté, co jsem se trochu napil/a alkoholu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Řízení o více jak 20 km/h nad povolenou rychlostí.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Pocit, že mě druhý řidič provokuje.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Relaxace řízením auta, když se objeví nějaký problém.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Extrémní sebejistota při řízení auta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Neúměrně vysoká rychlost jízdy za zhoršených podmínek silničního provozu (např. špatná viditelnost, výskyt chodců, kluzký povrch vozovky atd.).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Pocit naštvání a vzteku, když řidič přede mnou pojede nižší rychlostí, než jedu já.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Řízení vozidla bez dostatečného odpočinku.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Účast ve složité dopravní situaci, ve které si nebudu jistý, jak se mám správně zachovat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Řízení pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Soutěžení s ostatními řidiči.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Nezapnutí bezpečnostních pásů v případě, že pojedete jen na kratší vzdálenost.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Vykonávání činností, které při řízení narušují vaši pozornost.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla, které jede přede mnou.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Jízda autem jen tak pro zábavu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Zloba na řidiče, který mě předjíždí.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Zábava v podobě riskantní jízdy v silničním provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Pocit, že stanovené rychlostní limity jsou většinou příliš omezující.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Zkušenosti s dopravními nehodami

1. Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody? (jestli ne, pokračujte otázkou č. 11)	ano <input type="checkbox"/>	ne <input type="checkbox"/>	
2. Pokud ano, kolikrát?	jednou <input type="checkbox"/>	dvakrát <input type="checkbox"/>	více než dvakrát <input type="checkbox"/>

Napište nám, prosím, více o následcích Vaší vážnější nehody. Zakřížkujte každé pravdivé tvrzení.

3. Jaký dopravní prostředek jste používal/a v té situaci? _____		
4. Kdy se to stalo? V roce: _____		
5. Byl/a jsem zraněn/a	<input type="checkbox"/> Ano	<input type="checkbox"/> Ne
6. Nějaký jiný účastník byl zraněn	<input type="checkbox"/> Ano	<input type="checkbox"/> Ne
7. Nikdo nebyl zraněn, ale byla způsobena materiální škoda	<input type="checkbox"/> Ano	<input type="checkbox"/> Ne
8. Stalo se něco jiného? Co: _____		

11. Zkušenost s dopravní nehodou (Vašeho blízkého kamaráda/ky)

1. Byl někdy účastníkem dopravní nehody někdo z Vašich kamarádů/kamarádek? (jestli ne, pokračujte na další straně)	<input type="checkbox"/> Ano	<input type="checkbox"/> Ne	
2. Pokud ano, kolikrát?	<input type="checkbox"/> Jednou	<input type="checkbox"/> Dvakrát	<input type="checkbox"/> Více než dvakrát

Napište nám, prosím, více o následcích této vážnější nehody. Zakřížkujte každé pravdivé tvrzení.

3. Jaký dopravní prostředek Váš/e kamarád/ka používal/a v té situaci? _____		
4. Kdy se to stalo? V roce: _____		
5. On/ona byl/a usmrcen/a nebo vážně zraněn/a (t.j. ošetření vyžadovalo lékařskou péči)	<input type="checkbox"/> Ano	<input type="checkbox"/> Ne
6. Nějaký jiný účastník byl zraněn nebo usmrcen	<input type="checkbox"/> Ano	<input type="checkbox"/> Ne
7. Nikdo nebyl zraněn, ale byla způsobena materiální škoda	<input type="checkbox"/> Ano	<input type="checkbox"/> Ne
8. Stalo se něco jiného, co?: _____		

Už to nebude dlouho trvat a dostanete svůj řidičský průkaz! Potom získáte na silnici vlastní zkušenosti. Rádi bychom Vás znovu oslovili po několika měsících a zeptali se na tyto Vaše dojmy. Pokud nemáte námítky, zase Vás zkontaktujeme!

Všichni, kdo se zúčastní druhého průzkumu, budou zařazeni do losování o zajímavé ceny!

Zde napište prosím adresu, na které bychom Vás mohli znovu kontaktovat (e-mailovou adresu nebo poštovní adresu). Upřednostňujeme použití e-mailové adresy:

e-mailová adresa: _____

Příjmení: _____

Jméno: _____

Adresa _____

(ulice, město, PSČ): _____

Vaše osobní údaje slouží pouze k tomuto vědeckému účelu, abychom Vás mohli znovu zkontaktovat. Mnohokrát děkujeme a přejeme hodně štěstí!

DOTAZNÍK T2

TENTO DOTAZNÍK VYPLŇTE PROSÍM AŽ NA KONCI BESEDY A DISKUSE, AŽ BUDETE VYZVÁNI

Nyní Vám předkládáme několik otázek týkajících se besedy, které jste se právě účastnil/a.

Odpovězte prosím na všechny uvedené dotazy.

Předem díky za spolupráci.

Můj kód (První písmeno křestního jména, první písmeno příjmení, rok narození): _____

Křestní jméno peer-mentora (tzn. člověka, který přednesl svůj příběh): _____

Do jaké míry souhlasíte s níže uvedenými tvrzeními týkajícími se besedy?

	Zcela nesouhlasím	Nesouhlasím	Ani souhlasím/ ani nesouhlasím	Souhlasím	Zcela souhlasím
1. Tato beseda vhodně přispěla k našemu výcviku budoucího řidiče.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Peer mentor nám svůj příběh sdělil velmi barvitě – měl jsem pocit, jako bych viděl nehodu před očima.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Jestliže jste zručný řidič, takováto nehoda se Vám nemůže přihodit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Z příběhu a informací, který na besedě zazněly, se může člověk mnohému naučit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. To, co jsem se dnes dozvěděl, nijak neovlivní mé chování na silnici.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Beseda mě přiměla k zamyšlení nad špatnými návyky řidičů v provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Bylo to interaktivní: měli jsme možnost se na cokoliv zeptat a o čemkoliv diskutovat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Pomohlo mi to uvědomit si rizika spojená s řízením vozidla.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Peer mentor měl vynikající schopnost upoutat naši pozornost.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Beseda byla zajímavým doplňkem obvykle používaných metod.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Po této besedě budu řídit opatrněji.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. To, co jsem dnes vyslechl, by mělo být řečeno i ostatním řidičům.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Během besedy se rozpoutala zajima-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

vá diskuze všech zúčastněných.					
14. Doporučil bych tuto besedu i ostatním žákům v autoškolách.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Napište prosím, co se Vám uchovalo v paměti z průběhu besedy.					
16. Napište, prosím, svůj názor, co by se mohlo na besedě změnit či zdokonalit?					

Dotazník T3

Před pár měsíci jste navštěvoval autoškolu. A my jsme opět zvědaví na Vaše zkušenosti s řízením. Ujistíme Vás, že se nikdo – ani Vaši rodiče, učitelé nebo kdokoli jiný nedozví, jak nám odpovíte. Vyplňte prosím pečlivě a pravdivě pár následujících otázek.

Prosím vyplňte údaje, který nám poslouží k správnému třídění dotazníků:

Váš kód (Způsob vytvoření: První písmeno křestního jména + první jméno příjmení + rok narození, např. Petr Novák narozený 1982: PN1982) _____

Datum: _____

Předem díky za spolupráci.

1. Jsem	<input type="checkbox"/> muž	<input type="checkbox"/> žena	
2. Kdy jste se narodil/a ?	rok	měsíc	den
	1 9		
3. Ve kterém městě žijete ? _____			

4. Vlastníte řidičské oprávnění ?

- Ano Kdy jste obdržel řidičský průkaz ? Měsíc: _____ Rok: _____
 Ne (v případě odpovědi Ne, přejděte na otázku číslo 8)

5. Který dopravní prostředek řídíte ? (pokud více jako jeden, označte ten nejužívanější.)

- Motocykl Auto Dodávka nebo nákladní vůz

Jiný Upřesněte jaký: _____

V současnosti žádný (v případě této odpovědi přejděte na otázku číslo 8)

6. Jak často řídíte ?

- Denně Jednou za týden Několikrát za měsíc Téměř nikdy

7. Z jakých důvodů používáte vozidlo nejvíce ?

- Abych se dopravil/a do práce a zpět nebo do školy a zpět.
 Používám služební automobil.
 Abych si vyjel/a s kamarády nebo přítelem či přítelkyní.
 Na nákupy, vyřizování svých záležitostí či abych někoho navštívil.
 Jakýkoliv jiný důvod. Upřesněte jaký ? _____

8. Byl/a jste účastníkem nebezpečné dopravní situace nebo přímo dopravní nehody, ať už v roli řidiče či spolujezdce, ještě před tím, než jste dokončil/a výcvik v autoškolě ?

- Ano Jestli ano, tak kolikrát ? Jednou Dvakrát Více jak dvakrát
 Ne Jestli ne, jdi na otázku číslo 10

9. Jaké byly okolnosti nebezpečné dopravní situace nebo přímo dopravní nehody ?

1. Byl/a jsem: spolujezdec řidič
2. Stalo se to: ve dne v noci
3. Stalo se to vinou: mojí nebo řidiče, který mě vezl někoho jiného
4. Utrpěl/a jste nějaké zranění (t.j. muselo ti být poskytnuto lékařské ošetření) ? ano ne
5. Byl někdo další poraněn či usmrcen ? ano ne
6. Nikdo zraněný nebyl, vznikla pouze hmotná škoda. ano ne

10. Níže naleznete seznam tvrzení týkajících se řízení. Označte prosím, v jaké míře souhlasíte s následujícími tvrzeními. Vaši odpověď zatrhněte:

	Naprost nesouhla- sím	Nesouhla- sím	Ani souhla- sím / ani nesouhla- sím	Souhla- sím	Zcela souhlasím
1. Když starám o sebe i o druhé, stanu se dobrým řidičem/řidičkou.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Jsi "idiot" když jezdíš příliš rychle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Jsem dobrý/á (bezpečný/á) řidič/ka.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Nenechám se při jízdě ovlivňovat druhými lidmi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Je v pořádku jezdit velmi rychle, když jsi dobrý/á (bezpečný/á) řidič/ka.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Řídit velmi rychle je zábava.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Dodržuji pravidla silničního provozu, když jsou přítomny děti, protože chci, aby se ode mě naučily, jak se mohou stát dobrými řidiči.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Je v pořádku jezdit velmi rychle, když to provoz dovolí.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Vždy bys měl/a dodržovat pravidla, když řidiš.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Rychlost zvýšená o 5-10 km je v pořádku.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Cítím se dobře, když jsem ohleduplný k ostatním v silničním provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Myslím, že můžu riskovat, když chci udělat dojem na spolucestující nebo na ostatní lidi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Jsem schopen/a zvládnout velmi dobře kritické situace v silničním provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Když budu s ostatními (v autě), tak jim pravděpodobně budu chtít předvést svoje schopnosti.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Nemám problémy řídit v silničním provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Řízení spolu s ostatními mě podněcuje k riskantnějšímu způsobu jízdy než když jsem sám.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Protože mám málo řidičských zkušeností, tak jezdím velmi opatrně.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. V následující části jsou uvedeny různé dopravní situace. Jak často se Vám dějí, když řídíte?

	Nikdy	Zřídka	Obvykle	Často	Velmi často
1. Vyšší rychlost jízdy než obvykle, když spěchám.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Snížení pozornosti po několikahodinovém řízení.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Řízení poté, co jsem se trochu napil/a alkoholu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Řízení o více jak 20 km/h nad povolenou rychlostí.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Pocit, že mě druhý řidič provokuje.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Relaxace řízením auta, když se objeví problém-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Extrémní sebejistota při řízení auta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Neúměrně vysoká rychlost jízdy za zhoršených podmínek silničního provozu (např. špatná viditelnost, výskyt chodců, kluzký povrch vozovky atd.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Pocit naštvání a vzteku, když řidič přede mnou jede nižší rychlostí, než jedu já.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Řízení vozidla po dlouhé době beze spánku.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Účast ve složité dopravní situaci, ve které si nejsem jistý, jak se mám správně zachovat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Řízení pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Soutěžení s ostatními řidiči.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Nezapnutí bezpečnostních pásů v případě, že jedu jen na kratší vzdálenost.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Vykonávání činností, které při řízení narušují moji pozornost.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Nedodržení bezpečné vzdálenosti od vozidla, které jede přede mnou.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Jízda autem jen tak pro zábavu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Zloba na řidiče, který mě předjíždí.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Zábava v podobě riskantní jízdy v silničním provozu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Pocit, že stanovené rychlostní limity jsou většinou příliš omezující.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Během Vašeho výcviku v autoškole jste se účastnil skupinového sezení s peer mentorem, který popisoval okolnosti dopravní nehody, kterou osobně zažil. Po tom, co mentor sdělil svůj příběh, se rozpoutala diskuze.

12. Na co si nejvíce pamatujete z průběhu setkání? Prosím popište několika větami:

13. Co pro Vás bylo důležité z dnešního úhlu pohledu? Prosím popište několika větami:

14. Myslíte, že to setkání mělo nějaký vliv na Vaše řidičské chování?

Ano Ne

15. Pokud ano, v jakých situacích/momentech? Prosím popište několika větami:

16. Doporučil/a byste toto setkání ostatním řidičům? Ano Ne

Popište prosím krátce a výstižně svůj názor:

17. Dokážete si představit, že byste se také stal/a peer mentorem v případě, že byste prožil/a nějakou nebezpečnou situaci/nehodu a svůj příběh byste řekl/a i ostatním, aby se z něj poučili? Ano Ne

Mnohokrát děkujeme a přejeme hodně štěstí!

Dotazník pro učitele v autoškole.

Prosím zodpovězte několik níže uvedených otázek. Děkujeme.

Věk:

Počet let praxe jako učitel v autoškole:

Proč jste se rozhodl zúčastnit se projektu Close-to?

V případě, že jste se zúčastnil/a školení pro učitele autoškol projektu, uveďte Vaši spokojenost se školením.

Co se Vám líbilo a přivítal/a jste? Co byste naopak změnil/a?

Jaký je Váš názor na průběh besed (role učitele autoškoly, role peer-mentora, role studentů, kvalita diskuse apod...)?

Uveďte prosím návrhy na zlepšení kvality besed:

Jaký je Váš názor na to, aby byl Module Close-to zařazen do běžné výuky v autoškolách?

Dotazník pro Peer-mentora

Věk:

Můj příběh popisovaný na besedách (viz karta peer-mentora) – nemusíte uvádět:

Doba, která uplynula od nehody:

Proč jsi se rozhodl/a zúčastnit se projektu Close-to?

Jaký je Tvůj názor na školení peer-mentorů, kterým jsi prošel/prošla? Změnil/změnila bys něco?

Jaký je Tvůj názor na průběh besed (role peer-mentora, role studentů, role učitelů v autoškole, kvalita diskuse, role zaměstnanců CDV apod...)?

Uveď prosím návrhy na zlepšení besed:

Jaký je Tvůj názor na integraci projektu Close-to do běžné výuky v autoškolách?