

**Univerzita Palackého v Olomouci**  
**Katedra psychologie Filozofická fakulta**

**Peer mentor v dopravně-preventivním programu**  
**CLOSE TO.**  
**Traffic Safety Method CLOSE TO – characteristics**  
**of peer mentors.**



**Diplomová práce**

**Autor:** Dana Krajáčová

**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 30. března 2010

.....

Děkuji panu PhDr. Matúši Šuchovi Ph.D. za cenné rady, připomínky a podněty k mé diplomové práci, za konzultaci a pomoc.

Děkuji Centru dopravního výzkumu za poskytnuté materiály a možnost spolupracovat na projektu Close To. Děkuji peer mentorům, kteří se podíleli na projektu, za jejich ochotu a čas.

Děkuji mé rodině za podporu, inspiraci a povzbuzení při psaní práce.

# OBSAH

|   |    |
|---|----|
| ÚVOD .....  | 5  |
| TEORETICKÁ ČÁST .....                                     | 6  |
| 1. Základní oblasti dopravy .....                         | 6  |
| 1.1. Doprava .....  | 6  |
| 1.1.1. Historie dopravy .....                             | 8  |
| 1.2. Řidič v dopravním provozu .....                      | 9  |
| 1.2.1. Senzorické procesy .....                           | 12 |
| 1.2.2. Pozornost .....                                    | 15 |
| 1.2.3. Rozhodování a reagování .....                      | 17 |
| 1.2.4. Orientace a vnímání .....                          | 18 |
| 1.2.5. Osobnost .....                                     | 19 |
| 1.2.6. Inteligence .....                                  | 22 |
| 1.3. Psychologie v dopravě .....                          | 24 |
| 1.4. Prevence v dopravě .....                             | 27 |
| 2. Bezpečnost a prevence v silničním provozu .....        | 29 |
| 2.1. Dopravní nehody .....                                | 30 |
| 2.1.1. Rehabilitace .....                                 | 35 |
| 2.2. Rizikové faktory a chování řidiče na silnicích ..... | 36 |
| 2.2.1. Rychlost .....                                     | 36 |
| 2.2.2. Únava .....  | 37 |
| 2.2.3. Alkohol .....                                      | 39 |
| 2.2.4. Drogy .....  | 40 |
| 2.2.5. Dopravní chování a činnost řidiče .....            | 41 |
| 2.3. Věk a rizikové skupiny v dopravě .....               | 45 |
| 2.3.1. Děti .....   | 46 |
| 2.3.2. Starší lidé .....                                  | 49 |

|  |    |
|--|----|
| 2.3.3. Mladiství řidiči .....                        | 50 |
| 2.4. Dopravní výchova.....                           | 53 |
| 3. PEER program.....                                 | 56 |
| 3.1. Úvod do Peer programu .....                     | 56 |
| 3.1.1. Účinnost a další aspekty peer programů.....   | 58 |
| 3.2. Počátky peer programu a jeho současnost .....   | 60 |
| 3.3. Principy a cíle peer programu.....              | 62 |
| 3.4. Teorie užití v peer programech.....             | 64 |
| 3.5. Peer mentor.....                                | 66 |
| 3.5.1. Peer mentor a jeho osobnost.....              | 66 |
| 3.5.2. Peer mentor a jeho motivace .....             | 68 |
| 3.6. Práce s peer – mentorem .....                   | 69 |
| 4. CLOSE TO.....                                     | 71 |
| 4.1. Close To obecně .....                           | 71 |
| 4.2. První běh Close To v ČR.....                    | 72 |
| 4.2.1. Praktická realizace .....                     | 74 |
| 4.2.2. Ověření účinnosti .....                       | 75 |
| 4.3. Druhý běh Close To v ČR.....                    | 77 |
| 4.3.1. Cíle Modulu Close to.....                     | 77 |
| 4.3.2. Peer mentor v projektu Close To .....         | 78 |
| 4.3.3. Autoškoly v projektu Close To.....            | 83 |
| 4.3.4. Výsledky druhého běhu projektu Close To ..... | 86 |
| 4.3.5. Výhled do budoucna .....                      | 89 |
| 4.4. Metodika projektu .....                         | 90 |
| 4.5. Závěr .....                                     | 91 |
| PRAKTICKÁ ČÁST .....                                 | 92 |
| 5. Cíl výzkumu a výzkumné otázky .....               | 92 |

|  |     |
|--|-----|
| 5.1. Cíl výzkumu .....                                     | 92  |
| 5.2. Výzkumné otázky .....                                 | 92  |
| 6. Užití metody .....                                      | 92  |
| 6.1. NEO pětifaktorový osobnostní inventář .....           | 93  |
| 6.2. Dotazník motivace k výkonu – LMI .....                | 94  |
| 6.3. Inventář schopností a vlastností .....                | 95  |
| 6.4. Polostrukturované interview .....                     | 96  |
| 7. Metody zpracování dat .....                             | 98  |
| 7.1. Kvalitativní analýza .....                            | 98  |
| 7.2. Kvantitativní hodnocení .....                         | 99  |
| 8. Zkoumaný soubor a realizace sběru dat .....             | 99  |
| 9. Výsledky práce a jejich interpretace .....              | 101 |
| 9.1. Kvantitativní zpracování dat .....                    | 101 |
| 9.1.1. NEO .....   | 102 |
| 9.1.2. LMI .....   | 106 |
| 9.1.3. Inventář schopností a vlastností .....              | 120 |
| 9.2. Kvalitativní analýza .....                            | 122 |
| 9.3. Interpretace výsledků jednotlivých peer mentorů ..... | 125 |
| 9.3.1. Peer mentor 1 .....                                 | 125 |
| 9.3.2. Peer mentor 2 .....                                 | 128 |
| 9.3.3. Peer mentor 3 .....                                 | 131 |
| 9.3.4. Peer mentor 4 .....                                 | 133 |
| 9.3.5. Peer mentor 5 .....                                 | 136 |
| 9.3.6. Peer mentor 6 .....                                 | 138 |
| 9.3.7. Peer mentor 7 .....                                 | 141 |
| 9.3.8. Peer mentor 8 .....                                 | 143 |
| 9.3.9. Peer mentor 9 .....                                 | 146 |

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| 9.3.10. Peer mentor 10 ..... | 148 |
| 9.3.11. Dílčí závěr .....    | 151 |
| 10. Diskuze .....            | 152 |
| 11. Závěry .....             | 158 |
| Souhrn .....                 | 159 |
| Seznam literatury .....      | 163 |
| Seznam příloh .....          | 169 |

## ÚVOD

Vzestup životní úrovně sebou nese i vzestup motorismu. Moderní dopravní prostředky dnes lidem umožňují dosahovat i těch nejdálčenějších cílů, a to za zlomek času, než tomu bylo kdykoliv dříve. Ročně přibývají miliony automobilů a dalších motorových vozidel na celém světě. Osobní automobil je v moderním světě vnímán jako naprosto běžný dopravní prostředek. Rozrůstající se motorismus však sebou vedle kladů přináší i řadu negativních důsledků. Jedním z nich je ve všech pádech skloňovaná dopravní nehodovost.

Na předních místech nehodovosti stojí riziková skupina mladých řidičů a právě tato skupina řidičů často považuje automobil za nedílnou součást života, vnímají ho jako projev prestiže, moci a síly a zároveň ho berou jako prostředek zábavy. Tyto aspekty mohou hrát významnou roli při vzniku vážných dopravních nehod, kterých je stále velké množství.

Mnohé státy se snaží nacházet cesty, jak předcházet v silničním provozu nehodovosti, která je vážným společensko – ekonomickým problémem, a dalším negativním důsledkem motorismu. Výzkumné ústavy, mnozí experti a specialisté z nejrůznějších vědních oborů se zabývají všemi otázkami, které souvisí s dopravou a snaží se tak vyřešit neutěšenou situaci na silnicích. Vědecké týmy řeší otázky bezpečnosti motorových vozidel, zvýšení bezpečnosti řidiče i spolucestujících. Obrovské částky se vynakládají na úpravy a budování nových dopravních cest.

Byla vytvořena celá řada projektů, které mají zabránit nehodovosti. Některé z těchto projektů byly cíleně zaměřeny na odlišné věkové skupiny účastníků silničního provozu. Na děti, na seniory, na lidi středního věku či na mladé řidiče. Skupina mladých řidičů se stala předmětem zájmu i projektu CLOSE TO. Close To je celoevropský projekt zabývající se problematikou mladých řidičů. Je založen na peer metodě, tak aby byly předávány informace z vrstevníka na vrstevníka, což se ukázalo jako velmi efektivní způsob předávání informací mladým lidem. Projekt Close To byl realizován v České republice již dvakrát. V druhém běhu tohoto projektu jsem se přímo účastnila jeho realizace, a proto jsem se rozhodla zabývat se tímto projektem i ve své diplomové práci.



# TEORETICKÁ ČÁST

## 1. Základní oblasti dopravy

Z počátku je důležité vymezit základní pojmy. Proto se v této kapitole budeme zabývat definováním a vysvětlováním některých pojmů a zároveň se pokusíme nabídnout čtenáři hlubší pohled do problematiky dopravy.

### 1.1. Doprava

Široký a kol. (2007, s. 4) uvádí obecnou definici dopravy: „Doprava je jakékoli přemístění osob či hmotných statků, provedené buď vlastní silou, nebo zprostředkovaně. Z jiného hlediska lze dopravu definovat jako specifickou lidskou činnost, kterou se provádí cílevědomé přemístění osob a hmotných statků, které se svými nehmotnými efekty projevuje v sociologicko-ekonomickém systému společnosti. Podle přemísťovaných objektů rozlišujeme dopravu osob nebo dopravu nákladů. Předmětem přemístění v obecném pojetí mohou být i různá media, jako jsou plyny, kapaliny či elektřina nebo též zprávy a informace.“ Dle Cempírka, Pivoňky a Širokého (2002, s. 4) lze dopravu klasifikovat podle různých hledisek:

- podle prostředí (pozemní, podzemní, vodní, vzdušná, meziplanetární),
- podle dopravních cest (silniční, kolejová, říční, námořní, letecká, potrubní, lanovková apod.),
- podle dopravních prostředků (pěší, cyklistická, motocyklová, automobilová, autobusová, trolejbusová, tramvajová, železniční, vrtulníková, letecká individuální a hromadná, lodní individuální a hromadná atd.)
- podle dostupnosti (veřejná a neveřejná)

Silniční provoz bývá souhrnně označován jako doprava. Pod pojmem silniční provoz rozumíme dle Kopeckého a Pavlíčka (2005, s. 26) „... především užívání pozemních komunikací všemi účastníky silničního provozu na základě zvláštních zákonů. Konkrétně se jedná o:

- zákony a prováděcí vyhlášky jako nezbytné, základní nástroje pro regulaci a bezpečné užívání vozidel a pozemních komunikací,

- řidiče motorových a nemotorových vozidel, spolujezdce, chodce, vozky, jezdce na zvířatech a osoby přibrané k zajištění bezpečnosti provozu (souhrnem účastníky silničního provozu),
- motorová a nemotorová vozidla,
- pozemní komunikace, jejich vybavení, dopravní značení, světelná a telematická signalizační zařízení a ostatní technické a elektronické prostředky řízení silničního provozu,
- osoby, které se (i když nejsou přímými účastníky silničního provozu) na přímém řízení provozu a dohledu nad ním přímo podílejí.“

Doprava má také své specifické požadované vlastnosti (<http://encyklopedie.seznam.cz>):

- schopnost vytvářet síť,
- schopnost přepravovat libovolné množství materiálů a zboží,
- zabezpečit dopravu do libovolného místa v regionu,
- požadovaný stupeň rychlosti přepravy,
- požadovaný stupeň časové jistoty dosažení cíle (četnosti spojů),
- požadovaný stupeň bezpečnosti dopravy,
- přiměřené náklady,
- určitý stupeň poskytování dalších služeb během vlastního pohybu dopravního prostředku.

Doprava je pro civilizaci a současný svět neodmyslitelná. Civilizace je bezprostředně spjatá s rozvojem dopravy již od svého počátku. Lidé chápou dopravu jako každodenní a nevyhnutelnou součást života. Doprava lidem ve velké míře zpřístupnila celý svět. Doprava má mnoho svých nezastupitelných funkcí a její zastavení by vedlo ke kolapsu. Lidé by se nedostali za prací, byli by bez tepla, bez energie a dalších neoddělitelných částí lidské existence. (Tůma, 1984)

V popředí lidských zájmu týkajících se dopravy, jak uvádí Široký a kol. (2007), byla zejména změna místa, přemísťování nejrůznějších věcí a cestování. Jedna z nejdůležitějších příčin přemísťování je zabezpečení trvalého rozvoje národního hospodářství. Prostřednictvím dopravy pouze nepřemísťujeme nejrůznější

komodity a jedince z místa na místo ale také se realizují materiálové toky mezi výrobou a spotřebou, mezi průmyslem a zemědělstvím, mezi venkovem a městy, i mezi oblastmi a státy. Čím je dopravní systém vyspělejší, tím kvalitnější je spolupráce, dochází k rozvoji dělby práce jak na národní tak mezinárodní úrovni, k lepší směně zboží a činnosti a tak dále. To vytváří předpoklady k vyspělým společenským vztahům, které jsou bezprostřednější a také těsnější. Vede to k rozvoji vědy a techniky, k pevnějším kulturním a hmotným svazkům mezi národy a k bohatšímu životu lidí.

### **1.1.1. Historie dopravy**

V této části se okrajově zmíníme o vzniku dopravy a jejím vývoji napříč stoletími. Tůma (1984, s. 9) píše o anglickém filozofovi Rogeru Baconovi (13. st.), který ve svém díle *De nullitate magia* uvedl: „Tři věci dělají lidstvo velkým. Je to úrodná půda, usilovná práce a možnost dopravy osob a nákladu z města do města. Jednou dokážeme postavit stroje, které budou pohánět lodě větší rychlostí než četa veslařů a které budou potřebovat pouze jednoho řidiče na udržování směru. Budeme pohánět vozidla neobyčejnou rychlostí a bez pomoci zvířat. A vyrobíme i stroje, které pomocí křídel budou létat jako ptáci...“. Ve třináctém století byla taková myšlenka nevídaná, dnes je to pro nás naprosto běžné.

Jak bylo výše uvedeno, civilizace je spojena s dopravou od pradávna. I v pravěku lidé potřebovali přepravovat věci z místa na místo. Používali k tomu vidlicové větve a tak byly na světě první sáně. To pak mělo jen krok k snad největšímu vynálezu celé doby, bez kterého by se dnešní doprava jen těžko obešla. Kolo. Lidé nejdříve používali kmeny na přepravu věcí, využívali k tomu valivého pohybu kmenů. Později tyto kmeny zkracovali na úzké pruhy, z čehož vzniklo kolo. (Tůma, 1984)

Tůma dále píše, že o vývoji samotných vozů se ví poměrně málo, snad jen to, že vznikly zhruba před pěti tisíci lety. Nejdříve to byly dvojkolové vozy s plnými koly a později vývoj dospěl až k lehkým závodním a vojenským vozům.

Pro rozvoj dopravy však byl rozhodující rozvoj mořeplavby v 11. až 13. století, jak uvádí Tůma. Mořeplavba otevřela dveře do jiných světů a umožnila tak rozvoj

civilizace. Pro pozemní dopravu bylo zapotřebí vybudovat dopravní cesty. Velký rozmach budování cest byl v Římě, kde po těchto cestách jezdily těžké vozy poháněné zvířecí silou. V 16. a 17. století se začaly rodit myšlenky, že by mohly být vozy poháněny bez pomoci zvířecí síly, ale za pomoci například šlapacího pohonu či plachet na vozidle. Cílem bylo sestrojít takový stroj, který by předčil zvířecí zejména tedy koňskou sílu a překonal by stejnou vzdálenost mnohem rychleji. Sestrojení takového vozu bylo obtížné a komplikované, což se změnilo v 17. století, když se vynalezl parní stroj, který velmi výrazně posunul rozvoj dopravy. Původně se začalo s primitivními parními stroji a postupně v průběhu dvou století se vývoj dopracoval až k dnešním spalovacím motorům. První zážehové motory se zrodily v druhé polovině 19. století díky Němci Ottovi a Langenovi. Zážehové motory umožnily vznik praktického vozidla – automobilu. V roce 1886 se prezentoval první benzinový automobil, jehož tvůrcem byl Karl Benz.

Tůma dále píše o počátku 20. století, kdy se automobily stále zdokonalovaly. Zdokonalení spočívalo hlavně v rychlosti, kterou mohly automobily jet, ale také v bezpečnostních komponentech automobilu. Od roku 1905 začala na celém světě velkovýroba automobilů. Zpočátku se vyrábělo jen několik tisíc kusů. Tento počet však postupem času markantně narůstal. Nárůst výroby zároveň představoval technické zdokonalování automobilů. Dnes jsou automobily a zejména jejich motory v takové podobě, že by je jen těžko tvůrce prvního automobilu poznal.

## **1.2. Řidič v dopravním provozu**

V této podkapitole si vysvětlíme pojem řidič. Dále je v centru našeho zájmu objasnit co vše obnáší činnost řidiče, tedy řízení motorového vozidla. Budeme se zabývat senzoryckými i psychickými procesy řidiče. Také nastíníme typologii řidiče a neopomeneme ani jeho osobnost.

Definice řidiče dle Macháčka (2007, s. 5) zní: „řidič je osoba, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je ve vozidle, aby je popřípadě v rámci povinností mohla řídit“.

Jiná definice zase říká dle Leitnera a Lukáška (2006, s. 15), že: „řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti“.

V silničním provozu nás zajímá zejména chování řidiče. Chování řidiče je poměrně značně předurčeno i strukturou jeho osobnosti. Pokud bychom měli vybrat z osobnosti řidiče to, co ho nejvíce ovlivňuje při jednání v provozu a při řízení, byl by to temperament a charakter. (Kopecký a Pavlíček, 2005)

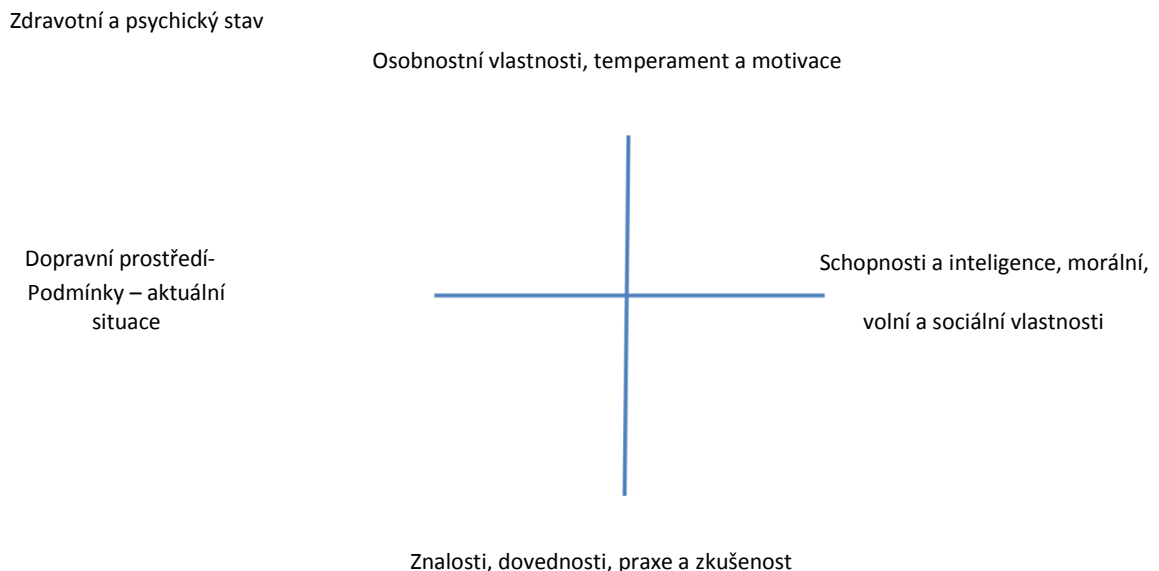
V dnešní době v silničním provozu začíná narůstat konflikt mezi lidskými možnostmi a rozvojem techniky. Dochází k neustálému zdokonalování motorových vozidel, silniční síť je čím dál hustější a neustále narůstají kilometry dálnic a s tím i přílišná hustota provozu. S tímto rozvojem dopravy velmi výrazně vzrostly také nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče a je tedy nasnadě položit si otázku, do jaké míry je člověk schopen čelit tomuto náporu. Motoristi se během velmi krátkého časového úseku setkávají s velkým počtem kritických situací. Řidič musí udržovat takřka nepřetržitou koncentraci a to vyžaduje dostatečnou mozkovou kapacitu a výkonnost. Za jiných okolností řidič přetěžuje psychiku a tak vznikají skoro-nehody, které jen velmi snadno ústí do opravdových nehod. Touto problematikou se zabývá ve své knize Havlík (2005). Havlík také pojednává o tom, že považuje člověka za klíčový prvek v dopravě. Člověk vždy hrál v dopravě ústřední roli. Vnímá u člověka jako podstatné zdravotní a duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav. Jako méně důležité vidí úroveň sensorických vlastností, bezprostředně spjatých s duševními procesy a funkcemi a také kvalitu schopností.

Komplexní kapacitu člověka pro činnost řidiče tvoří (Havlík, 2005, s. 13-14):

- zdravotní (biologický, psychofyziologický a sensorický) stav (vyšší kvalita smyslových orgánů);
- osobnostní vlastnosti (rychlé a správné reakce na dynamickou a proměnlivou dopravní situaci, emoční stabilita s neustálou sebekontrolou);
- schopnosti (koncentrace pozornosti, její intenzita, stálost, rozdělení i výběrovost a schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat);

- dovednosti (psychomotorika a koordinace pohybů);
- znalosti a zkušenosti (umožňují oddělovat podstatné od nepodstatného a dodržování dopravních norem);
- morální vlastnosti (sebekázeň, respektování pravidel, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost, snášenlivost aj.).

Všechny tyto položky jsou vzájemně provázané a v souhrnu tvoří takzvaný dopravní charakter. Jejich provázanost ukazuje zjednodušené schéma.



**Obr. 1:** Schéma provázanosti zdravotního a psychického stavu, dílčích komponent v interakci s dopravním prostředím, podmínkami a aktuální dopravní situací (Havlík, 2005, s. 15)

Kobliha a Tošner (1980) na činnost řidiče mají podobný názor. Popisují, že schopnost řídit automobil a umět se dobře chovat v dopravním provozu je podmíněno i určitou úrovní psychických vlastností, schopností a dovedností člověka. Základní psychické vlastnosti důležité pro řidiče jsou (Kobliha a Tošner, 1980, s. 40):

- senzomotorické vlastnosti a činnosti spojené s vnímáním, pozorností, bdělostí, pohybovou a psychomotorickou koordinací;

- mentální vlastnosti a činnosti, zejména obecná inteligence, myšlení, paměť, znalosti, rozhodovací vlastnosti, úroveň duševních schopností, zhodnocení charakteru dopravních situací;
- osobnostní vlastnosti a schopnosti, zejména pak ty faktory a složky, které jsou důležité z hlediska přiměřeného a bezpečného dopravního chování;
- sociální vlastnosti, zejména schopnost navazovat sociální kontakt s druhými lidmi, posuzovat a hodnotit vlastnosti druhých účastníků silničního provozu;
- řidičské znalosti a zkušenosti navazující na úroveň řidičského výcviku a výuky, ovlivněné celým komplexem dopravní výchovy.

Nyní se budeme podrobněji věnovat položkám, které jsou pro činnost řidiče nezbytné, jak jsme uvedli výše a to sensorickými procesy, pozorností, vnímáním, orientací, rozhodováním, reagováním, osobností a intelektem řidiče.

### **1.2.1. Senzorické procesy**

#### **Zrakové vnímání**

Zrakové vnímání je pro motoristu velmi důležité, protože ho informuje o stavu dění na vozovce, o dopravním dění i o dění, které se odehrává uvnitř vozu. Není však důležité jen správně vidět, ale také správně pochopit viděné. Bene, Hoskovec a Štikar (1968) mluví o optickém postřehu. Je to složitý zážitek, který vzniká percepcí i apercepcí, jde tedy o uvědomění si toho, že nejen vidím konkrétní hledaný předmět v zorném poli, ale také si ho plně uvědomuji a jsem tudíž schopen ho pojmově vystihnout. Jak rychle jsme schopni zaznamenat všechny části složitého předmětu jinými slovy, jak rychlý je optický postřeh, to závisí dle Beneho et al. (1968, s. 49) na:

- stupni soustředěné pozornosti,
- oscilaci pozornosti,
- zaměřenosti,
- paměti,
- velikosti zorného pole,
- jeho barevné kvalitě a světlosti,

- stupni jeho tvarové i barevné stejnorodosti nebo různorodosti,
- dominanci tvarové nebo barvové,
- stavu nervové soustavy a její činnosti,
- zrakové výkonnosti (citlivosti),
- počtu a učlenění částí vnímaného předmětu,
- individuální strukturu každého jedince.

Můžeme vidět nebezpečnou situaci, ale to automaticky neznamená, že ji také vnímáme, což je nebezpečné hlavně u řidičů, protože řízení motorového vozidla vyžaduje velmi dobrý optický postřeh, protože i při krátkém selhání postřehu může dojít k dopravní nehodě.

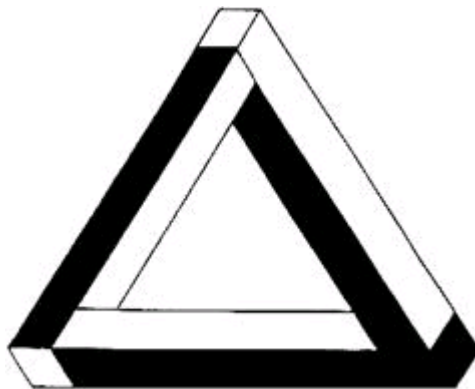
### **Zrakové klamy**

Zrakové klamy nebo jinak percepční iluze jsou dle Plhákové (2003, s. 149) „zkreslené vjemy, které jsou výslednicí vnitřních nervových a psychických procesů. Vznikají zcela bezděčně, nezávisle na naší vůli. Iluzorní vjem neodpovídá reálným vlastnostem podnětů, což lze ověřit měřením“. K těmto zrakovým iluzím někdy dochází i na silnicích. Z dopravního hlediska je důležitější znalost pohybových klamů, ale je dobře si uvědomovat i existenci statických klamů.

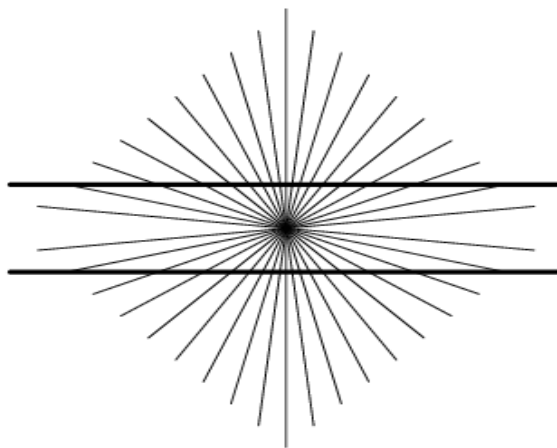
Mezi nejznámější zrakové klamy patří tzv. Müller-Lyerova figura, kdy se nám zdá, že úsečka s uzavřenými konci je kratší než úsečka s otevřenými konci. Je to protože vnímáme nejen tvary (úsečky), ale i jejich okolí, což zde představují konce úseček. Při Sanderově klamu to funguje podobně. Vnímáme i obrazce, které přímkou AC a CB protínají. Zdají se nám rozdílně dlouhé, ale po přeměření bychom zjistili, že jejich délka je stejná. Zöllnerova figura je klam, kdy se nám zdá, že se rovnoběžky navzájem sbíhají. Mezi další iluze můžeme zařadit např. Heringovu figuru, Ponzovu iluzi či iluzi kontrastu nebo horizontálně-vertikální iluzi či neskutečný trojúhelník Penroseových. (Plháková, 2003 a Bene, Hoskovec a Štikar, 1968)

Na ukázkou uvedeme z optických klamů Trojúhelník Penroseových a Heringovu figuru. Další optické klamy jsou pro zajímavost v příloze č. 3.





**Obr. 2:** Trojúhelník Penroseových (<http://fyzika.jreichl.com>)



**Obr. 3:** Heringova figura (<http://is.muni.cz>)

Pokud se pohybujeme my či objekt případně oba najednou, tak vznikají tzv. pohybové klamy či dynamické klamy Repčík (1989, s. 60) jako příklad uvádí:

- vnímání opačného směru otáčení kola – ozubená kola, pneumatiky s hrubým dezénem, kola aut s ozdobnými disky,
- nesprávné vnímání prostorových vztahů v souvislosti s rychlostí – při rostoucí rychlosti se prostor před námi zdánlivě zužuje,
- chybné vnímání sklonu cesty – pokud po prudkém stoupání následuje úsek s mírným stoupáním, vyvolává to dojem, že cesta už klesá,
- nesprávné vnímání rychlosti vozidla – po delší jízdě vysokou rychlostí a náhlém snížení rychlosti se zdá nová rychlost velmi nízká, nižší než ve skutečnosti je.

Zrakové klamy dle Repčíka představují pro řidiče poměrně značné nebezpečí s ohledem na jejich reakce. Řidič může v důsledku těchto klamů dělat nebezpečné manévry jako předjíždět, vybočit ze silnice, měnit rychlost jízdy, náhle brzdit či jet nepřiměřenou rychlostí. Tím ohrožuje nejen sebe ale i ostatní účastníky silničního provozu. Zrakové klamy vznikají i v situacích špatné viditelnosti, při únavě, za ztížených podmínek, při ochabující či naopak vybičované pozornosti. Mohou být ovlivněny celkovým duševním a citovým stavem řidiče.

### **Sluchové vnímání**

Sluch není pro řidiče tak zásadní jako zrak. Avšak je důležitý zejména při získávání akustických signálů z okolí. Řízení motorového vozidla patří mezi výkony, které vyžadují komplexní duševní činnost. Tyto výkony se lépe provádějí v nehlukném prostředí. Řidiči by si měli být tohoto faktu vědomi a přizpůsobit se tomu. Příliš nahlas puštěné rádio či nepřetržitý hlučný hovor lehce vyvedou řidiče z koncentrace a řidič tak nemusí včas zareagovat na hrozící nebezpečí.

### **1.2.2. Pozornost**

Pozornost lze definovat dle Hoskovce, Štikarové a Štikara (2003, s.38) „jako filtr pro sensorické vstupy“. Bene et al. (1968) uvádí, že pozornost je vždy spjata s další mozkovou činností, často se sensorickými procesy. Je to právě pozornost, kdo stojí v popředí duševní činnosti řidiče při jízdě. Možná právě proto je nejčastější uváděná příčina nehod právě nepozornost. Zde je chápána nepozornost jako zaměření pozornosti na podnět netýkající se řízení či dopravní situace. Jsou známy dva druhy pozornosti a to distributivní pozornost a koncentrovaná pozornost. Jaký je mezi nimi rozdíl uvádí následující tabulka:

|                             | Pozornost koncentrovaná | Pozornost distributivní |
|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Rozpoznatelnost – pozornost | Detaily                 | Přehled                 |
| Objekty                     | Málo objektů            | Mnoho objektů           |
| Schopnost orientace         | Omezená                 | Dobrá                   |
| Objem informací             | Malý                    | Velký                   |
| Přesnost informací          | Velká                   | Malá                    |

**Tab. 1:** Přehled vlastností pozornosti koncentrované versus distributivní (Sacher 1994 In: Hoskovec, Štikarová, Štikar 2003, s. 38)

Hoskovec et al. dále uvádějí, že je zvláště důležité, že oba dva typy pozornosti vždy pracují odděleně a nikdy současně při řízení. Zároveň však dle Beneho et al. (1968) základ činnosti řidiče tvoří prolínání nejrůznějších řidičských úkonů a pozorování. Vlastnosti pozornosti a pozornost je (Bene et al., 1968, s. 67-68):

1. **Nastražení**, obrácení mysli k nějakému předmětu; obrácení může být aktivní, např. musím dávat pozor, abych nevrazil do nějakého předmětu nebo pasivní, tj. jsem bezděčně přitahován nějakým předmětem. Toto pasivní přitahování myšlenek něčím může být v rozporu s aktivní pozorností při jízdě, např. ohlížení za nějakou osobou.
2. Nastražení pozornosti může být spojeno s jasností a zřetelností pozorovaného předmětu (**bdělost pozornosti**) anebo s neurčitostí, jak to bývá při smyslových klamech, anebo s ospalostí při dlouhém, únavném pozorování situace, nebo v tzv. prázdnostě vědomí při dlouhých jízdách. Může to vést až k mikrosnátku.
3. Jasný stupeň bdělosti pozornosti má zřetelný účinek na následující jednání, bdělost vede k správnému jednání, proti tzv. ospalé pozornosti.
4. Při jízdě na křižovatkách je třeba a) **pohyblivosti** pozornosti, jejímž fyziologickým podkladem je pohyblivost nervových procesů, která umožňuje řidiči snadno přecházet z jednoho předmětu k druhému, místo strnulé pozornosti, která se vyskytuje ve dnech špatného přeladění člověka na práci z nočního klidu; b) **výběrovosti (selektivity)** pozornosti tj. schopnosti vybrat si ze shluku jevů jen to podstatné, co je důležité pro správné řešení křižovatky, proti stavům rozptýlenosti i na nepodstatné jevy v jízdě situaci.
5. Při monotónní jízdě je kladen největší nárok na vytrvalost (**tenacitu**) a stálost (**stabilitu**) pozornosti. Pozornost při řízení na jednotvárné silnici velmi snadno ochabuje. Ochabnutí pozornosti nastává často i na kratších úsecích rovných silnic a je popisováno jako „slepé skvrny bdělosti“, v terminologii řidičů jako „okénko“ ve vědomí, což je přechodem ke stavům prázdnosti vědomí. Trvale napjatá pozornost patří k nejtěžším psychickým výkonům.

Zvláštním druhem pozornosti je dle Koblihy a Tošnera (1980) *paraprosexie*, při které je očekávaný signál např. zelené světlo na křižovatce buď přehlédnut anebo je vnímán předčasně, díky tomu řidič reaguje zpožděně anebo předčasně.

### 1.2.3. Rozhodování a reagování

„Rozhodování je proces výběru cíle a prostředku, který končí rozhodnutím“ dle Nakonečného (1997, s. 74). Steck (1987 In: Nakonečný, 1997, s. 75) rozhodování chápe jako „závěrečnou část volního aktu, z níž bezprostředně plyne pohotovost k jednání“. Tento proces lze v tomto smyslu chápat jako vědomý výběr či vědomou volbu; jeho protikladem je „nevědomý boj motivů“ v konfliktní situaci. Kozielecki (1976 In: Nakonečný, 1997, s. 75) rozlišuje dvojí druh rozhodování: a) v konfliktní situaci, b) v rizikové situaci. Konflikt definuje jako „situaci nehody“; jako rizikovou chápe takovou situaci, v níž lze očekávat ztrátu, poškození, trest atp.

Rozhodování lze dělit do dvou kategorií (Kobliha a Tošner, 1980, s. 44):

- statické, jednorázové rozhodování,
- dynamické, postupné rozhodování.

Co se týče rozhodování řidičů, při rozhodování a realizaci úkolu bere řidič v úvahu očekávanou možnou ztrátu. Řidič se při realizaci úkolu snaží tuto ztrátu minimalizovat. Celkový proces rozhodování ovlivňuje osobnost řidiče, závažnost volby, prostředí či okolnosti za jakých dochází k rozhodování. V náročné dopravní situaci, v časové tísní a při nepříznivých okolnostech rozhodování může dojít k nesprávnému či ukvapenému rozhodnutí.

Dle Koblihy a Tošnera (1980, s. 45) mezi průvodními projevy rozhodování patří tyto charakteristické znaky:

- a) doba potřebná k rozhodnutí,
- b) silové parametry provedené reakce,
- c) nepřesné odpovědi a pohybový neklid,
- d) zvýšená činnost vegetativního nervového systému,
- e) subjektivní hodnocení jistoty.

„*Reagováním* rozumíme odpověď organismu na působení vnějšího podnětu“ dle Repčíka (1989, s. 109). Nesmíme však opomenout fakt, že tentýž podnět může vyvolat rozdílné reakce u rozdílných lidí či dokonce u téže osoby, přičemž záleží na okolnostech a situaci, ve které se nachází. Jednoduše lze říct, že reakce závisí na vlastnostech podnětu, na okolnostech situace a na osobnosti člověka.

Při reagování můžeme rozlišit dvě stránky (Repčík, 1989, s. 110):

- a) kvantitativní (počet reakcí, četnost, frekvenci, sílu, rychlost, trvání atd.),
- b) kvalitativní (forma, druh, adekvátnost)

Optimální je, pokud jsou tyto dvě stránky v souladu.

Dále můžeme rozlišit dle Repčíka (1989, s. 110 - 111) dva druhy reagování:

1. *Jednoduché reagování* je odpověď na jeden předem známý podnět, který se může objevovat s různou pravidelností jedním známým způsobem. Důležitý je čas reakce, který se nazývá jednoduchý reakční čas.
2. *Složitě (disjunktivní) reagování* je „reakcí volby“, při které působí více podnětových alternativ a subjekt má k dispozici taktéž víc alternativ odpovědí. Rychlost reakce nám pak udává disjunktivní reakční čas, ve kterém se počítá s latencí, která je dána složitostí podnětové situace.

Odpovídající reakční čas řidiče je jedna sekunda. Tato reakční doba může být ovlivněna vnějšími okolnostmi stejně tak jako vnitřními okolnostmi. Pomalé reakce jsou často považovány za negativní faktor při selhání řidiče.

#### **1.2.4. Orientace a vnímání**

*Orientace* je pro řidiče zásadní. Umožňuje mu zachycení předmětů a jevů týkajících se dopravní situace, dále pak informace o stavu vozidla, vozovky a v neposlední řadě také informuje řidiče o činnosti ostatních účastníků dopravního provozu. Orientaci umožňují myšlenkové a poznávací procesy. Aktivita řidiče v dopravní situaci je předpokladem orientace, protože orientace je aktivním procesem, na kterém se podílí minulé i současné zážitky, motivace, únava, emoce, okamžitá nálada atd. Lze ji tedy chápat jako poznávací složku aktivní adaptace v aktuální dopravní situaci. (Koblika a Tošner, 1980)

Nakonečný (1998) popisuje pojem *vnímání* jako činnost smyslových orgánů, které zprostředkovávají člověku obrazy sluchové, hmatové, optické atd., objekty a situace vnějšího či vnitřního světa. Jako základní funkci vnímání chápe v ovládní přizpůsobivého chování, tzn., že člověk je schopen se adaptovat na základě vjemů získaných z okolního či vnitřního prostředí. Dle Koblihy a Tošnera (1980) vnímání umožňuje základní orientaci jedince v dopravní situaci na základě vjemů.

### **1.2.5. Osobnost**

V psychologii existuje 50 různých definic osobnosti. Hart a Hartlová (2004, s. 379) uvádějí definici G. W. Allporta a H. J. Eysencka. Allport považuje osobnost za: „dynamickou organizaci psychofyzických systémů v jedinci, která určuje jeho adaptaci na prostředí a jeho charakteristické způsoby chování a prožívání“. Eysenck zase považuje osobnost za: „poměrně stálou jednotu charakteru, temperamentu, intelektu a těla, což umožňuje její jedinečnou adaptaci na prostředí. Atkinson et al. (2003, s. 436) definují osobnost jako: „příznačn a charakteristické vzorce myšlení, emocí a chování, které definují individuální osobní styl interakce s fyzickým a sociálním prostředím“.

Rozumíme tedy, že každá osobnost má určité vlastnosti. Tyto vlastnosti jsou navzájem spjaty a projevují se v činnosti a chování jedince. Vlastnosti též bývají označovány jako rysy osobnosti. Rysy osobnosti jsou poměrně stabilní a lze je rozřadit zhruba do těchto skupin (Kobliha a Tošner, 1980, s. 46-47):

- osobnostní schopnosti,
- osobní tendence, jako rysy dynamické,
- vlastnosti temperamentové,
- vlastnosti strukturální,
- rysy charakteru.

#### ***Temperament a rysy charakteru***

Jednání řidiče ovlivňují zejména temperamentové a charakterové rysy. Dopravní psychologie se při popisu temperamentových rysů u řidiče opírá

o Eysenckovu typologii temperamentu. Eysenck vytvořil dvě skupiny temperamentových typů – extroverzi a introverzi. Introvert je uzavřenější, zahleděný do svého vnitřního života, citovější, rezervovanější, přemýšlivější a systematictější. Má blíže k flegmatictějšímu typu a v labilní poloze k melancholikovi. Extrovert je adaptabilnější, orientovaný na vnější život, na lidi, miluje vzrušení a změny, navazuje kontakty, je optimističtější a družnější. Preferuje sice fakta, ale je vázaný na okolní názory. Má blíže k typu sangvinika. V labilní poloze kopíruje charakter cholerika. (Havlík, 2005, s. 18) Tvůrci typologie temperamentu (sangvinik, cholerik, flegmatik a melancholik) byli lékaři Galenos a Hippokrates. Jak stručně píše Hoskovec a Štikar (1973) flegmatik se jen těžko vzruší, zatímco sangvinik se vzrušuje snadno, ale vzrušení netrvá příliš dlouho na rozdíl od cholerika, který je často vzteklý a snadno dráždivý a tyto stavy přetrvávají dlouho. Melancholik je typický svou častou sklíčeností a smutkem.

Kretschmer (1963 In: Nakonečný 1995, s. 79) spojuje temperament s činností „pudů“ a s afektivitou a popisuje, že: „Temperamentem nazýváme pro celou individualitu obecně charakteristické celkové projevy efektivity v obou jejích hlavních faktorech: dráždivosti a popudu“.

Termín *charakter* v sobě zahrnuje hodnotící hledisko osobnosti dle Allporta (1961 In: Nakonečný 1995), pokud tedy mluvíme o charakteru, vždy sklouzneme k hodnocení. Z toho je patrné, že není možno se shodnout na jediné definici charakteru. Charakter bývá chápán ve smyslu individuálních zvláštností každého jedince či ve smyslu morálního charakteru, který představuje připravenost nebo nepřipravenost jedince jednat dle určitých etických principů. Charakter v sobě také zahrnuje to, čím se jedinec liší od ostatních nebo čím je nápadný. V tomto kontextu pak můžeme mluvit o rysech charakteru. (Nakonečný, 1995)

Rysy charakteru jedince vytváření i tzv. dopravní charakter, který dle Koblihy a Tošnera (1980) vyjadřuje specifický způsob reagování, jednání a chování řidiče v určitých dopravních situacích. Dále pak hovoří o předpokladech úspěšného řidiče. Takový řidič má vyrovnaný a silný typ nervové soustavy a je schopen adekvátně zvládnout vzniklou dopravní situaci, jedná rychle a přesně. Naopak řidiči se slabým typem nervové soustavy v takových situacích selhávají, reagují pomalu a nepřesně. U dobrého řidiče je nutná přiměřená sebedůvěra,

odpovědnost, sebekontrola, flexibilita, společensky žádoucí postoje atd. U nevyrovnaných řidičů se objevuje nezodpovědnost, neopatrnost, impulzivita, rigidita, labilita, přecitlivělost, nejistota, úzkostlivost, měnlivé radikalistické postoje atd.

### **Typologie řidičů**

Existují skupiny řidičů od přizpůsobivých po nepřizpůsobivé. Následující tabulka to přehledně znázorňuje. Je samozřejmé, že jedinec se v průběhu svého vývoje může ve skupinách posouvat, tzn. na začátku své řidičské kariéry může být nepřizpůsobivý a za pár let se dostane do skupiny přizpůsobivých řidičů díky zlepšování svých znalostí, zkušeností, formováním osobnosti atd., nebo může docházet i ke zhoršování působením nejrůznějších okolností a nepříznivých vlivů. (Kováč, 2002)

| <b>Skupiny</b>   | <b>Jednání řidičů při řízení vozidla</b>  |
|--|---|
| Dobře přizpůsobení, jsou vyvedení z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují.                        | Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů.                                     |
| Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se.                              | Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů.                                     |
| 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.                   |
| Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení.                      | Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků.   |
| Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování, nemají respekt k autoritě.           | Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost.                    |
| Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.).  | Chování nepředvídané; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým. |

**Tab. 2:** Skupiny osobností, zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny (Hoskovec, Šmolíková, Štikar, 2006, s. 78)

Quenault (In: Hoskovec, Šmolíková a Štikar, 2006, s. 79) vytvořil následující typologii řidičů:

1. **Bezpeční řidiči:** Nevyskytují se u nich nezvyklé manévry a skoronehody. Zrcátka používají asi při dvou z pěti manévrů a dvakrát za míli, bez spojení s manévrem; nechají se dvakrát tak častěji předjíždět než sami předjíždějí.



Dobře si uvědomují sdělované informace. Mají dobrou schopnost předvídat.

2. *Nerozvážní řidiči*: Vyskytují se u nich nezvyklé manévry a ve větším počtu skoronehody, hlavně ve spojitosti s předjížděním a míjením. Použití zpětného zrcátka je téměř stejně časté jako u řidičů první skupiny, ale zrcátko není používáno vždy, když je to nutné.
3. *Disociačně aktivní řidiči*: Přítomnost nezvyklých manévrů, značný výskyt skoronehod (hlavně spojených s předjížděním), málo časté využití zpětného zrcátka. Předjíždějí čtyřikrát více, než jsou předjížděni. Mají tendenci k nepředvídatelnému a netrpělivému jednání.
4. *Asociačně pasivní řidiči*: Výskyt nezvyklých manévrů, skoronehody jsou hlavně spojeny s míjením stojících vozidel. Jen málo využívají zpětného zrcátka. Jsou předjížděni pětkrát více, než předjíždějí. Mají tendenci být trpěliví a neteční a projevovat při řízení ustálený postup chování, do určité míry bez ohledu na situaci, ve které jsou.

Na závěr této podkapitoly uvedu zvláště ohrožené skupiny v dopravním provozu. Optimální adaptace na dopravní situaci u člověka vzniká tehdy, pokud jsou jednotlivé složky osobnosti v rovnováze a bez odchylek. Do dopravního provozu se však často dostanou i jedinci, kteří trpí různými odchylkami či poruchami a mají problémy s adaptací a z nich se potom vyčleňují lidé, kteří patří do ohrožených skupin. A ty jsou dle Winklera (In: Tůma, 1976, s. 48) následující:

- jedinci extrémních věkových skupin (mladiství, staří řidiči),
- jedinci asociální při souběžnosti nižší inteligence,
- jedinci afektivně nezdrženliví, nekritičtí,
- jedinci psychicky nemocní nebo psychicky abnormální.

### **1.2.6. Inteligence**

Inteligence se dnes dle Havlíka (2005, s. 37) definuje jako: „obecná duševní schopnost člověka orientovat se v nových situacích poznáváním jejich vztahů a souvislostí i jako složitá souhra duševních schopností a výkonů, koordinace

úsudku, postřehu a paměti, kde sehrává roli koncentrovanost, vnímání, tempo a kvalita myšlení, vědomosti a zkušenosti“.

Nakonečný (1997, s. 303) ve své publikaci encyklopedie obecné psychologie rozlišuje tři základní druhy inteligence:

1. Konkrétní inteligence (schopnost chápat vztahy mezi objekty a manipulovat s nimi, vázaná především na obrazově názorné myšlení).
2. Abstraktní inteligence (schopnost chápat a operovat s verbálními a jinými symboly, opírající se především o pojmové logické myšlení, matematické myšlení a další formy vysoce abstraktních operací).
3. Sociální inteligence (schopnost chápat vztahy mezi lidmi a účinně je ovlivňovat, označovaná také jako sociální obratnost nebo kompetence).

Míru inteligence vyjadřuje inteligenční kvocient tedy IQ. Jak uvádí Havlík (2005) u většiny populace je IQ v rozmezí hodnot 85 – 115 a ve stejném rozmezí by se měl pohybovat u řidičů. Dopravní psychologové na základě svých znalostí a zkušeností říkají, že vše co je pod nebo nad těmito hodnotami není pro řízení příliš vhodné. U méně inteligentních jedinců např. již kolem IQ 80 se mohou vyskytovat problémy při řízení např. s ovládním vozidla a takový jedinec může často selhávat. Na druhou stranu u vysoce inteligentních jedinců hrozí nebezpečí opětovného selhávání za volantem díky nedostatečnému vytížení mysli a to zejména při monotónní jízdě, kdy lehce může dojít k oslabení pozornosti a odpoutání myšlenek od aktuální činnosti. Dopravní psychologové však zároveň poukazují na fakt, že při posuzování způsobilosti k řízení motorového vozidla nedominuje samotná rozumová schopnost, ale bere se v úvahu celá osobnost.

Havlík (2005, s. 39) hovoří o tzv. struktuře „motoristické inteligence“, kdy vystupují do popředí praktické a sociální složky, vizuální paměť a postřeh, rozpoznávání souvislostí mezi věcmi, logické, analytické, operační a kritické myšlení, koncentrovanost na úkol, psychomotorická koordinace, rozpoznávání prostorových vztahů atd.

Dnes se velmi často hovoří o emoční inteligenci, která hraje u řidiče významnou roli. Goleman (2000) ji chápe jako schopnost vyznat se sám v sobě i v ostatních, vnitřní motivace a zvládnání vlastních emocí i emocí cizích. Stupeň

naší emoční inteligence podle Golemana (2000) odpovídá míře, s jakou zvládáme pět jejích základních disciplín:

- Sebeuvědomění = vědět, co v daném okamžiku cítíme, umět uplatnit vlastní preference v rozhodování, realisticky odhadnout vlastní možnosti a schopnosti, vystupovat s oprávněnou sebedůvěrou.
- Sebeovládání = směřování vlastních emocí tak, aby se staly spíše motorem než brzdou jednání ve smyslu směřování k vytyčeným cílům. Svědomitost, schopnost odložit uspokojení v zájmu dosažení vzdálenějších cílů; schopnost rychle se vzpamatovat z emočního stresu.
- Motivace = v duchu vlastních preferencí mířit k cíli, s jejich pomocí se snažit převzít iniciativu, soustavně zvyšovat nároky na sebe samé a prokazovat odolnost vůči nezdarům a zklamáním.
- Empatie = vžít se do pocitů druhých, dokázat se na problémy podívat jejich očima, mít přátelské vztahy k co nejširšímu okruhu osob.
- Společenská obratnost = zvládat vlastní emoce, přesně odhadovat nejrůznější společenské vztahy a situace; dokázat jednat schůdně, umět užívat společenskou obratnost k přesvědčování, vedení lidí, umět ji uplatnit ve vyjednávání a smířčí taktice, v zájmu spolupráce i týmové práce.

Havlík (2005) dle informací získaných z dopravně-psychodiagnostické praxe vyšetřování řidičů uvádí, že řidiči s vyšší emoční inteligencí selhávají za volantem méně než řidiči s oslabenou emoční inteligencí v některých složkách.

### **1.3. Psychologie v dopravě**

„Psychologie užitá v dopravě se zabývá především zkoumáním psychických procesů při různých činnostech osob řídících dopravní prostředí a jiných účastníků dopravy, zjišťováním jejich závislostí na individuálních vlastnostech člověka, na metodách výuky, výcviku a výchovy, na dopravní technice“, jak uvádí Hoskovec et al. (2003, s. 9).

Pro srovnání uvedeme ještě další definici dopravní psychologie. Repčík (1989, s. 14) uvádí: „Psychologie dopravy je aplikovaná psychologická disciplína vycházející z poznatků psychologie práce. Studuje dopravní chování řidiče

a ostatních účastníků dopravy. Předmětem jejího zájmu je psychicky regulované chování člověka v specifických dopravních podmínkách, které jsou dané individuálními vlastnostmi člověka, jeho předběžnou přípravou a výcvikem, druhem a charakterem dopravy a dopravní techniky.“

Člověk – vozidlo – komunikace – dopravní cesta – organizace a řízení – sociální dopravní struktura jsou prvky dopravního systému, jejichž fungování ovlivňuje bezpečnost a plynulost silniční dopravy. Z toho tedy vyplývá úkol dopravní psychologie studovat, navrhnout a realizovat opatření, které sledují optimální soulad mezi možnostmi a potřebami člověka, požadavky kladenými rozvojem dopravy a dopravním provozem samým. (Kobliha, 1976).

Poznatky dopravní psychologie je nutné využívat zejména v těchto oblastech (Kobliha, 1976, s. 18):

- Ovlivňovat výběr řidičů a vyloučit ty, kteří mají „vnitřní predispozici k selhání“. Z tohoto hlediska je třeba znát charakter a vzájemný vztah dopravně-provozní zátěže a kapacity lidského činitele.
- Ovlivňovat snížení dopravně-provozní zátěže zejména prosazováním psychologických hledisek při projektování komunikací, „dopravních cest“, celého komplexu řízení a organizace dopravy i optimální úpravu vozidel z hlediska požadavků aktivní a pasivní bezpečnosti.
- Zvyšovat psychickou a „dopravně-provozní“ kapacitu lidského činitele, především pak zvyšováním úrovně profesionální přípravy, výchovy a pozitivního ovlivňování dopravního chování řidičů a všech dalších účastníků silničního provozu.
- Analyzovat a přezkoumávat příčiny a vlivy působící na selhání člověka v silničním provozu, zejména využitím psychologické expertízy v soudní praxi.

Poznatků z psychologie můžeme v dopravě použít všude tam, kde má své místo člověk, tedy téměř všude. Někteří autoři z toho vycházejí a vytvářejí problémové okruhy. Např. Kolbliha a Tošner (1980, s. 22) uvádí tři problémové okruhy:

- Člověk – kapacita – dopravní chování.

- Člověk – vozidlo.
- Člověk – dopravní cesta.

Repčík (1989, s. 15 – 16) uvádí sedm problémových okruhů:

1. Studium systému „řidič – vozidlo – komunikace“ a jednotlivých článků tohoto systému. Spolehlivost celého systému závisí na spolehlivosti jednotlivých prvků. Studuje činnost řidiče a jeho začlenění do systému. Zkoumají se senzorické vstupy, proces zpracování informací i řídicí jednání řidiče. Závažná je otázka přesnosti rychlosti a spolehlivosti řidiče a možnosti rozdělení úkolů mezi vozidlo a řidiče. Analýza vozidla se týká toku informací mezi vozidlem a řidičem (řešení oznamovacích a ovládacích prvků ve vozidle), pracovních podmínek, mikroprostředí a řešení interiéru vozidla. Cílem je přizpůsobit konstrukci vozidla psychickým kapacitám člověka. Studium komunikace je zaměřeno na psychologické působení komunikace a jejího okolí, vliv trasy, dopravního značení a signalizace, řešení cest a silničních objektů, působení přírodních a klimatických faktorů. V širokém pojetí sem lze zařadit i dopravně – technické opatření.
2. Výcvik a příprava řidičů představuje pedagogicko – psychologickou problematiku související s dopravou. Cílem je vytvořit efektivní systém teoretické výuky a praktického výcviku.
3. Výchova a výuka účastníků silniční dopravy, zejména dětí a mládeže. Týká se to otázek propagace, osvěty a vytvoření účelného výchovného systému, volba vhodných metod a forem výchovného působení na širokou veřejnost. Cílem je zvýšit úroveň dopravních vědomostí a návyků i respektování dopravních předpisů a silniční disciplíny.
4. Racionalizace a organizace práce řidiče se soustředí na otázky režimu práce a odpočinku, rytmus a cykličnost práce. Cílem je omezovat zátěž řidiče, vytvářet podmínky pro relaxaci a udržování optimálního psychofyzického stavu řidiče.
5. Sociálně – psychologické aspekty práce řidiče. Týká se to tvorby posádky vozidla, pracovních postupů, vztahů v práci, pracovní motivace, spokojenosti a stability v profesi řidiče.
6. Analýza nehodovosti a úrazovosti, prevence nehod a úrazů, rehabilitace.

7. Psychodiagnostika dopravního chování, psychologické posuzování způsobilosti k řízení vozidla, spolupráce při výběru a rozmisťování profesionálních řidičů, diagnostika problémových a starších řidičů či řidičů po úrazu, dopravních nehodách apod.

#### **1.4. Prevence v dopravě**

Pod pojmem prevence v dopravě Pospec (2008, s. 6) rozumí: „Soubor opatření, který sníží pravděpodobnost výskytu nežádoucího stavu nebo nežádoucího chování na méně než jedno promile celkového počtu událostí.“ Pospec k tomu na vysvětlenou uvádí příklad: Nejvýše jeden z tisíce řidičů podjíždějících most na dálnici D1 překročí omezení rychlosti platné v daném čase na daném místě. Dnes je možné předpokládat jednoho z pěti.

Prevence v dopravě v nejširším pojetí dle Kopeckého a Pavlíčka (2005, s. 163) zní:“ Prevence v silničním provozu je záměrný, specifický, cílený proces, orientovaný na zjišťování, zkoumání a eliminování subjektivních a objektivních, prvotních i druhotných příčin, jevů, podmínek a okolností snižujících a ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“

Prevence a její opatření pomáhá v silničním provozu zvyšovat bezpečnost. Bezpečností silničního provozu pak dle Bakaláře, Frimla a Přerovského (1977, s. 7) rozumíme: „Potencionální stav optimálně fungujícího systému silniční dopravy, bez konfliktních situací a narušení plynulosti a organizace dopravního provozu na silničních komunikacích.“ Dále hovoří o tom, že jde o plynulý, intenzivní dopravní provoz bez nadměrného výskytu složitých dopravních situací, které způsobují u účastníků dopravního provozu neúměrné zatížení vzhledem k jejich možnostem a kapacitě. Obsahuje také optimální snížení výskytu kritických situací a dopravních nehod. Nezaměřuje se pouze na aktuální problémy v silniční dopravě, ale také na budoucí problémy, které sebou motorismus přinese.

Nejde tedy jen o odstraňování nežádoucích jevů v silniční dopravě. Zásadní roli hraje také předcházení těmto nežádoucím jevům a dopadům motorismu, jde tedy o preventivní opatření v silniční dopravě. Z těchto opatření jsou pak

rozhodující ta, která pozitivně ovlivňují jednání a chování účastníků silničního provozu.

Štikar, Rymeš, Riegel a Hoskovec (2003) uvádí, že v dopravě existují tři hlavní systémy a to 1. dopravní prostředek a jeho dynamické vlastnosti, 2. provoz a jiné podmínky dané dopravní cestou, 3. lidský faktor a jeho dynamické vlastnosti. Bezpečnost řidiče je pak závislá na míře integrace těchto systémů. Dopravní bezpečnost je pak závislá na (Štikar, Rymeš, Riegel a Hoskovec ,2003, s. 409):

1. Výkonových možnostech člověka (dopravní způsobilosti) zahrnujících: charakterové vlastnosti (zodpovědnost v dopravních situacích), připravenost (znalosti a zkušenosti), tělesné, smyslové a duševní předpoklady.
2. Požadavcích dopravy zahrnujících: druh účasti v dopravě, dopravní situace, dopravní předpisy, jiné faktory jako je konstrukce dopravního prostředku apod.

## 2. Bezpečnost a prevence v silničním provozu

V předchozí kapitole jsme si uvedli definici prevence v nejširším pojetí. Z hlediska této definice můžeme vymezit základní cíle a to jsou: předcházení a odvracení ohrožování bezpečnosti silničního provozu vhodnými metodami, formami, zásadami a prostředky. Prevence pak působí na příčiny a také na důsledky dopravního chování účastníků dopravního provozu. (Kopecký a Pavlíček, 2005)

Kopecký a Pavlíček (2005, s. 163 – 164) uvádějí základní členění prevence:

### 1. Oblast preventivní opatření

- Specifická opatření – jedná se o opatření, která směřují k předcházení, odvracení, nebo ke znemožnění takového jednání, které by vedlo k ohrožení bezpečnosti (nebo ke snížení plynulosti) silničního provozu.
- Zajištění silničního provozu před negativním jednáním ve vztahu k hlavním řízeným faktorům systému bezpečnosti silničního provozu: řidič - dopravní prostředek - pozemní komunikace. Důraz je kladen na předcházení a vyloučení možného ohrožení.

2. Oblast výchovných opatření (hlavních i pomocných, doplňujících preventivní opatření). Odehrává se zejména v rámci celoživotního dopravně výchovného vzdělávání všech účastníků silničního provozu. Je orientovaná k výchově k optimálnímu dopravnímu chování a jednání, které by v budoucnu vyloučilo i dosud neznámá negativa, vznikající především na základě dopravního chování účastníků provozu.

Bezpečnost v silničním provozu bývá nejčastěji spojována s pojmem nehodovost. Nehodovost je jedním z rozhodujících ukazatelů bezpečnosti dopravního provozu a je na ni zaměřeno velké množství dopravně preventivních projektů, které se zabývají prevencí nehod. Dle Hořína (2001) nelze chápat prevenci nehod jako pouhé rozšiřování informací, dopravní výchovu a výcvik určitých skupin účastníků silničního provozu. Prevenci nehodovosti Hořín (2001, s. 30) definuje jako: „Soubor takových opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu s cílem předejít jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věci.“



V oblasti bezpečnosti silničního provozu a prevence nehod existuje pravidlo „3E“: Education, Enforcement, Engineering, tj. výchova, tvorba a prosazování práva dopravního inženýrství. Někdy je toto pravidlo rozšiřováno o čtvrté E – Evaluation tj. zhodnocení, tedy na „4E“. Pravidlo vyjadřuje potřebu komplexního přístupu k dané problematice a důležitost spolupráce všech složek. (Hořín, 2001)

Bezpečností silničního provozu v ČR a dalších 22 evropských zemí se zabýval projekt SARTRE 3. Výsledkem projektu bylo zjištění postojů, názorů a chování řidičů 23 evropských států. Tento projekt zjistil, že řidiči v ČR si uvědomují nedostatky v bezpečnosti silničního provozu. Čeští řidiči jsou také ochotni přijmout i neoblíbená opatření (zintenzivnění kontroly, přísnější postihy) v souvislosti s porušováním dopravních předpisů jako jsou nepřiměřená rychlost a řízení pod vlivem alkoholu. Řidiči nechtějí zvýšení povolené hladiny alkoholu v krvi a jednoznačně akceptují důkladné kontroly hladiny alkoholu v krvi. Významné je pro ně zlepšení kvality pozemních komunikací a zlepšení výcviku řidičů. Dále bylo zjištěno, že je velmi důležité provádět informační kampaně o nezbytnosti používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů a také provádět systémové opatření pro zlepšení dopravního chování. (Skládaná, 2005)

## **2.1. Dopravní nehody**

Leitner a Lukášek (2006, s. 98, 100) definují dopravní nehodu: „Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Dopravní nehoda nemusí být vždy jen střetem dvou vozidel, ale může jít o střet vozidla s jiným účastníkem provozu na pozemních komunikacích, např. chodcem nebo při předjíždění dojde k vytlačení vozidla mimo vozovku a následné havárii bez přímého střetu vozidel. Podstatné však je, že událost započala na pozemní komunikaci a je v přímé souvislosti s pohybem vozidla.“

Na silnicích v České republice v průměru denně zemřou tři lidé, 11 lidí se zraní těžce, 70 lidí lehce, denně dojde k přibližně k 500 nehodám, za 1 den vznikne 23 milionů Kč materiálních škod (Pospec, 2008). Není tedy divů, že se lidé zasvěcení do dopravní problematiky snaží tuto situaci změnit.

Kobliha (1980) uvádí, že dopravní nehody jsou doprovodným jevem neustále se rozvíjejícího motorismu. První dopravní nehoda se datuje od 29. července roku 1834. Prameny uvádějí, že se stala v Paislex ve Velké Británii. Zemřeli při ní 3 lidé a 25 jich bylo zraněno. Dopravní nehoda byl jev, který byl ze začátku kvalifikován jako náhodný. Dnes je to naprosto běžný negativní jev doprovázející motorismus.

Dnes je ovšem realita taková, jak uvádí Hoskovec et al. (2003), že lidé mají tendenci dopravní nehody podceňovat. Toto zjištění vyvstalo na základě průzkumu, kdy lidé měli odpovědět, zda by zůstali po příjezdu do města, v němž umírá denně stejný počet lidí v důsledku dopravní nehody či v důsledku nemoci a své rozhodnutí měli také zdůvodnit. 93% lidí by ve městě zůstalo v případě, že by jim hrozilo riziko nehody, protože věřili, že mohou situaci ovlivnit a že by se snadněji vyhnuli nehodě než nemoci. 36% lidí by zůstalo, pokud by jim hrozilo riziko nemoci. Tedy strach z nemoci se ukázal jako silnější.

Nehodová situace může vzniknout dle Koblihy (1976, s. 21):

- Chybným chování a činnostmi řidiče projevujícím se výrazným odchýlením od daného optimálního nebo předpokládaného režimu jízdy a charakteru provozní situace.
- Nedisciplinovaným chováním a jednáním řidiče porušujícím zásady stanovené dopravními předpisy.
- Neodpovídající nepřiměřenou činností vzhledem ke stavu techniky, vozovky nebo dopravní cesty.
- Abnormálním vývojem a stavem dopravně-provozní situace, její složitostí, neúměrnou dynamikou a nelogičností jejích změn.
- Nezávisle na činnosti řidiče v průběhu jízdy, zejména vlivem techniky.

Při prevenci nehodovosti je důležité zjistit příčiny nehod a charakteristiky, kterými se nehody vyznačují. V této oblasti jsou psychologové velmi nápomocni.

Psychologický rozbor nehod lze zobecňovat a použít ho při prevenci nehodovosti. Hoskovec et al. (2003, s. 219) uvádí charakteristiky nehod:

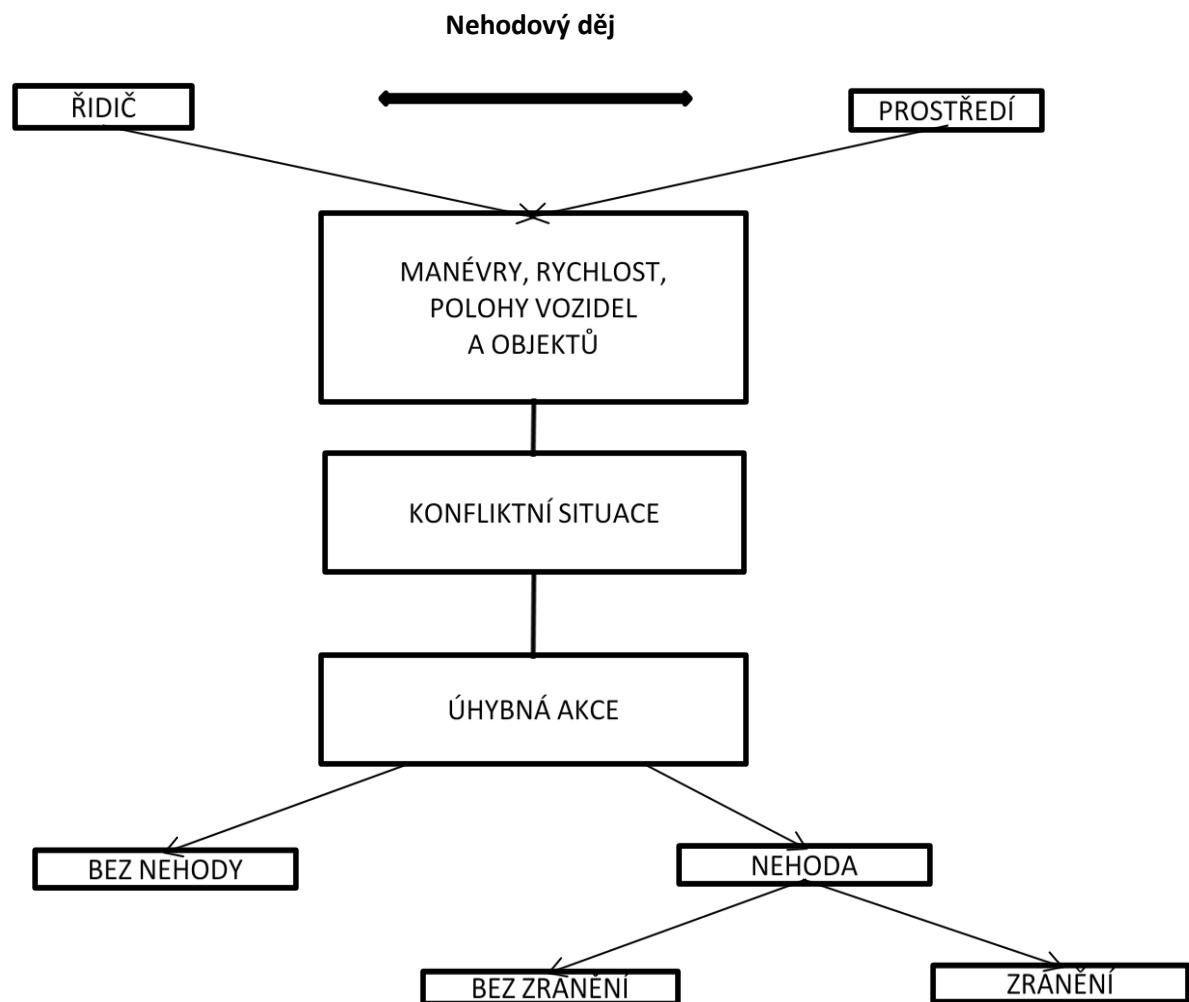
1. Nehody jsou důsledkem nepředvídaných událostí.
2. Nehoda má svůj vlastní průběh.
3. Ne všechny nehodové situace vedou k nehodám.
4. Někdy vedou i zdánlivě bezvýznamné situace k vážným nehodám.

Hoskovec, Šmolíková a Štikar (2006, s. 75) a Bartoš (2004) uvádějí přehled nejruznějších příčin nehodového jednání převážně z psychologického hlediska:

1. Porušený zdravotní tělesný stav včetně nedostatků smyslových orgánů,
2. nedostatek úsudkových schopností,
3. nedostatek znalostí,
4. nedostatek zručnosti pohybových dovedností (nedostatek zkušeností a anticipace),
5. nedostatek potřebných osobnostních vlastností,
6. přechodné stavy:
  - a) únava z dlouhých jízd a z nevyspání, která mizí po odpočinku,
  - b) okénko ve vědomí, přechodné útlumové stavy aktivní pozornosti nebo některých jejích složek bez únavy,
  - c) přechodné emoce z rodinných, společenských a jiných důvodů, absorbující pozornost,
7. alkohol a drogy,
8. chronické abnormní duševní stavy: neurózy, periodické nebo neperiodické proměny impulzivity, různé poruchy vědomí,
9. činnost v časové zátěži.

Při porovnávání statistik nehodovosti nám samotná čísla nic neřeknou, musíme udělat důkladný rozbor nehodového děje s ohledem na psychologické příčiny. Neexistuje však pouze jedna jasná příčina, ale celý řetězec příčin, z kterého musíme vybrat tu příčinu, která měla přímou souvislost s vznikem nehodové situace. Příklad řetězce příčin: Mladík skončil se svým vozem v řece. Do řeky spadl z mostu, když přerazil zábradlí poté, co dostal hodiny na zledovatělé vozovce, hodiny dostal, protože jel rychle a nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky, jel rychle, protože spěchal za přítelkyní do nemocnice, spěchal, protože mu

zavolala, že bude v nejbližších chvílích rodit. (Hoskovec, Riegel, Rymeš, Štikar, 2003)



**Obr. 4:** Nehodový děj (Hoskovec, Štikarová a Štikar, 2003, s. 219)

Hoskovec at al. (2006, s. 19 - 21) navrhli typologii základních rizikových činitelů, jako příčin vzniku nehod a zranění, které jsou ovlivnitelné:

1. Kinetická energie – vytváří ji pohyb lidí a vozidel, možnost zastavení je rozhodující proto, zda dojde k nehodě nebo zda budou redukována závažnost zranění.

2. Tření – tření mezi vozidlem a povrchem vozovky je bráno jako základní rizikový činitel nehod.
3. Viditelnost – čím větší je vzdálenost, s níž je objekt identifikován, tím větší je viditelnost.
4. Kompatibilita – čím menší jsou rozdíly v kompatibilitě, tím jsou příznivější důsledky nehod, zejména v kompatibilitě hmotnosti a rychlosti vozidel či uživatelů silnice.
5. Komplexita – je to množství nové informace, které má účastník provozu k dispozici, aby se podle něho choval v jednotce času.
6. Prediktabilita – označuje spolehlivost, s níž se může předvídat výskyt rizikového faktoru.
7. Individuální racionalita – týká se rozsahu, v němž uživatel silnice jedná způsobem, který uspokojuje jeho preference (maximalizuje užitečnost).
8. Individuální vulnerabilita – někteří jedinci jsou zranitelnější než jiní.
9. Systém bezpečnostní upozornění – týká se každého prvku silnic nebo vozidel, které buď mají předcházet chybám učiněným uživateli silnic, anebo které absorbují energii v případě, že se nehoda stane s tím, že vážné zranění je méně pravděpodobné.

Na ukázkou v tabulce uvedeme hlavní nehodová jednání a příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel v roce 2009. „ V tomto roce šetřila Policie ČR v průměru každých 7 minut nehodu, každých 22 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk a každé 2,5 hodiny těžce. V průměru každých 10,5 hodiny zemřel při nehodě člověk.“ (Sobotka a Tesařík, 2010, s. 2)

| Pořadí | Příčiny nehod řidičů motorových vozidel                            | Počet nehod |
|--------|--|-------------|
| 1.     | Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla.                            | 11 888      |
| 2.     | Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky.                            | 7 683       |
| 3.     | Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.                       | 6 198       |
| 4.     | Nesprávné otáčení nebo couvání.                                    | 5 348       |
| 5.     | Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.       | 4 454       |
| 6.     | Jiný druh nesprávné jízdy.   | 4 342       |
| 7.     | Nezvládnutí řízení vozidla.  | 3 854       |
| 8.     | Nedání přednosti upravené dopravní značkou „Dej přednost v jízdě!“ | 3 809       |
| 9.     | Vjetí do protisměru.   | 2 592       |
| 10.    | Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu.                         | 1 827       |

**Tab. 3:** Příčiny nehod řidičů motorových vozidel za rok 2009 (Sobotka a Tesařík, 2010, s. 7)

Budinský (2007) uvádí opatření ke snížení počtu dopravních nehod, která jsou podle něj následující:

1. Dostavba dálnic a rychlostních komunikací. Na těchto komunikacích dochází k nejnižšímu počtu dopravních nehod s těžkými zraněními či smrtelnými následky na počet ujetých kilometrů. Ukazují to statistiky z celého světa.
2. Výstavba mechanických zábran (především kruhových objezdů a retardérů) na místech s velkým počtem dopravních nehod. Tato opatření účinně pomáhají snížit rychlost.
3. Výchovně utvářející působení na řidiče a další účastníky dopravního provozu. Toto opatření je univerzální a neúčinnější.

Jak uvádí Porada a kol. (2000) pozornost je třeba věnovat také následkům dopravních nehod a traumat s tím spojeným. Proto se v následující části práce budeme zabývat rehabilitací.

### **2.1.1. Rehabilitace**

Při dopravních nehodách dochází vedle hmotných škod, také k úrazům účastníků dopravního provozu. Dochází k tzv. psychickým újmám na zdraví, které závažným způsobem postihují psychiku účastníků silničního provozu. Taková újma může být různé intenzity, různého trvání či druhu, to je ovlivněno okolnostmi, za kterých k újmě došlo a také vlastnostmi osobnosti daného jedince. Většina lidí prožívá nehodu jako něco vysoce traumatizujícího. Způsob zpracování tohoto psychotraumatizujícího zážitku záleží na osobnosti každého jedince a to zejména na emoční zralosti. Má se za to, že čím je jedinec zralejší, tím lépe se vypořádává s následky dopravní nehody. (Bakalář, 1976)

Rehabilitace je důležitá zejména proto, že psychotraumatický zážitek může jedince velmi negativně ovlivnit v další činnosti jak společenské tak duševní, jak uvádí Bakalář (1976). Bakalář dále píše o tom, že důsledkem dopravní nehody může docházet ke vzniku masivní úzkosti, ke změněným stavům vědomí, k panickým reakcím či k propuknutí dříve kompenzovaným patologickým

mechanismům atd. Tyto projevy je nutné v co největší míře odstranit a to právě prostřednictvím rehabilitace.

Psychologická rehabilitace dopravních nehod využívá zejména abreaktivní psychoterapii a systematickou psychoterapii, o kterých se ve své publikaci zmiňuje Kratochvíl (2006).

- Abreaktivní psychoterapie se snaží eliminovat očekávané patogenní působení negativních emocí tím, že je nechává člověka znovu prožít za okolností, které člověka neohrožují. Pacient reprodukuje či opětovně prožívá patogenní emoční zážitky (psychotrauma či konflikt) s odpovídajícím citovým doprovodem. Využívá účinek tzv. katarze (očištění) pomocí prožitku. U rehabilitace dopravních nehod je abreakce považována za základní metodu.
- Systematická psychoterapie se snaží o reorganizaci, restrukturuaci či integraci pacientovy osobnosti. Snaží se analyzovat zejména patologické fixace či jiné patologické projevy projevující se jako následek dopravní nehody, usiluje o korekci postojů. Osobnost se tak přetváří k lepší adaptaci či zrání na své životní poslání. V této terapii je cíl zaměřen spíše na celkový rozvoj či změnu osobnosti a odstranění symptomatiky je pozitivní vedlejší účinek této terapie.

## **2.2. Rizikové faktory a chování řidiče na silnicích**

Řidiče a i ostatní účastníky dopravního provozu čeká na silnicích nejedno riziko. My se zastavíme u rizik, které jsou zřetelné na první pohled: únava, rychlost, alkohol a drogy za volantem. Dále je v našem zájmu popsat chování a činnost řidiče.

### **2.2.1. Rychlost**

Nepřiměřená rychlost na silnicích jako hlavní příčina smrtelných nehod stojí v popředí českých statistik již řadu let. Mohli bychom si položit otázku: „Čím je to zapříčiněné?“. Kobliha a Tošner (1980) na to mají odpověď. Rychlost lidí vždy lákala, a proto je důležité pochopit tzv. „rychlostní motivaci“. Dospělý zralý člověk má přirozenou snahu ovládnout prostor a překonávat omezení a to je důvod proč

se snaží dosahovat vyšší rychlosti. Dalším důvodem je zvyšování sebevědomí. Člověk díky rychlosti pociťuje sílu a upevňuje tak svoje sebevědomí. V některých případech rychlost slouží k potvrzení schopností.

Kobliha a Tošner (1980) dále uvádějí, že řidiči si často neuvědomují některé technické a jízdní zákonitosti spojené s rychlou jízdou a nepřipouštějí si nebezpečí s ní spojené. Asi málokterý řidič by znal odpověď na otázku: „Jaká rychlost odpovídá pádu z 11 patra? Odpovídá tomu jízda rychlostí 100 km/h. V této rychlosti ujede automobil 27,7 m. Řidiči si taktéž neuvědomují, že při takto rychlé jízdě má automobil 15x vyšší hmotnost a že se zvyšuje i hmotnost orgánů v těle, které pak nevydrží čelní náraz na pevnou překážku a člověk takový střet častokrát nepřežije. Uvedeme malý příklad: při rychlosti 100 km/h nemá mozek svých přibližných 1300g, ale jeho hmotnost dosahuje i více než 20kg; krev za normálních okolností dosahuje hmotnosti 5 kg a při rychlosti 100 km/h vzrůstá na 140 kg.

Rychlost má na svědomí velké množství zmařených lidských životů z důvodu, že jedinec se při rychlé jízdě musí maximálně soustředit a musí mít dokonalé a rychlé psychofyzické reakce, což samozřejmě není vždy možné a proto jedinec při rychlé jízdě snadno selže. Jen pro ukázkou, jak uvádí Kobliha a Tošner (1980), pokud trvá složitá reakce v průměru asi 0,5 s a vezmeme při tom v úvahu, že vozidlo jede rychlostí 100 km/h, pak za tuto dobu ujede téměř 14 m.

### **2.2.2. Únava**

Vezmeme – li v úvahu, že jedinec nevykonává fyzicky namáhavou činnost při řízení motorového vozidla, je pro nás zásadní únava psychická. Duševní únavu u řidiče poznáme podle určitých příznaků, které jsou např. bolesti zad, malátnost, pocity ospalosti, strnulost těla, pálení očí a jejich zavírání, což může vést až k dopravní nehodě, protože může dojít k mikrospánku, kdy řidič na několik sekund naprosto nevnímá a přestává řídit.

Antušek (1998) popisuje průběh 24hodinového cyklu, kdy prožíváme tzv. fyziologická minima a maxima. Ráno zhruba do 10 hodin a poté odpoledne mezi 16. a 17. hodinou jsme nejvíce aktivní, naopak mezi 12. a 14. hodinou zažíváme útlum. Nejméně aktivní jsme mezi 24. a 5. hodinou, kdy máme velké nutkání



usnout. Řidiči by měli dbát na to, aby si neplánovali trasy delší než 500 km za den a neřídili déle než 8 hodin. Také by měli pravidelně zastavovat na delších trasách každou hodinu a po čtyřech hodinách by se měli občerstvit. Únavu také podporuje nedostatek kyslíku, příliš vysoká teplota v kabině vozu, přílišný hluk, nepohodlné oblečení, těžká strava atd.

Při studiu rizikových faktorů v dopravě je dobré zohlednit i tzv. *biorytmologii*, o které se zmiňují také Kobliha a Tošner (1980). V životě snad každý zažil dny, kdy se nám vše daří a po všech stránkách se cítíme výborně i dny, kdy je to přesně naopak. Tato kolísání nálad, stavů, úspěšnosti atd. dle biorytmologie není nahodilé, ale opakuje se v pravidelných periodách. Rozeznáváme tři druhy biorytmů (fyzický, emocionální a intelektuální) o periodách 23, 28 a 33 dní.

Každý z těchto rytmů má tři fáze dle Koblihy a Tošnera (1980, s. 112):

1. vzestupnou, úspěšnou, tzv. plus fázi;
2. sestupnou, tzv. regenerační fázi, v níž se nabývají síly k další fázi vzestupné;
3. tzv. kritické dny, na přechodu z plus fáze do regenerační fáze a naopak.

V kritických dnech mají lidé více chybných výkonů, častěji selhávají, stávají se jim úrazy či nehody, nedaří se jim. Toto zjištění potvrzuje i profesor H. L. Roj z Curychu, který provedl matematicko-statistický důkaz, že kritické dny mají vliv na zvýšený výskyt dopravních nehod a úrazů.

Kobliha a Tošner (1980, s. 112) uvádějí v následující tabulce pořadí kritických dnů v jednotlivých periodách:

| Perioda – cyklus           | Kritické dny               |
|----------------------------|----------------------------|
| O 23 dnech (fyzický)       | 1., 2., 11. – 13., 23. Den |
| O 28 dnech (emocionální)   | 1., 2., 14. – 16., 28. Den |
| O 33 dnech (intelektuální) | 1., 2., 16. – 18., 33. Den |

**Tab. 4:** Kritické dny v periodě (Kobliha a Tošner, 1980, s. 112)

### 2.2.3. Alkohol

Jak jsme uvedli výše, většina českých řidičů souhlasí s tím, že alkohol za volant nepatří a jsou ochotní akceptovat tvrdé postihy za řízení pod vlivem alkoholu. Řidiči jsou si vědomi zvýšeného rizika nehody při požití alkoholu. Riziko nehody se zvyšuje spolu se zvyšující se hladinou alkoholu v krvi. Havlík (2005) uvádí příklady rizika nehody a množství požitého alkoholu, tak například již u 0,3 promile se zvyšuje riziko 1x, u 0,3 – 0,9 promile 7x, při promile 1,0 – 1,4 už je to 31x a při 1,5 promile a více je riziko nehody vyšší 128x . Antušek (1998) uvádí, že je to způsobeno zúžením zorného pole, zhoršeným viděním za šera, narušeným hloubkovým viděním, tedy narušením správného odhadu vzdálenosti a rychlosti protijedoucích vozidel, narušením pozornosti, narušením barvocitu, prodloužením reakčního času, dochází také ke změnám v psychice, řidič nabývá odvahy, ztrácí sebekontrolu a přeceňuje své schopnosti, nevnímá únavu, ospalosti či bolest.

Prodloužení reakční doby nám pěkně ukazuje tabulka, kde je porovnán výkon střízlivého a opilého řidiče při různých rychlostech vozidla.

| Při rychlosti | Při reakční době 0,5 s<br>Začne Reagovat | Reakční dráha | Vzdálenost potřebná k zastavení vozidla |       |         |
|---------------|--|---------------|---|-------|---------|
|               |  |               | střízlivý                               | opilý |         |
| 60km/h        | 8m                                       | 18m           | 26m                                     |       | 43,60m  |
| 80km/h        | 12m                                      | 32m           | 44m                                     |       | 70,40m  |
| 120km/h       | 16m                                      | 72m           | 88m                                     |       | 123,20m |

**Tab. 5:** Reakční čas pod vlivem alkoholu (Kobliha a Tošner, 1980, s. 159)

Hoskovec a Štikar (1973) uvádějí nejnebezpečnější hladinu alkoholu v krvi přibližně 1,0 promile. Je to z důvodu, že si řidič ještě plně svou opilost neuvědomuje a nepřipouští si, že by mohla být oslabena jeho schopnost bezpečné jízdy. Řidič již s 1.0 promile více riskuje, zvyšuje rychlost a roste jeho odvaha např. při předjíždění.

Stupně opilosti dle Hoskovce a Štikara (1973, s. 36):

|                     |                                      |
|---------------------|--------------------------------------|
| 0,03 – 0,1 promile  | fyziologická hladina alkoholu v krvi |
| 0,50 – 1,0 promile  | podnapilost                          |
| 1,00 – 1,5 promile  | mírný stupeň opilosti                |
| 1,50 – 2,0 promile  | střední stupeň opilosti              |
| 2,00 – 3,0 promile  | těžký stupeň opilosti                |
| 3,00 a více promile | akutní otrava alkoholem              |

Kobliha a Tošner (1980, s. 159) popisují, jak se snižuje schopnost řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu. Pro představu je vhodné to porovnat se stupněm opilosti, které jsme uvedli výše.

|             |   |
|-------------|---|
| 0,3 promile | - prodloužení reakční doby                          |
| 0,5 promile | - snížená schopnost řízení                          |
| 0,6 promile | - poruchy prostorového vidění a zúžení zorného pole |
| 0,8 promile | - snížení úrovně pozornosti a vigilačního výkonu    |
| 1,0 promile | - šeroslepost                                       |
| 1,2 promile | - neschopnost jízdy v noci                          |
| 1,5 promile | - úplná neschopnost jízdy                           |

**Tab. 6:** Snížená schopnost řízení pod vlivem alkoholu (Kobliha a Tošner, 1980, s. 159)

#### 2.2.4. Drogy

Drogy jsou v dopravě velmi nebezpečné z důvodu dlouhého trvání jejich účinku a také díky změnám, ke kterým dochází u jedince po jejich požití. Všechny tyto změny velmi negativně ovlivňují schopnost řídit motorové vozidlo. Na ukázkou uvedeme některé drogy a jejich účinek na řidiče, dle Antuška (1998, s.18):

- *Marihuana a hašiš* – prodlužují reakční čas, oslabují krátkodobou paměť, vyvolávají náladovost, neobratnost, zhoršují orientaci v prostoru a čase a to na 24 hodin již po vykouření jedné cigarety.
- *Pervitin a amfetamin* – způsobují poruchy myšlení, ukvapenost a podrážděnost; nejdříve aktivují a poté výrazně utlumují, což zapříčiňuje usnutí či opožděné reakce.
- *Opiáty* – působí tlumivě a prodlužují reakční čas.

- *LSD a halucinogeny* – vyvolávají poruchy vnímání, ztrátu sebekontroly a správného rozhodování, člověk je snadno ovlivnitelný.
- *Kokain* – vyvolává nadměrnou sebedůvěru, hyperaktivitu a agresivitu. Po odeznění účinku nastává útlum, kdy se zvyšuje nebezpečí spánku a zpomalených reakcí.

Řidiče za volantem negativně ovlivňují také léky. Mohou to být léky všeho druhu, na bolest, na uklidnění, proti různým psychickým i fyzickým nemocem. Léky mohou mít podobný účinek jako požití alkoholu či některých drog. Snižují hladinu bdělosti, prodlužují reakční čas a narušují schopnost správného vnímání.

### **2.2.5. Dopravní chování a činnost řidiče**

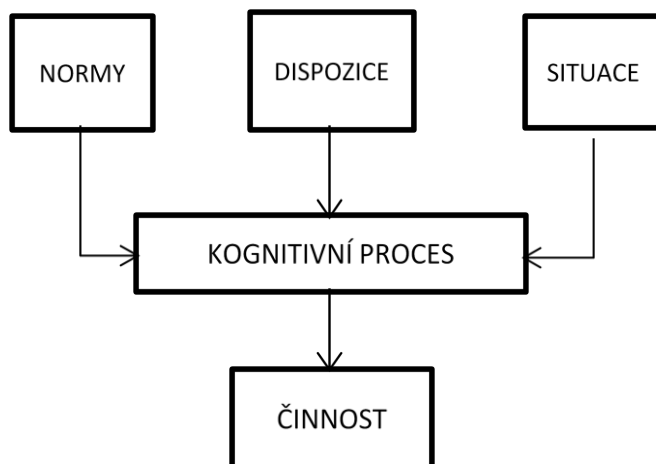
Pod pojmem dopravní chování, jak uvádí Kobliha a Tošner (1980, s. 46), chápeme: „určité předpokládané chování příznačné pro konkrétního řidiče s určitým typem dopravního charakteru“.

Chování řidiče ovlivňují určité normy. Nejčastěji je to norma formální (tj. právní) a neformální (tj. sociálně psychologická) norma. Na základě toho, pak můžeme odvodit 4 druhy chování řidiče, jak uvádí Hoskovec et al. (2003, s. 144):

1. Chování odlišující se od formálních (právních) norem, ale vyhovující neformální normě.
2. Chování, které je shodné s formální normou, ale které se odlišuje od sociálně psychologické normy.
3. Chování, které se odlišuje od obou norem.
4. Chování, které je v souladu jak s právními, tak i sociálně psychologickými normami.

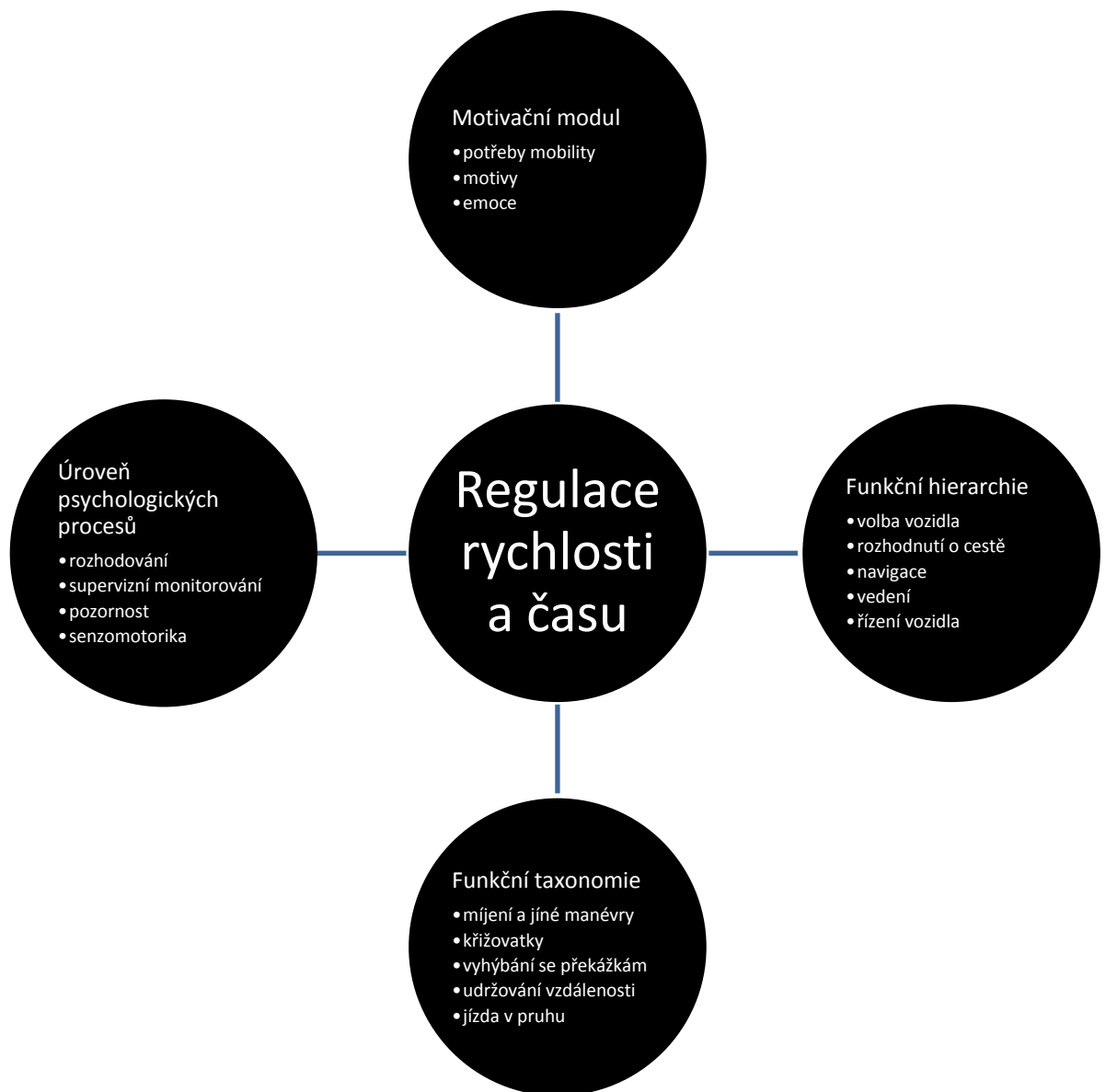
Hoskovec et al. k tomu přidávají vysvětlení, jako příklad uvedli rychlost. Rychlostní limit je v tomto případě formální norma a nedodržování předepsané rychlosti je sociálně psychologická norma – tedy skutečně se vyskytující chování, z čehož je zřejmé, že jde o 1 z uvedených druhů chování.

Dle Hoskovce et al. (2003, s. 14) existují činitele determinující činnost řidiče:



**Obr. 5:** Činitele determinující činnost řidiče (Hoskovec et al, 2003, s. 14)

V literatuře také můžeme nalézt nejrůznější modely řidičské činnosti, které berou v úvahu různé dimenze této činnosti. Příkladem může být model základních dimenzí řidičských činností ve vztahu k adaptaci podle Summala.



**Obr. 6:** Model základních dimenzí řídičských činností ve vztahu k adaptaci (Summal, 1996  
In: Hoskovec et al., 2003, s. 13)

Dopravní chování můžeme chápat i z hlediska přizpůsobení či nepřizpůsobení se jízdě. O přizpůsobeném chování mluvíme tehdy, pokud řidič splňuje všechny požadavky, které na něj klade konkrétní dopravní situace. Chování nepřizpůsobené jízdě může být: zkratková reakce, prodloužená reakce, reakce, která souvisí se signálem, který jsme očekávali a nepřišel, nebo se objevil v jiné podobě. (Kobliha a Tošner 1980)

Existují 4 základní hypotetické procesy, které Groeger (2002) považuje za základní jednání řidiče. Tyto procesy jsou určovány řadou činitelů a to zejména osobnostními činiteli.

1. Proces zachycující změny, které zahrnují určité narušení při dosahování cílů činnosti.
2. Proces hodnotící ohrožení.
3. Proces vybírající a vytvářející nejvhodnější formu činnosti v daných podmínkách.
4. Proces odpovědný za uskutečnění každé změny v probíhající činnosti, která může být vyžadována.

Na chování řidiče se můžeme podívat ještě z hlediska jeho rizikivosti. Hoskovec et al. (2006, s. 60) identifikovali 4 způsoby chování z hlediska rizikivosti:

1. Preventivní chování, které mohlo zabránit vzniku nehodové situace.
2. Defenzivní chování, které mohlo umožnit řidiči, aby se vyhnul nehodové situaci.
3. Úhybné chování, které mohlo dovolit jednotlivci vyváznout z hrozící nehody.
4. Kooperativní chování, které obsahuje iniciativu pomocí jiným ve zvládnutí obtížné situace

Výše jsme uvedli nejrůznější modely a možné způsoby nazírání na činnost a chování řidiče. V následujících řádcích uvedeme konkrétní příklady rizikového jednání řidičů osobních automobilů, které ve své publikaci uvedl Hoskovec, Pour a Štikar (1981, s. 171 – 172):

- nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidly,
- riskantní předjíždění při jízdě v koloně,
- nedostatečné sledování provozu za vozidlem,
- nevěnování se řízení,
- nepřiměřená rychlost, uspěchanost, nedodržování příkazu ke snížení rychlosti,

- nedání přednosti v jízdě,
- bezohlednost k jiným řidičům, zejména při předjíždění či parkování,
- zkratkové reakce,
- nedostatek péče o technický stav vozidla,
- nesprávné používání směrových světel,
- tzv. „předvádění se“.

### 2.3. Věk a rizikové skupiny v dopravě

Každý člověk je již od dětství účastník dopravního provozu. Nejdříve se dopravního provozu účastní jako chodec a případně cyklista a později ve většině případů i jako řidič motorového vozidla. My se budeme v následující části práce zabývat změnami ve vývoji člověka z hlediska dopravního provozu. Dále podrobněji popíšeme rizikové skupiny v dopravě, tedy děti, mladé a starší řidiče.

K lepšímu pochopení věkových zvláštností z hlediska dopravního chování nám dobře poslouží následující tabulka, která přehledně uvádí dopravně psychologickou charakteristiku dle Bakaláře et al. (1977, s. 33 – 37). Zahrnuli do ní, z hlediska vstupu do silničního provozu, věkové skupiny od 3 let do konce života.

| Věková skupina                      | Dopravně psychologická charakteristika  |
|-------------------------------------|---|
| 3 – 6 let<br>Předškolní věk         | Vnímání a celková stabilita je důležitým faktorem v dopravní výchově. Výchova k pozornosti. Je nutné učit děti chápat a posuzovat silniční provoz a postupně se v něm orientovat. Dopravní výchova se soustřeďuje na rodinu a školu.  |
| 6 – 11 let<br>Školní věk            | Rozvoj psychických vlastností umožňuje upevňovat dopravní kázeň a znalost zásad dopravního provozu. Dítě má schopnost orientovat se v dopravních situacích. Začíná přímá aktivní účast dětí v silničním provozu – koloběžka – kolo. Zvláštní pozornost věnovaná účasti dětí jako chodců. Dopravní výchova: škola, hry, televize, film.  |
| 11 – 15 let<br>Dospívání<br>puberta | Dítě se postupně stává dospělým. Začíná komplexně chápat silniční provoz a jeho problematiku. V dopravní výuce je třeba působit v oblasti racionální a emocionální. Zvyšovat znalost zásad silničního provozu, orientovat se v něm a chápat i složky jeho bezpečnosti. Konkrétní příprava na účast v něm jako chodce i jako řidiče mopedu apod. Dopravní výchova: škola, hry, zájmové kroužky, televize.  |
| 15 – 20 let<br>Postpuberta          | Člověk se postupně stává psychicky i fyzicky „plnohodnotným“ účastníkem silničního provozu. V dopravní výchově je třeba působit ve smyslu určitých osobnostních a sociálních zvláštností jako je sklon k riskování, přeceňování vlastních řidičských schopností, dovedností a znalostí. Dále tendence k zvýšené agresivitě a hyperkritickým vztahům k druhým účastníkům dopravy. Dopravní výchova: škola, film, televize, dopravní hry, prevence alkoholismu i toxikománií. |
| 20 – 30 let<br>Dospělost            | Člověk je všestranně a plně připraven pro účast v silničním provozu jako amatér i řidič profesionál. V dopravní výchově je třeba se zaměřit na zvyšování dopravních znalostí,   |



|   |  |
|---|--|
|   | zkušeností. Naučit se autopsychické regulaci a hodnocení svého trvalého i situativního psychického stavu. Osvojit si zásady přiměřeného dopravního chování z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Dopravní výchova: film, tisk, televize, kluby.   |
| 30 – 50 let<br>Životní stabilita<br>a vyvrcholení<br>dospělosti | Optimální období fyzické a psychické připravenosti i pro náročné silničně dopravní činnosti. V dopravní výchově je třeba se zaměřit na upevnění pozitivních vlastností dopravního chování a dopravního charakteru. Naučit řidiče využívat získaných poznatků k hodnocení svých psychických dopravně provozních vlastností a stavů. Optimální období pro získání kvalifikace učitele řízení motorových vozidel. Naučit se sebekriticky hodnotit určitý úpadek fyzických a psychických schopností a racionálně se naučit nahrazovat je dopravně provozní a řídičskou zkušeností. Dopravní výchova: film, tisk, televize. |
| 50 – 65 let<br>Stárnutí   | V dopravním chování se začínají výrazně uplatňovat mechanismy životních, dopravních a řídičských zkušeností a jejich prostřednictvím postupná kompenzace úbytku fyzických i psychických sil. V dopravní výchově se zaměřit na problémy psychické a fyzické autoregulace a prodlužování vitální kapacity u upevňování přiměřené sebedůvěry. Dopravní výchova: televize, tisk, rozhlas, kluby.   |
| 65 a více let<br>Stáří  | Postupně se snižuje úroveň všech komponent dopravního chování. Možnost individuální kompenzace této inhibice, zejména společenskou aktivitou. Naučit řidiče trvale sledovat svůj zdravotní a psychický stav. Dopravní výchovu zaměřit na úsek bezpečnosti u starších lidí, jak jako řidičů, tak zejména chodců. Dopravní výchova: především televize, rozhlas, tisk. Zvyšuje se význam zdravotnické výchovy.   |

**Tab. 7: Dopravně psychologická charakteristika (Bakalář et al., 1977, s. 33 – 37)**

Nadále bychom rádi pojednali o rizikových skupinách. Höfner (1976, s. 108) uvádí, že: „Rizikovými skupinami se rozumí skupiny lidí, o nichž je známo, že mají buď vyšší riziko nehodovosti, nebo již projevily svou nekázeň v dopravě.“ Pokud bychom do této definice ke slovu nehodovost přidali navíc slovo úrazovost, tak za rizikovou skupinu v dopravě můžeme považovat, děti, mladistvé a starší osoby.

Je všeobecně známo, že mladí řidiči patří mezi rizikovou skupinu co do počtu nehod, které způsobí a také v počtu usmrcených při dopravních nehodách. Děti jsou ohroženou skupinou díky jejich nedostatečným vědomostem a také smyslovým, psychomotorickým a jiným schopnostem, které musí projít ještě značným vývojem a díky tomu mají omezené možnosti v dopravním provozu a hrozí jim vysoké riziko úrazu. Podobně jsou na tom i starší lidé, kteří již mají omezené psychomotorické a smyslové funkce a mnohdy to už nejsou schopni v dopravním provozu kompenzovat vědomostmi a dovednostmi.

### **2.3.1. Děti**

Děti se výrazně začínají podílet na dopravním provozu se vstupem do školy. Děti se v tomto období snaží „osamostatnit“ od rodičů. Příkladem může být samostatná cesta do školy na kroužky za kamarády apod. Problémem je, že děti

na tuto samostatnost nejsou důkladně připraveni a často neví, jak se správně v dopravním provozu chovat. Z toho plyne také množství nehod a úrazů dětí.

Hoskovec et al. (2003, s. 186 – 187) uvádějí nejčastější příčiny nehod, při nichž jsou postiženy děti:

- Vyběhnutí mezi zaparkovanými vozidly.
- Hra dětí na vozovce.
- Chůze po nesprávné straně vozovky.
- Nesprávné přecházení křižovatky.
- Jízda na kole dvou cyklistů vedle sebe.
- Jízda na kole po nesprávné straně vozovky.
- Odbočení vozidla vpravo.
- Odbočení vozidel vlevo.
- Přechod pro chodce s dělenou světelnou signalizací.
- Dobíhání zeleného signálu na jiném rameni křižovatky.
- Vstup chodce do vozovky na červený signál.

Stojan et al. (2008, s. 48) píše o nejčastějších chybách, kterých se dopouštějí děti v dopravním provozu:

- Přecházejí na jakýchkoliv místech a ne vždy nejkratším směrem.
- Někdy se rozhlédnou v opačném pořadí, tedy nejprve vpravo a teprve pak vlevo.
- Přebíhají vozovku za vozidlem, které přejelo, aniž by se přesvědčily, zda v protisměru nepřijíždí jiné vozidlo.
- Přecházejí v místech, kde jsou zakryté stojícími vozidly (před autobusem, z něhož vystoupily).
- Přes vozovku nejčastěji běží, a tím ztrácejí přehled.
- Děti, které se v blízkosti vozovky strkají, mohou spadnout do jízdni dráhy.
- Při jízdě na kolečkových bruslích nebo skateboardu po chodníku mohou neočekávaně změnit směr jízdy a vjet i do jízdni dráhy.
- Jako cyklisté vyjíždějí z okraje vozovky, odbočují, objíždějí překážky a podobně bez ohlednutí a znamení.

- Zejména na méně frekventovaných komunikacích z neznalosti nebo v zápalu hry nerespektují pravidla o přednosti v jízdě jak na křižovatce, tak při vyjíždění na silnici ze hřišť, polních cest atd.
- Méně zdatný cyklista při pomalé jízdě – například do kopce – často rozkýve kolo do stran a jeho jízda je klikatější.
- Dítě na kole někdy bez znamení a bez zjevného důvodu neočekávaně změní směr jízdy, například odbočí, vyhýbá se výmolu, začne se otáčet nebo náhle zastaví.
- Při snížené viditelnosti – především za soumraku – jezdí mnoho cyklistů bez osvětlení.
- Jízdí kolo, na kterém dítě veze na rámu, řídítkách, nosiči a podobně svého kamaráda, je velmi málo stabilní a může se proto snadno vychýlit ze směru své jízdy.

Děti se chovají v provozu riskantně. Je to způsobeno nevyzrálostí jejich nervového systému a nedostatečnými vědomostmi týkajícími se dopravního provozu. Je důležité, abychom měli na paměti, proč se děti chovají v provozu, tak jak se chovají. Límová (2006) uvádí znaky chování dětí v silniční dopravě, se kterými je nutno počítat v rámci dopravního provozu a také při výuce dopravní výchovy:

- Dítě velmi snadno podléhá svým emocím. Při hře nevnímají reálné nebezpečí, např. blížícího se automobilu, velmi snadno může změnit chování.
- Dítě nedokáže věnovat pozornost všemu co se děje na silnici najednou. Dochází u něj ke střídání vjemových obrazů, které nejsou dostatečně jasné a rozlišitelné. Dítěti vjemy splývají a tvoří pro něj celek. Silnice pro něj nemá žádný řád a smysl.
- Dítě těžko chápe pravidla silničního provozu a špatně se orientují v pojmech týkajících se dopravního provozu.
- Dítě je v dopravním provozu znevýhodněno svou výškou. Vidí pouze kola aut, zem apod.
- Děti nedokážou správně odhadovat vzdálenost a rychlost vozidel a lokalizovat zdroj zvuku a dělá jim problémy rozlišit pravou a levou stranu.

- Děti mají nedokonalé vnímání, přitahuje je to, co je pro ně nějak přitažlivé např. barvou, tvarem apod. a nedokážou rozlišit podstatné od nepodstatného a je zaměřeno na vlastní osobu.
- Děti do 12 let nechápou vztah mezi příčinou a důsledkem. Děti tedy neumějí předvídat chování druhých účastníků dopravního provozu.

### **2.3.2. Starší lidé**

Starší lidé jsou ohroženi nejen jako řidiči, ale i jako chodci. Dochází u nich ke změnám tělesných, smyslových, psychomotorických funkcí, ale také ke změnám rozumových, paměťových a pozornostních funkcí a k tomu se přidávají ještě změny osobnostní. Bohužel ne všechny změny jsou schopni starší lidé nějakým způsobem kompenzovat. Schopnost kompenzace se hodně zmenšuje zejména ve starším věku nad 65 let. Tyto změny ve schopnostech starších lidí velmi dobře popsali již Hoskovec a Štikar v roce 1972 a tyto poznatky jsou platné dodnes a také je dodnes ostatní autoři zabývající se touto problematikou přejímají. Jedni z nich jsou také Kopecký a Pavlíček (2005), kteří právě ve své publikaci uvádějí změny těchto funkcí.

#### *Tělesné funkce*

Starší lidé mají ochablější svaly a jen těžko udržují vnitřní rovnováhu organismu, např. krevní tlak, cukrovka, závratě atd. Starší lidé se snadno unaví a některé výkony jako je couvání pro ně může být často komplikované. Snadněji podléhají přívalu emocí a také se rychleji rozčílí, což je zároveň může ohrožovat po zdravotní stránce (může je postihnout srdeční či mozková příhoda).

#### *Smyslové funkce*

Starším lidem začínají ochabovat smysly. U řidiče je ovšem nebezpečný zejména úbytek zrakových a sluchových funkcí, které řidič bezpodmínečně ke své činnosti potřebuje. Zmenšuje se rozsah zrakového pole, ostrost vidění, akomodační schopnosti, vnímání hloubky prostoru, schopnost rozlišování barev a vidění za šera. U sluchu se snižuje sluchová ostrost a citlivost na zvuky o vyšší frekvenci.

### *Psychomotorické funkce*

Výzkumy potvrdili, že u řidičů nad 55 let se prodlužuje reakční čas a klesá rychlost odpovědi již při malé časové zátěži. Projevují se změny nervového systému a s tím se snižuje schopnost včasné reakce na různé podněty. Starší řidič potřebují více času k započetí a provedení pohybu související s ovládním vozidla a k přechodu od jednoho manévru k druhému.

### *Rozumové, paměťové a pozornostní funkce*

U starších lidí je v tomto ohledu poměrně značná nerovnoměrnost. U někoho je v těchto složkách patrný jasný úbytek a u jiných nikoliv. Výkonnost je snižena v takových oblastech, kde je třeba rychle si osvojit nové informace, řízení mezi takové oblasti rozhodně patří. Problém často vzniká v situacích, kde jedinec musí rychle reagovat a řešit vzniklou nepředvídanou událost. Starší lidé mívají problémy s rychlým přecházením od jednoho podnětu k jinému, tedy střídání pozornosti, což je v dopravě značná nevýhoda.

### *Osobnost*

V dopravním provozu hraje významnou roli také osobnost řidiče. Zde je pro nás důležité jak je schopen řidič kompenzovat některé své funkční nedostatky. Pokud má řidič ve vyšším věku dobré kompenzační mechanismy (obezřetnost, ukázněnost, rozvážnost, opatrnost, vyrovnanost a sebekritické uvědomění vlastní hranice výkonnosti) může jimi nahrazovat nedostatky v jiných oblastech a stále tak být dobrým a bezpečným řidičem.

### **2.3.3. Mladiství řidiči**

Mladiství řidiči ve věku od 18 do 25 let jsou jednoznačně nejrizikovější skupinou co do počtu a vážnosti dopravních nehod. Prokázala to řada studií, které uvádí Hoskovec, Pour a Štikar (1970) ve své publikaci a dodnes jsou tyto studie aktuální a na této situaci se nic nezměnilo ani v 21. Století. Hoskovec et al. (2006) uvádí, že řidiči ve věku od 18 do 25 let mají nejvíce dopravních nehod na počet ujetých kilometrů a také nejvíce nehod s vážnými či smrtelnými zraněními.

Koppa a Wendet (1966 In: Hoskovec, Pour, Štikar, 1970) vysvětlují vysoký počet dopravních nehod u mladistvých ve věku od 18 do 25 let sklonem k větším rychlostem při zvýšené egocentricitě a nedostatečným vnitřním sebeovládáním.

Velký důraz kladou také na nezkušenost mladistvých řidičů. Aby se mladistvý řidič stal řidičem bezpečným, musí ujet zhruba 100 000 km. Tento počet kilometrů je řidič schopen ujet přibližně za sedm let. Poté řidič dosahuje úrovně dopravně dospělého řidiče.

Nejčastější typy nehod, které se vyskytují u mladistvých řidičů dle Hoskovce et al. (2003, s. 193) jsou při střetnutí se s přecházejícím chodcem, při setmění, při řízení na nesprávné straně vozovky a při nadměrné rychlosti, kterou nepovažují za tak rizikovou, jaká ve skutečnosti je. Dále mladiství řidiči často řídí vozidla v horším technickém stavu a vlastní často starší vozy.

Hoskovec et al. (2003) uvádějí charakteristiky mladistvých řidičů:

- Tendence s chutí riskovat a soutěživost.
- Přílišná mladická impulzivita a menší rozvážnost a z toho plynoucí tendence k nepřizpůsobení rychlosti jízdy dopravním podmínkám.
- Neopatrné předjíždění, časté použití „plného plynu“.
- Přeceňování vlastních schopností.
- Nevypěstované sociální ohledy.
- Zvýšená egocentricita,
- Nedostatek sebeovládání.
- Způsobují často nehodu pro efekt, vzrušení, odreagování, ale i únavu a ospalost.
- Motivací mladých řidičů je zvýrazněná potřeba vzrušujícího prožitku a zábava.

Problémem u mladých řidičů, jak uvádí Hoskovec et al. (2003), je, že jim řízení dopravního prostředku umožňuje projevit hostilitu, nezdvořilost a citový konflikt beze strachu z následku. Ve vozidle cítí anonymitu, uvolňují si svou duševní zátěž a zároveň tak mají pocit, že mohou odmítnout autoritu. Velkým problémem bývá agresivita mladých řidičů, což popisuje James a Nahl (2000). Píší, že agrese se neprojevuje pouze v nedodržování pravidel, ale také ve strašení jiných řidičů, které nutí k nebezpečným manévřům.

Hoskovec et al. (2006) popisují u mladých řidičů tzv. nedostatečný útlum rizikového chování. Mladí řidiči mají velmi dobré schopnosti co do rychlosti reakce

a zpracování informace, postřehu, pružnosti, síly či odhadu času a prostoru, ale tyto schopnosti nejsou doprovázeny přiměřenou mírou seberegulace, vyhodnocením důsledků chování, rozmyšlením apod. Což má dle Evanse (2004) katastrofické důsledky. Mladí řidiči mají zhruba desetkrát vyšší riziko autonehody než řidiči 40 – 50ti letí. Mladí řidiči mají také třikrát větší riziko smrti při autonehodě, oproti zralejším dospělým řidičům. Důvodem může být častá přítomnost vrstevníků ve vozidle, což se prokázalo jako jeden z rizikových faktorů. Mladí řidiči v přítomnosti vrstevníků neúměrně riskují a riziko autonehody lineárně vzrůstá s počtem přítomných vrstevníků.

Nejčastěji se vyskytující chyby u mladých řidičů, kteří způsobili dopravní nehody, lze dle Hoskovce et al. (2003, s. 197) rozdělit do tří kategorií:

1. chyby z vnímání a usuzování,
2. rozptýlení pozornosti,
3. usnutí nebo „okénko ve vědomí“.

Tyto kategorie Hoskovec et al. vytvořili na základě výzkumu se 119 řidiči, kteří způsobili nehodu a zjistili, že tito řidiči nerealisticky hodnotili dopravní situaci a její zvládnutí. Měli dojem, že se nemohou vyhnout následkům chyb ostatních řidičů. Velkou váhu přičítali při nehodách štěstí a osudu. U některých se projevil nepřátelský postoj k dopravním předpisům. Duševní poruchy či emocionální nestabilita nebyla u těchto řidičů výjimkou a v 39% byli tito řidiči vyvedeni z duševní rovnováhy těsně před nehodou.

V praxi rozlišujeme dle Hoskovce et al. (1970, s. 18) několik typů mladistvých řidičů:

- *Skupinový řidič*: Tomuto typu řidiče jde o využití dopravního prostředku jako prostředku posílení sociálních kontaktů (jízdou ve skupině). Samotná jízda bez známých ho netěší.
- *Užitkový řidič*: Tento typ řidiče užívá dopravního prostředku jako rychlejšího prostředku dosažení reálných a rozumných cílů. Cíle mohou být rozmanité, může to být pracoviště nebo rekreační místo. Nezáleží mu na tom, zda jede sám nebo ve skupině.

- *Technik*: Pro tento typ je dopravní prostředek pokusným objektem, na kterém stále něco předělává. Dopravní prostředek mu umožňuje spíše zkoušení jeho ambicí v technickém směru.
- *Nedbale razantní řidič*: Tomuto typu řidič je dopravní prostředek v podstatě samoúčelným nástrojem, pomocí něhož vyjadřuje svou potřebu rychlé ohlušující jízdy, která má na něho obrátit pozornost. V psychologické podstatě tohoto typu řidiče je patrně překompenzována snaha stát se silnějším.

Autoři tohoto členění však dodávají, že se nevyskytují pouze takto jasně vyhraněné typy, ale i kombinace jednotlivých typů. Příkladem může být tzv. „kalič“, který je kombinací technik a nedbale razantního řidiče. Tento „hot-rodder“ (kalič) se snaží úpravou motorového vozidla docílit co největší rychlosti na silnici.

## 2.4. Dopravní výchova

Není pochyb o tom, že se experti z oblasti dopravní výchovy shodnou na tom, že dopravní výchova musí začít již od útlého věku, zhruba od tří let věku dítěte, kdy se dítě dostává do silničního provozu jako chodec a cyklista. Dítě v dopravním provozu tak musí často řešit situace nepřiměřené jeho věku. A právě díky tomu, jak uvádí Stojan (2008), je nutné této problematice věnovat patřičnou pozornost a zařadit dopravní výchovu jako součást výchovně vzdělávacího systému. Dopravní výchovu musíme chápat jako nedílnou součást všeobecného vzdělávání dětí i dospělých. Znalost pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích je jedním ze základních požadavků rychle se rozvíjejícího motorismu, pokud chceme předcházet nehodám a smrtelným úrazům účastníků dopravního provozu. Cílem dopravní výchovy je připravit děti a dospívající na samostatný a bezpečný pohyb v dopravním prostředí. (Límová, 2006)

Límová (2006) dále uvádí, že není žádoucí zužovat dopravní výchovu pouze na výuku pravidel provozu na pozemních komunikacích. Tato výchova zahrnuje také výchovu morálních a volních vlastností, tak aby děti nejen znaly znění pravidel, ale chápaly jejich význam a nechovaly se v provozu riskantně. Je tedy žádoucí u dětí podnitit tzv. dopravní smysl. Vypěstování tohoto smyslu si žádá systematickou dopravní výchovu od nejútlejšího věku. Děti by si díky výchově měly vytvořit dobré vztahy k ostatním účastníkům provozu a připravit se na možná



nebezpečí, které jim v provozu hrozí a které by zároveň měly umět předvídat a předcházet jim. To co se naučí děti v raném dětství, by pak měly vhodnou následnou výukou dále prohlubovat a upevňovat až do dospělosti, kdy své znalosti dále budou uplatňovat nejen v roli chodce, ale i řidiče a následně pak svým chováním budou ovlivňovat své potomky.

Základní cíle dopravní výchovy lze dle Límové (2006, s. 8) charakterizovat následovně:

- Pochopení funkce dopravy jako řízení systému vymezeného zákonnými normami.
- Formování mravního vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.
- Osvojení zásad bezpečného chování a jednání v provozu dle zákonných norem jako chodec, cyklista nebo jiný účastník tohoto provozu (např. spolujezdec).
- Zvládnutí techniky chůze a jízdy na jízdním kole.
- Pochopení významu technického stavu a údržby vozidel pro bezpečnou jízdu v provozu na pozemních komunikacích a praktické zvládnutí základních úkonů údržby jízdního kola.
- Zvládnutí základních taktických prvků chůze a jízdy v provozu na pozemních komunikacích.
- Znalost technických podmínek dopravy a zařízení ovlivňující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- Pochopení významu a role policistů pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích.
- Osvojení si základních dovedností a zásad jednání při dopravní nehodě.

Uvedené cíle lze realizovat prostřednictvím nových školních vzdělávacích programů dle Stojana (2008, s. 8):

- Vzdělávací obsah dopravní výchovy je integrován s jednotlivými vyučovacími předměty.

- Dopravní soutěže, systematické cvičení na dopravním hřišti, kurzy pro chodce a cyklisty atd. jsou přirozeným vyústěním výukových forem do způsobu výcviku.
- Mimoškolní podpora, např. vhodné aktivity školních družin, školních klubů, Domů dětí a mládeže a dalších institucí a organizací tvoří organickou součást celého systému.
- Mimořádnou příležitostí rozvoje dopravní výchovy je prostor pro zavedení samostatného povinného nebo volitelného vyučovacího předmětu v rámci disponibilních hodin učebního plánu.

Pyramidový systém se jeví jako nevhodnější forma dopravní výchovy, kdy největší část dopravní výchovy probíhá v předškolním věku a postupně se podíl dopravní výchovy zmenšuje. Na získaných poznatcích děti dále staví i ve školních letech a pak dále v adolescenci a v dospívání, kdy se začínají aktivně zapojovat do dopravního provozu i jako řidiči. V období mladé dospělosti, by již měly být poznatky osvojené a zažité.



**Obr. 7:** Pyramidový systém dopravního vzdělávání (Stojan, 2008, s. 42)

Na závěr bychom chtěli už jen poznamenat, že dopravní výchova je proces, kterým člověk prochází po celý svůj život a neustále se něco učí. První poznatky získáváme od rodičů, v mateřské škole, přes školu základní a střední, poté v autoškole, učíme se prostřednictvím sdělovacích prostředků a díky dalším účastníkům provozu atd. Své znalosti uplatňujeme jako chodci, cyklisté i jako řidiči.

## 3. PEER program

### 3.1. Úvod do Peer programu

Peer program je jednou z variant primární prevence sociálně patologických jevů. Peer program se uplatňuje zejména na základních a středních školách, ale i v pedagogicko - psychologických poradnách nebo v různých centrech pro děti, které se zaměřují na prevenci rizikového jednání (sociálně patologických jevů) u dětí a adolescentů jako jsou tzv. P-centra a K-centra anebo centra zaměřená na volnočasovou aktivitu dětí např. domy dětí a mládeže.

Peer program se definuje jako: „Program s aktivní účastí vrstevníků. Patří mezi nejúčinnější formy prevence, je vhodný nejen pro mladé lidi, studenty a žáky, ale i některé profese. Absolventi kurzů peer programů aktivně působí mezi vrstevníky.“ (Ondrejkovič a Poliaková, 1999, s. 348)

Mladí peer aktivisté vysvětlují význam peer programu po svém, jak cituje Vodičková (1999, s. 8) slova peer aktivisty Zdeňka: „Peer program pro mě znamená objevování nových zkušeností. Řešení problémů jak druhých tak svých. Poznávání mezilidských vztahů i sebepoznávání. Peer program dává nový pohled do nového světa.“

Prouzová (2010) uvádí, že slovo „peer“ vzniklo v minulosti jako britský výraz označující příslušnost k jedné z pěti vrstev aristokracie. Peerem byl označován člen sněmovny lordů, eventuálně člen britské šlechty např. vévoda, markýz, hrabě, vikomt, baron. Dnes se toto slovo používá k označení vrstevníka, jedince, který má stejné postavení jako ostatní. Může být chápán jako člen určité společenské skupiny osob. Tato skupina má např. stejný věk, stejné zájmy, vzdělání či společenské postavení.

Vodičková (1999, s. 8) vysvětluje slovo „peer“ následovně: „Slovo „peer“ je převzato z angličtiny a v překladu znamená „vrstevník“, což vlastně tuto myšlenku přesně vystihuje. Peerři jsou tedy mladí lidé, komunikující a pohybující se v prostředí zhruba stejně starých vrstevníků, snažící se pomoci těmto lidem s jejich životní orientací.“ Nešpor et al. (1999, s. 70) chápe slovo „peer“ takto: Peer je někdo, s nímž se cílová populace může ztotožnit. Svoji roli tedy hraje nejen věk, ale i např. sociální situace nebo zaměstnání. Jestliže se cílová populace s nositeli

preventivního programu ztotožní, poměrně snadno nabyté dovednosti a postoje uplatní v praxi. V životě se totiž dostává do podobných situací jako nositelé programu.“

Peer aktivista jak říká Kamila v článku Vodičkové (1999, s. 8) „Peer je mladistvý člověk schopný komunikovat s kýmkoliv, přizpůsobivý a do jisté míry informovaný. Samotné slovo „peer“ už lecos napovídá. Jde vlastně o to, že průměrný „týnejdžr“ poslouchá či vnímá osoby podobného věku víc než dospělého. Peer šíří myšlenku správného životního stylu. Peeři pracují vesměs preventivně na různých středních školách, kde diskutují se studenty na různá témata, která jsou právě aktuální.“

Peer aktivisté – vrstevníci, musí splňovat následující kritéria:

- bezproblémové chování, tolerantnost,
- dobré vyjadřovací schopnosti, zvládnutí efektivní komunikace,
- dobrá sociální pozice ve skupině – třídě,
- aktivní práce v programech a činnostech probíhajících v rámci rodinné výchovy či společenských věd,
- velmi dobrý školní prospěch,
- spolehlivost,
- nesmí zneužívat žádné návykové látky (<http://www.21zsplzen.cz>).

Cílem peer programu je ovlivňování postojů, utváření vlastního názoru, posílení sebejistoty u dětí, aby byly schopny uhájit svůj názor a aby byly méně ovlivnitelné. To vše se žáci neučí pod dohledem učitele, ale s pomocí vrstevníků – peer aktivistů. Pro náctileté je působení vrstevníků, jedinců, se kterými se může ztotožnit daleko efektivnější než působení dospělého, byť by měl autoritu. (<http://www.21zsplzen.cz>)

Peer program má svůj původ v Americe 30. let, kdy byl využit v námořnictvu pro vyškolení neformálních vůdců mužstev, které bylo potřeba ukáznit. V 80. letech, kdy se zvýraznily problémy s drogami mezi mládeží, byl tento program oprášen a modifikován jako preventivní program. V 90. letech k nám tento program z Ameriky přivezl primář Nešpor a s Dr. Pernicovou jej modifikovali na

české podmínky a pro naše děti. Základní verze tohoto programu byla zveřejněna asi poprvé v UN v roce 1994. (<http://www.inext.cz>)

### **3.1.1. Účinnost a další aspekty peer programů**

Peer program je podle dosavadních výzkumů, jak uvádí Nešpor (1996) jednou z mála prokazatelně účinných forem prevence vhodných pro normální děti a dospívající. Ve studii WHO se uvádí, že peer programy byly efektivní v tak rozdílných zemích jako Austrálie, Chile, Norsko, Svazijsko. (Perry, Ch. a spol., 1989 In: Nešpor, 1996) Kachlík (2003) píše, že podle mnohých autorů peer programy vykazují zjevně vyšší účinnost především u populace neproblémových dětí a mladistvých (a to ve všech sledovaných proměnných ve srovnání s ostatními typy intervencí). Také autoři české koncepce peer programu zdůrazňují, že nejúčinnější je u dětí a dospívajících s nízkým a středním rizikem, tedy spíše u normální populace. (Nešpor, Csémy, Pernicová, 1998).

Účinné preventivní programy předpokládají podle Nešpora, Csémyho a Pernicové (1999) realizaci v menších skupinkách a mají vysloveně interaktivní charakter. K aktivitě je tak účastník veden samotnou strukturou programu. Nešpor (1994, s. 32) píše také o „Community Based Prevention (prevence zakotvená ve společnosti). Taková prevence využívá spolupráce různých sektorů společnosti a jejich specifických motivací. Účinnost preventivních programů roste, jestliže zahrnují současně rodinu, školu, vrstevníky, média, zdravotníky, vysoké školy, výzkumná pracoviště, církve, služby pro mládež a sociální práci, mimoškolní aktivity, soukromý sektor a obchod, místní samosprávy a vládní organizace, policii a soudy atd.“

Emmerová (2003) píše o preventivním programu „FIT IN“, který byl ve své době dobře známý a populární. „FIT IN“ vznikl v roce 1990 a lze ho považovat za určitou formu peer programu. Tento program vedl K. Nešpor. V programu se snažil podat preventivní aktivity cílovým skupinám (dětmi, adolescentům, dospívajícím, rodičům, pedagogům). Vychází z předpokladu, že ohrožené skupiny lidí žijí s lidmi, kteří žijí zdravě a jsou v úzkém kontaktu. Prevence je díky tomu účinná. Nešpor, Fischerová, Csémy a Pernicová (1996) píšou o programu FIT IN, že je rozdělen do 10 modulů: o motivaci a brainstormingu; o návykových látkách; lepší možnosti; co

poradit, když má někdo problémy; sociální dovednosti, schopnosti sebeprosazení a odmítnutí; reklama a jak se jí bránit; jak přežít v dopravě; prevence násilí a zvládání konfliktů; umění naslouchat, umění mluvit, umění přesvědčit; společnost to jsme i my.

Peer program najde své využití všude tam, kde se objevují patologické jevy společnosti. Tyto oblasti přehledně uvádí Nešpor (1996):

- bezpečnost v dopravě a prevence dopravních úrazů,
- hlubová činnost kombinující preventivní aktivity a kvalitní trávení volného času,
- prevence zneužívání návykových látek,
- prevence AIDS,
- prevence problémů působených hazardní hrou,
- prevence násilí na školách,
- otázky zdravé výživy,
- nácvik efektivní komunikace a zvládání interpersonálních problémů,
- ochrana životního prostředí,
- nácvik relaxačních dovedností a autoregulačních technik,
- prevence kriminality, osobní bezpečnost, prevence násilí.

Kolenčík (1997, s. 132) uvádí, že program, v kterém jsou studenti cvičení jako „peer helper“ se po obsahové stránce zaměřuje na tyto činnosti:

- nácvik komunikačních schopností a zručnosti,
- cvičení empatie, asertivity a rozhodování,
- posilování správného sebehodnocení,
- nácvik zručnosti a schopnosti poslouchat jiné,
- informace z oblasti drogových závislostí a jejich prevence,
- informace z oblasti kriminality a prostituce,
- informace z oblasti sexuality člověka, výchovy v partnerství, manželství a rodičovství,
- informace z oblasti pandemie HIV/AIDS

Lektoři v rámci peer programů usilují o to podpořit v žácích schopnost reflexe a hledání pozitivních vzorů, rozvoj kladných osobních vlastností, sociálních kompetencí, vlastního sebeoceňování a sebedůvěry. Programy zahrnují i techniky na vytvoření týmové spolupráce (např. jak uklidnit rušiče, jak zaktivizovat skupinu), uvědomění si vlastních pocitů a hodnoty zdraví jako celku, neverbální komunikaci, rozvíjení tvořivosti, řešení problémů, učí se správně argumentovat. (Nešpor a kol., 1999) Tito aktivisté by dle Emmerové (2003, s. 74) měli po absolvování peer programů působit mezi svými vrstevníky jako zprostředkovatelé informací, měli by vědět usměrnit svoje přátele a blízké v problémových situacích.

Prouzová (2010) uvádí, že prakticky lze peer programy realizovat následujícími způsoby:

1. Školení malých týmů na jedné škole nebo některou organizací či institucí.
2. Výchova přímo na školách (starší žáci besedují s mladšími, volitelné a nepovinné předměty, klubové aktivity).
3. Organizace, jejíž členové působí na své vrstevníky.
4. Výcvik účastníků ze zranitelných, opomíjených a sociálně vyloučených skupin. Částečně se překrývá s aoutreachem, eventuálně streetworkem.

### **3.2. Počátky peer programu a jeho současnost**

*Historie* peer programů se datuje od počátku 19. století, kdy byl tento přístup systematicky využíván v Anglii. Lidé využívající tohoto přístupu se inspirovali pozorováními dětí a mládeže. Pozorovali, jak se k sobě navzájem chovají a díky tomu přišli na to, že dochází k nepřetržitému vzájemnému ovlivňování. V Anglii to poté využili při výuce ve školách, kdy děti z vyšších tříd učili děti z tříd nižších. Bylo to finančně méně nákladné, a proto se tato forma výuky uchytila. (Svenson et al., 2003)

Peer metoda byla znovu „oprášena“ v šedesátých letech 20. století v USA se stejným záměrem, který jsme popsali v předchozím odstavci. Díky předpokladu, že je to psychologicky výhodné pro starší i mladší děti, z hlediska rozvoje intelektových schopností. Vycházeli z předpokladu, že děti mají shodné vyjadřování, jsou k sobě upřímnější a otevřenější a jsou tak podněcovány k lepším

výkonům díky snaze vyrovnat se starším spolužákům. Při čemž neměli strach jako před dospělým učitelem a zdálo se, že učení má tak větší efekt. Učení dětí navzájem bylo postaveno na teoriích Piageta, Vygotského a Sullivana. Děti se učí novým věcem a myšlenkovým pochodům při interakci s okolím. Děti se díky učení navzájem mohou zdokonalit v řešení úloh, naučit se nové způsoby řešení rozmanitých úloh, umožňuje jim to získávat nové informace a rozvíjet se v mnoha ohledech, díky výměně názorů, přijímáním mínění druhých a otevřenosti k novým myšlenkám. (Svenson et al., 2003)

Svenson et al. (2003) píší o řadě studií, které byly na téma vzájemného učení dětí provedeny. Výzkumy prokázali, že tato metoda je vysoce efektivní v kombinaci s výukou kvalifikovaných učitelů. Zároveň bylo zjištěno, že pokud se učí vrstevníci společně (Svenson et al., 2003, s. 8):

- Přispívá to k procesu učení.
- Pomáhá to překonávat problémy s motivací u hůře prospívajících žáků.
- Posiluje to pocit sebevědomí a poskytuje konstruktivní společenské dovednosti.

V šedesátých letech 20. století se peer metoda začala používat také na ovlivňování chování a k získání specifických dovedností. Pomáhala mladým lidem s vypořádáním se společenskými ale i osobními problémy (týkalo se to zejména drog a násilí). Mladí lidé, kteří častokrát již zažili situaci, kdy museli řešit nějaký problém s drogami či násilím, se učili poskytovat rady svým vrstevníkům.

V **současnosti** se peer poradenství používá zejména v Severní Americe a v Evropě. Peer program je oblíben při řešení témat týkající se homosexuality a „coming out“, drog, sexu, HIV/AIDS, sebevražd, krizových center a právě také dopravních nehod. Kdy se menšina vrstevníků snaží informovat a pozitivně ovlivnit většinu. Dnes je peer metoda velmi oblíbená, zřejmě díky nadšení mladých lidí i dospělých, kteří se do ní aktivně zapojují a nevystupují v roli expertů ale v roli informovaných laiků s vlastní zkušeností. Nestaví se do role experta, který něco káže, ale jsou proškolení v tématech, které zajímají mladou generaci, která se k informacím ohledně těchto témat dostane jen ztěžka a tak informace získávají právě prostřednictvím proškolených vrstevníků s vlastní zkušeností. (Svenson et al., 2003)



Svenson et al. (2003) nás ve své publikaci upozorňují na fakt, že v oblasti peer výchovy existuje značná variabilita, která je podmíněna např. demografickými a kulturními charakteristikami jednotlivých cílových skupin a také společensko – ekonomickými podmínkami a v neposlední řadě také školením, vzděláním peer poradců, užitými peer metodami a jejich cíly. Dále uvádí, že je snaha kategorizovat peer výchovu a tak vzniklo dělení přístupů peer výchovy, které je možno libovolně kombinovat.

Svenson et al. (2003, s. 10) uvádějí 4 dílčí přístupy peer výchovy, které jsou v současnosti užívány:

1. pedagogický nebo edukativní přístup
2. tzv. outreach přístup („outreach approach“), tzn. působení tam, kde se cílová skupina shromažďuje
3. difúzionální přístup
4. ovlivnění komunity prostřednictvím vrstevníků

Svetlíková (2005) dělí základní druhy realizovaných vrstevnických programů na:

- vrstevnická pomoc při učení (tutoring a mentoring) – kupř. studentům se slabšími výkony
- vrstevnická prevence negativních společenských jevů
- vrstevnická mediace – alternativní neautoritativní způsob řešení sporů a konfliktů
- vrstevnické poradenství

### **3.3. Principy a cíle peer programu**

Jak uvádí Nešpor (1995, s.11) „principem peer programů je okolnost, že chování dětí a dospívajících nejlépe ovlivní ti, s nimiž se děti a dospívající mohou ztotožnit“. Dále dává příklad, že stejného principu využívá reklama, pokud chce prodat svůj výrobek, zaměří se na cílovou skupinu a představitel této cílové skupiny propaguje produkt (např. silný a rychlý automobil určený mladým bohatým lidem propaguje mladý bohatý člověk).

Tampier (1995, s.11) vidí princip peer programu v tom: „že mladí lidé vypráví jen o něco mladším vrstevníkům o nebezpečí drog, AIDS, o citovém a sexuálním životě a o nebezpečí závislosti jako takových a o dalších patologických jevech ve společnosti“.

Základním principem a filozofií tedy je ztotožnění se s někým blízkým a to například z hlediska sociálního, věku, role, zájmů či životní orientace, který jej tím může v názorech a postojích ovlivňovat. Proto jsou peer programy tak důležité, protože díky tzv. peer pressure jedinci nedostanou pouze informace od vrstevníka, ale nevědomky přebírají i postoje, hodnoty a chování. Peer program je tedy považován za metodu emocionálního a sociálního ovlivňování chování. (Demesová 2008)

Pro celkovou představu uvádíme souhrn principů, které využívá peer program (<http://www.zsruzdka.cz>):

- Velmi dobrá potencionální schopnost oslovit tu část populace, která může balancovat mezi pozitivním a negativním chováním.
- Nabízí dětem alespoň částečně identifikační vzorce chování (kde chybí dítěti vzor, může mu ho dát peer aktivista).
- Do peer programu se dají zapracovat téměř všechna aktuálně ožehavá témata – drogy, násilí, šikana, rasismus, rizikové sexuální chování, rizikové nehodové chování, protože názory vrstevníků odmítající tyto projevy přijímají děti a adolescenti lépe než názory dospělých.
- Program využívá aktivitu dětí a mládeže, nic jim nepředkládá hotové, za pomoci peer aktivistů musí eventuelní změnu uskutečnit samy.

Cíle peer programu dle Blažkové (2004) jsou:

- rozvíjet komunikační schopnosti mladých lidí,
- otevřeně informovat o sociálně-patologických jevech a rizicích,
- šíření osvěty mezi vrstevnickými skupinami a pravdivé předávání získaných informací, zkušeností a znalostí,
- rozvoj osobnosti aktivistů – jejich psychosociálních schopností a komunikačních dovedností; peeři jsou vedeni k tomu samostatně a kriticky myslet i jednat,

- poskytnout prostor pro seberealizaci tvořivých jedinců i možnost veřejně projevat vlastní hodnoty, postoje a názory na svět,
- získat kontakt s cílovou populací a v neposlední řadě zmapovat situaci a případné tendence či módní trendy mezi mládeží v dané oblasti.

Gábrišová a Gábriš (In: Lašticová, 2004, s. 13) vidí cíle peer programů z trochu jiné perspektivy. Cíle peer programů podle nich jsou:

- umět oslovit pocitový svět vrstevníků, přiblížit se k němu společnou řečí, aktivním nasloucháním, empatií a hlavně přirozenou radostí a spokojeností se životem, který oni žijí;
- vycházet z učení o komunikaci a pracovat s tím, že nás člověk ovlivňuje v menší míře obsahovou stránkou toho, co říká a ve větší míře jeho osobností, v neverbálním projevu, jeho sebejistotou, jednoznačností názorů a postojů, a proto je cílem aktivovat, posilovat a rozvíjet přirozenou sebeúctu a úctu k druhým, peer musí působit vyrovnaně, sebejistě, ale nesmí „vyučovat“;
- ovlivnit děti, které pocházejí z problémových rodin, protože dle výzkumů jejich postoj formují více vrstevníci než rodiče;
- vysvětlit aktivistům, že nebudou stoprocentně úspěšní ve své činnosti, ale že to neznamená jejich neschopnost či selhání, připravit je na bolestivé a nepříjemné pocity, aby se s nimi uměli vyrovnat, až přijdou.

### **3.4. Teorie užitá v peer programech**

Peer výchova a peer programy vycházejí z určitých teorií a používají ve své praxi určité metody. My uvedeme teorie dle Svensona et al. (2003) a to teorii behaviorální, teorii individuálního vnímání zdravotního rizika, teorii sociálně kognitivní, teorii odůvodněného chování a teorii šíření nových myšlenek. Těmito teoriemi se lze inspirovat právě v oblasti prevence dopravních nehod u mladých řidičů a to díky tomu, že vědecké teorie sumarizují a integrují dostupné informace a znalosti a pomáhají nám tak pochopit mechanismy vyvolávající změny chování. Umožňují nám také popsat, vysvětlit a předem odhadnout procesy a výsledky specifické intervence v oblasti chování.

**Behaviorální teorie:** Vychází z předpokladu, že ke změnám chování dochází postupně a ne najednou. Behaviorální teorie je zaměřená na mechanismy vyvolávající změnu chování (tj. znalosti, postoje, společenské normy atd.). S těmito mechanismy dále pracuje a dosahuje tak svých vytyčených cílů, tedy změny chování v pozitivním směru.

**Teorie individuálního vnímání zdravotního rizika:** Tato teorie se využívá k odhadu budoucího chování jedince. Lze to na základě toho, že lidé jsou přesvědčení, že něco je pravda, nebo že se něco stane. Podstatné v této teorii je, že určité věci či okolnosti pro člověka představují zdravotní riziko a že toto riziko si člověk uvědomuje. U lidí to může následně vyvolávat strach, úzkost či odmítání. Nebezpečí tkví v tom, že lidé si na základě strachu vytvoří falešné racionalizace či mýty. (Např. Nehody mají pouze špatní a nezodpovědní řidiči.)

**Sociálně kognitivní teorie:** Chápe člověka jako aktivního činitele, který ovlivňuje své okolí a pracuje s jeho sebeovládáním a sebekontrolou a tak i s předpokladem, že jedinec je schopen ovládat své myšlení a chování v určitých rizikových situacích. Díky sebekontrolě a sebeovládání si jedinec může osvojit určité vědomosti a dovednosti a to způsobem:

- přímé zkušenosti,
- nepřímým, tj. pozorováním a napodobováním ostatních jedinců,
- nácvikem dovedností a posilováním vlastního sebevědomí, díky čemuž se člověk chová pro něj žádoucí způsobem.

**Teorie odůvodněného chování:** Tato teorie vychází z předpokladu, že lidé patřící ke stejné skupině se ovlivňují navzájem intenzivněji, než by je mohl ovlivnit někdo zvenčí. Jde o to, že pokud člověk věří, že o určitém typu chování jeho okolí smýšlí pozitivně, vzrůstá tak pravděpodobnost výskytu tohoto chování u tohoto jedince.

**Teorie šíření nových myšlenek:** Je postavena na společenském vlivu. Díky společenských vazbám se intervence může rozšířit i mimo cílovou skupinu tedy má vliv i na širší okolí. Dochází k difúzi. Difúzí se šíří nové informace, názory, postoje, ale i chování a tak dojde k difúzní změně chování. Zásadní roli zde hrají autority, které mají široký záběr vlivu a lidé je považují za důvěryhodné

a novátorské, a proto pokud prosazují nějakou změnu, lidé jim věří a díky tomu ovlivňují i ostatní. Ovlivňování se šíří tzv. řetězovou reakcí.

### **3.5. Peer mentor**

V této kapitole nebudeme psát pouze obecně o peer mentorech, ale také konkrétně o peer mentorech, kteří byli zapojeni do projektu Close To. O projektu Close To budeme podrobně psát ve čtvrté kapitole.

Peer mentor zapojený do projektu Close To je mladý člověk ve věku mezi 18 až 25 lety. Je buď viníkem dopravní nehody, nebo její obětí, případně pomáhal zraněným lidem po dopravní nehodě. Tento mentor přímo ovlivňuje začínající řidiče k bezpečnějšímu chování v dopravním provozu a díky své zkušenosti chrání druhé. (Centrum dopravního výzkumu, 2004?)

Mentor v obecném pojetí je dle DuBoise a Karchera (2004 In: Brumovská a Málková, 2008, s. 7) „někdo, kdo má větší zkušenosti i znalosti než jeho svěřenec – mentee, kterého provází a instruuje za účelem jeho individuálního rozvoje. Ve vztahu mezi mentorem a menteem se vytváří emocionální pouto, které odlišuje mentora od podobných rolí pracovníka s dětmi či dospívajícími (např. kouče)“.

#### **3.5.1. Peer mentor a jeho osobnost**

Mohli bychom si z počátku položit otázku: „Jaký má být ideální peer mentor?“ Je však zřejmé, že ideální peer mentor neexistuje a tudíž univerzální odpověď na tuto otázku nikde nenalezneme. V následující části práce se však pokusíme alespoň o přibližný popis „ideálního“ peer mentora.

Peer mentor, by měl být mladý člověk s přirozenou autoritou, který je schopen ovlivnit lidi, v tomto případě vrstevníky. Tyto lidé by mu zároveň měli věřit to, co se jim snaží předat. Neměl by se příliš odlišovat, aby mu byli ochotni mladí lidé naslouchat. Měl by klást velký důraz na osobní rozvoj, být otevřený vůči novým zkušenostem, informacím a názorům druhých lidí.

Pokud bychom měli vymezit alespoň nějaké základní osobní charakteristiky, byly by to dle Svensona et al. (2003, s. 27) následující:

- komunikační schopnosti a asertivita
- inovativní myšlení a ochota přijímat změny
- schopnost pracovat ve skupině jako člen týmu
- respektování ostatních lidí a toho, že některé informace jsou důvěrné
- zájem o téma projektu a o konkrétní typy intervencí (tj. video produkce, foto dokumentace atd.)

V následujícím textu uvedeme výpovědi aktivních peer mentorů druhého běhu projektu Close To na otázku: „**Jaký má být „ideální“ peer mentor?**“:

- „komunikativní, musí to umět podat (nesmí kuřkat, mluvit potichu a monotónně a nesmí se u toho koukat do země“,
- „umět pracovat s nonverbální komunikací“,
- „připravený, vědět, co chce říct a jak to chce říct, tak aby to zapůsobilo“,
- „autentický (musí umět lidi do toho příběhu vtáhnout, aby se do toho vžili; nesmí si hrát na řečníka a působit jako herec)“,
- „otevřený, umět povzbudit a projevovat zájem (aby se ho lidi nebáli a ptali se ho, na to, co je zajímavá)“,
- „měl by mít lidský přístup (umět do příběhu zakomponovat pocity, aby tak dal lidem najevo, co to s ním udělalo)“,
- „uvolněný, nesmí mít strach“,
- „milý a sympatický“,
- „snažit se zapadnout mezi ty žáky (aby neměli strach se ptát)“,
- „nesmí kázat“,
- „průbojný, trošku rebel (takový člověk se líp poslouchá a může to od něj působit víc silně než například od slušňáka)“,
- „nebrat si příliš osobně, když lidé nediskutují nebo nedávají pozor“,
- „melancholik (je dobrý na prožívání) nebo sangvinik (umí to podat, umí mluvit a působit na lidi), ne cholerik nebo flegmatik“,
- „starší (mají přirozenou autoritu)“,
- „dobrá je zkušenost s více nehodama“,
- „má trvalé zdravotní následky po nehodě (např. je na vozíčku)“.

### 3.5.2. Peer mentor a jeho motivace

V dnešní době hrají velkou roli peníze jako motivace a není možné tuto motivaci přehlédnout ani v práci peer mentora. Svenson et al. (2003) se tímto tématem zabývali a zjistili, že názory odborníků se v tomto ohledu různí. Peer mentorství je dobrovolná činnost a proto někteří odborníci nevidí jako dobré řešení podporovat tuto činnost finanční odměnou, jiní ve finanční odměně vidí ohodnocení práce peer mentora.

Peer mentorství je dobrovolná činnost a hlavním motivem peer mentorů zpravidla nebývají peníze, ale častěji jejich altruistické sklony. Tedy pomáhat ostatním lidem a předávat jim cenné informace. Jak uvádí Svenson et al. (2003) z počátku může být značná motivace získávání sociálních či jiných dovedností a později jsou to hlavně přátelské vztahy a společenské aktivity. Dobrou motivací v určitých případech může být také zvýšená popularita a lepší postavení.

Součástí některých peer programů je i to, že peer mentoři dostávají za svou činnost body či kredity, což jim pomůže ve škole, v prospěchu či v absolvování předmětu. Také mají možnost účastnit se různých akcí, jako jsou besedy, školení a případně i zajímavé výlety. Pokud jsou do projektu zapojeni i sponzoři, většinou poskytují peer mentorům menší dárky, které taky dobře slouží jako motivace. (Svenson et al., 2003)

Motivace aktivních peer mentorů k zapojení se do druhého běhu projektu Close To je pro ukázkou a srovnání následující:

- „pomoc lidem a dobrý pocit z pomáhání“,
- „aby nehodu nemusel zažít někdo jiný“,
- „snaha vylepšit statistiku nehodovosti mladých řidičů“,
- „něco neznámé“,
- „snaha odčinit to špatné (vinu)“,
- „zapojení autoškol do projektu“,
- „smysluplný a dobrý projekt“,
- „osvěta“,
- „aby co nejvíc lidí slyšelo příběh dopravní nehody“,
- „rozvoj osobnosti“,
- „finanční odměna“,

- „dobrovolnická činnost“,
- „zajímavý způsob seznámení s novými lidmi“.

### 3.6. Práce s peer – mentorem

Předmětem zájmu v peer programu jsou mladí lidé a peer mentoři, kteří s těmito mladými lidmi pracují. Měli bychom se snažit mladým lidem přiblížit, vyslechnout a respektovat jejich názory a dát jim dostatek potřebných informací a možnost dozvědět se vše, co je k projektu zajímavá.

Jak uvádí Svenson et al. (2003) musíme peer poradce řádně proškolit a vytvořit jim vhodné podmínky pro jejich práci a podpořit je v jejich činnosti. Zkrátka se snažit vytvořit pro peer mentory dobré zázemí pro jejich rozvoj a osobnostní růst tak, aby svou práci dělali s nadšením a vytrvalostí.

Práce s peer mentory začíná jejich výběrem. Peer mentoři jsou vybíráni dle následujících kritérií, které uvádí Svenson et al. (2003, s. 26):

- peer poradci musí být pro cílovou skupinu přijatelní,
- jejich osobnost musí být pro projekt vhodná,
- musí mít správnou motivaci, aby se do projektu zapojili a zůstali motivováni.

Po výběru vhodných peer mentorů následuje jejich výcvik, o kterém píše Svenson et al. (2003). Celý výcvik začíná intenzivním školením. Bývají to často víkendová školení. Cílem školení je osobní rozvoj peer mentora a snaha o vytvoření dobrého kolektivu. Na školení se probírají nejrůznější témata, která peer mentor uplatní ve své činnosti. Dále se učí nejrůznějším dovednostem a jsou jim poskytovány důležité informace a znalosti potřebné k práci peer mentora.

Svenson et al. (2003) rozdělili obsah do školení do následujících kategorií:

*Znalosti:* Znalosti musí být podané vhodnou formou, aby jim všichni porozuměli. Peer mentoři se zde připravují na otázky, které jim vrstevníci budou s velkou pravděpodobností pokládat, aby na ně byli připraveni. Také se učí vyvracet nejrůznější mýty související se tématem a logicky vše zdůvodňovat. Také je zde peer mentor informován o novinkách týkajících se tématu.



*Komunikační dovednosti:* Zde se procvičuje schopnost asertivity jednotlivých peer mentorů. Snaží se zdokonalit ve svém projevu, aby byl působivý, působil přirozeně a emotivně. Naučí se zde používat výrazy bez ostychu a mluvit o nich beze studu. Učí se zde také vést skupinové diskuze, podněcovat otázky a zájem publika, zároveň se vypořádat s nekázní a případným nezájmem.

*Osobní rozvoj:* V této části školení by se měli peer mentoři učit vzájemné toleranci a respektu k názorům druhých. Vnímat rozdílnost lidí a brát ji jako něco pozitivního, co obohatí skupinu. Pracují se vznikem předsudků a diskriminací a zároveň se proti ní snaží „bojovat“. Na závěr by měli lépe pochopit sami sebe, mezilidské vztahy a zlepšit své sociální dovednosti.

## 4. CLOSE TO

Close To je projekt, jehož koordinátorem je Forschungsgesellschaft Milibilität (FGM) v Rakousku a je podporován Evropskou komisí. Centrum dopravního výzkumu (CDV) je základním členem konsorcia, spolupracuje s ostatními členy – s Rakouskem, Německem, Polskem a dalšími a podílelo se přímo na realizaci projektu v České republice (např. pořádáním kursu pro peer mentory, návštěvami autoškol aj.).

Všechny zde uvedené a citované informace jsou z interních zdrojů projektu Close To ([www.close-to.net](http://www.close-to.net)) a z interních materiálů Centra dopravního výzkumu.

Na začátek pár slov o Close To: Název projektu Close To (angl. „blízko k“ – k mladým začínajícím řidičům) vystihuje podstatu a hlavní myšlenku projektu. Projekt Close To je cíleně zaměřen na mládež a má preventivní charakter. Koncept Close To je v ČR průkopnický, protože metoda peer programu (převzatá z preventivních programů zaměřených na prevenci drog a AIDS) zde dosud nebyla využívána v oblasti prevence a předcházení dopravním nehodám. CDV vyvíjí iniciativu k získání nových a účinných metod pro výuku v autoškolách pomocí zapojení vrstevníků. Tato iniciativa by měla primárně vést k pozitivní změně postojů a jednání v rizikové skupině mladých začínajících řidičů, sekundárně by měla snižovat počet dopravních nehod u této rizikové skupiny mladistvých a celkově by měla zvyšovat bezpečnost silničního provozu. (CDV 2004; [www.close-to.net](http://www.close-to.net))

### 4.1. Close To obecně

Hamerníková (2008) uvádí, že Close to je výchovně vzdělávací projekt, který je zaměřen na mladé řidiče motorových vozidel. Tento projekt je spolufinancovaný Evropskou Unii. Již proběhly 2 běhy toto projektu. První běh projektu proběhl mezi lety 2004 – 2006 a zapojilo se do něj 5 evropských zemí (Česká republika, Německo, Polsko, Rakousko a Švédsko). Druhý běh byl realizován v letech 2007-2010. Do projektu bylo zapojeno 11 evropských zemí (Rakousko, Řecko, Slovinsko, Španělsko, Polsko, Kypr, Francie, Německo, Švédsko, Maďarsko a Česká republika).

Smysl projektu Close to stručně vystihuje věta: „ Mladí řidiči, kteří způsobili dopravní nehodu nebo ti, kteří se dopravní nehody účastnili, mohou o svých zkušenostech informovat začínající řidiče.“ (CDV, 2004)

CLOSE TO dle CDV (2004) =

- ✓ Přímá zkušenost s dopravní nehodou a její dopad na budoucí životy zúčastněných osob (autentická prezentace).
- ✓ Bezprostřední příčiny a okolnosti dopravní nehody.
- ✓ Díky metodě výuky pomocí vrstevníků oba – zdroj informací i příjemce sdělení přišli do vzájemného kontaktu.

Cíle projektu jsou (CDV, 2004):

- vést k pozitivní změně postojů a jednání ve skupině mladých začínajících řidičů.
- poskytnout metodický návrh jak využít strategii v prevenci – předcházení dopravním nehodám.
- dát podklad pro doporučení a realizaci v ČR rozhodujícím činitelům a osobám a ukázat jim, kde spočívá potenciál a možnosti tohoto přístupu.

Close to se dle CDV (2004) zaměřuje na:

- vývoj nových praktických výukových postupů ve vzdělávání řidičů,
- efektivní ovlivňování postojů rizikové skupiny mladých řidičů,
- snížení dopravní nehodovosti řidičů této věkové skupiny.

## **4.2. První běh Close To v ČR**

První běh projektu Close To si kladl za cíl využít novou metodu výuky vrstevníky v autoškolách a následně ověřit její účinnost. Projekt trval 24 měsíců (02/2004 – 01/2006).

Na projektu se podíleli mladí lidé, kteří sami prožili a přežili závažnou dopravní nehodu. Těchto tzv. peer mentorů byl v prvním běhu projektu 8. Tito mladí lidé byli připravováni k samostatnému vystoupení před skupinou vrstevníků (mladých

uchazečů o řidičské oprávnění). Vyškolení účastníci dopravní nehody, peer mentoři, se účastnili hodiny výuky přímo v autoškole a popsali příběhy dopravních nehod, kterých byli sami účastníky. Nehody byly různého charakteru a zaviněné z různých příčin jako např. alkohol při jízdě, nepřiměřená rychlost, dostatečné nevěnování pozornosti řízení apod. Do autoškol chodili týmy sestavené ze tří peer menotrů. Peer mentoři byli jednak oběti dopravních nehod, také viníci či rodinní příslušníci. Žáci autoškol získali za pomoci vrstevníka intenzivní emotivní vjem prostřednictvím popisu všech faktorů a následků nehodového děje. (Pfeiffer et al., 2006)

Šedá (2006) píše o konceptu Close To, který nabízí autoškolám konkrétní způsob jak se věnovat tématům mládeže – specifické vzorce jednání a riskování, následky nesprávného jednání, individuální dispozice a také problematický kontakt s různými drogami, včetně alkoholu. Peer mentor přináší “život do autoškol” v nejčistším slova smyslu. Jeho příběh poskytuje autentický výukový materiál o neuváženém a také někdy překvapivě krátkém způsobu, jak se stát viníkem / obětí dopravní nehody. Díky věkové blízkosti a zrušení anonymity je těžší pro účastníky, aby se distancovali a řekli “to se může stát někomu jinému, mně ne”. Tím se zvyšuje šance, že se mladý člověk, který se učí řídit, bude zamýšlet nad svými sklony v chování podpořen otázkou “ Jak by ses sám zachoval/a na jeho/jejím místě?”

Je známo, že postoje mladých lidí lze lépe formovat prostřednictvím působení vrstevníků pocházejících přímo z této specifické věkové skupiny. Platí to i v případě postojů týkajících se bezpečnosti v dopravním provozu. O postojích víme, že jsou tvořeny třemi složkami a to emoční, kognitivní a behaviorální, které uvádí např. i Horáková (2010). Kognitivní složku postoje tvoří jednotlivé názory na problematiku, tzn. co člověk o daném chování nebo problematice ví. Emoční složka postoje dává postojům motivační charakter a obsahuje všechny emoce vztahující se k danému tématu. Behaviorální složku tvoří již samotné chování člověka, jde tedy o hybnou sílu postoje. Při procesu změny postoje je z psychologického hlediska velice důležité působit na všechny tři složky postoje. Při besedách peer mentoři působili na emoce posluchačů vyprávěním, které bylo autentické a emočně zabarvené. Zároveň poskytovali informace, protože v rámci příběhu zdůrazňovali i zásady bezpečné jízdy. Dle Šedé (2006) byly využity

i situační faktory ovlivňující postoje, zejména přítomnost dalších osob, sociální normy a sociální tlak.

#### **4.2.1. Praktická realizace**

Šedá (2006) popisuje realizaci projektu, která zahrnovala zejména kurzy pro peer mentory a následné besedy v autoškolách, také kruzy pro instruktory autoškol, které se aktivně zapojily do projektu a v neposlední řadě také celkové hodnocení projektu a jeho účinnosti:

- Dvoudenní kurs pro peer mentory proběhl 26.2.- 27.2.2005 v Brně. Kurs zahrnoval zdokonalování komunikace a rétorických dovedností, sebe-prezentace, základy asertivity, simulaci reálných podmínek při návštěvě autoškoly, praktické nácviky některých dovedností, práci ve skupině a skupinovou diskusi. Po vyškolení peer mentorů začaly návštěvy autoškol.
- První návštěva v autoškolě proběhla 21.3.2005, poslední 7.6.2005. Průměrná doba jedné návštěvy byla 55 minut, průměrná doba vystoupení jednoho peer mentora 12 minut, nejčastěji přednášeli ve trojicích. Ze začátku byli peer mentoři žákům představeni, poté vyplňovali první dotazník. Následovaly prezentace peer mentorů a diskuse, popř. krátké shrnutí. Na konci besedy žáci vyplnili ještě druhý dotazník.
- Příběhy, které peer mentoři vypráví, jsou různé, některé jsou o chybách na silnicích, jiné o alkoholu, rychlé jízdě a srážkách s jiným vozidlem. Jeden z peer mentorů vypráví o zkušenostech ze své rodiny – jak se jim vše změnilo po velmi vážné nehodě jednoho z velmi blízkých příbuzných, jiný se specializuje na zkušenosti s motocyklem. Někteří peer mentoři jsou oběťmi dopravní nehody, jiní jsou viníci dopravní nehody.
- CDV spolupracovalo se 7 autoškolami v Brně a okolí. Autoškoly byly kontaktovány telefonicky anebo emailem, zda se chtějí zapojit do projektu. Tito zájemci byli osobně navštíveni a ústně byla domluvena spolupráce (termíny návštěv a besed). Autoškoly pak získaly zapojením do projektu:
  - Účast na mezinárodním projektu EU, díky které dávají veřejnosti najevo, že drží krok s dobou, poskytují služby na profesionální

úrovni a problematika kvalitního vzdělání svých žáků jim není lhostejná.

- Nabídly žákům kreativní a zajímavé lekce.
  - Bezplatná reklama na mezinárodních internetových stránkách projektu.
  - Obdržely propagační materiály projektu – plakáty, složky, brožury.
  - Na příbězích peer mentorů lze i žákům vysvětlit základní pravidla (např. kontrola vozu před jízdou, odbočování vlevo, problematika zrcátek aj.) včetně zapojení do diskuse.
- Pro posouzení účinnosti konceptu CLOSE TO byla použita metoda tří dotazníků (T1, T2, T3).

#### **4.2.2. Ověření účinnosti**

Informace o účinnosti prvního běhu projektu poskytla Eva Šedá (2006). V České republice se projektu Close To účastnilo celkem 322 osob. Zúčastněnými byli zpravidla studenti, narození v letech 1980 – 1989 (96%). 95 (33%) účastníků uvedlo, že se někdy stali účastníky dopravní nehody.

1. *Hodnocení setkání:* Bezprostředně po setkání s peer mentory byla akce hodnocena vesměs pozitivně. 80% respondentů si myslelo, že setkání bylo zajímavé, 52% souhlasilo s názorem, že setkání bylo zajímavou variací na obvyklé téma, 49% bylo názoru, že zkušenosti peer mentorů byly dobře přijaty, 59% účastníků si myslelo, že to, co slyšeli, je bude nějakou chvíli doprovázet a pouze 1% považovalo setkání za nudné.
2. *Hodnocení setkání s časovým odstupem:* Ze 151 respondentů podílejících se i na třetím dotazníku si 93% pamatovalo setkání s peer mentorem. 50% respondentů si vzpomínalo na obsah diskuse a osobu peer mentora, 18% na popis nehody nebo nebezpečné situace, 7% na rady, jak zvýšit bezpečnost ve vozidle. 68% vyjádřilo názor, že setkání ovlivnilo jejich řídičské chování. Ti, kteří si určitý vliv uvědomovali, hovořili o větší opatrnosti, pozornosti při řízení (32%), často byla zmiňována otázka rychlosti (6%), 8% hovořilo o přípravě před jízdou. 89% respondentů by doporučilo diskusi s peer mentory i ostatním řidičům, aby se poučili

ze zkušeností jiných. 46% si umí představit, že by sami dělali peer mentory.

3. *Postoje*: Obecně lze říci, že krátkodobé setkání s peer mentorem ovlivnilo v pozitivním smyslu téměř všechny postoje účastníků. Během následujícího půl roku se však některé postoje vrátily do původního stavu, jaký byl před akcí. Častěji se však postoje naopak ještě více vyvinuly směrem k větší odpovědnosti. Můžeme říci, že setkání mělo určitý vliv na postoje zúčastněných, ale praxe v provozu se podílela na jejich utváření více.

**Rychlost:** Podíl respondentů, kteří rozhodně souhlasili s tvrzením „*Jsi idiot, když jezdíš příliš rychle*“ významně vzrostl okamžitě po akci a ještě více po půlroční pauze (21% - 32% - 46%). To samé platí v případě tvrzení „*Je v pořádku jezdit velmi rychle, když jsi dobrý (bezpečný) řidič/ka*“, kde byl podíl studentů, kteří rozhodně nesouhlasí, postupně 22% - 33% - 57%, i tvrzení „*Řídit velmi rychle je zábava*“ s podílem nesouhlasu 18% - 21% - 38%.

**Řidičské schopnosti:** Souhlas s tvrzením „*Vždy bys měl dodržovat pravidla, když řídíš*“ byl velmi silný už před setkáním a bezprostředně po něm se téměř nezměnil; po půlroční pauze se zvýšil z 62% na 82%.

Postoje k výroky týkajícím se **vlivu ostatních** obecně nebyly setkáním příliš ovlivněny. Podíl respondentů, kteří souhlasí s výroky „*Nenechám se ovlivňovat druhými lidmi*“ se vyvíjel od 31% - 35% - 56%.

4. *Vliv na řidičské chování*: Účastníci byli sice pozitivní, ale velmi opatrní při posuzování možného vlivu akce na jejich chování; často se uchýlovali ke kategoriím odpovědí „souhlasím do jisté míry“ nebo „spíše souhlasím / nesouhlasím“. Na druhé straně, i když si respondenti většinou mysleli, že příběh byl poučný a že budou v budoucnu sami opatrnější, často neměli odvahy vyloučit možnost, že se sami dostanou do podobné situace.

Většina lidí do jisté míry souhlasila s výroky „*Po tomto setkání budu řídit bezpečněji než předtím*“ (89%), „*Po tomto setkání budu jednat s větším respektem v silničním provozu*“ (93%), „*Můžu se něco naučit tím co jsem dnes*

poznal/a“ (94%), velmi rozhodně souhlasili s výrokem „*To co jsem dnes slyšel může potkat každého*“ (98%).

### **4.3. Druhý běh Close To v ČR**

Modul Close To jak uvádí CDV (2010) „je modul pro teoretické vzdělávání v autoškolách. Měl by pomoci učitelům v autoškolách minimalizovat tendenci riskovat u mladých začínajících řidičů. Působí prostřednictvím emocionálních a sociálních faktorů. Proto je ambicí EU zavést Modul Close To systematicky do výuky řidičů v členských zemích.“ Díky tomu vznikl druhý běh projektu Close to.

Druhý běh projektu Close To se realizoval také na základě pozitivních výsledků v prvním běhu. Druhý běh vycházel z běhu prvního. Měl totožné cíle, použil stejných metod ke zjišťování účinnosti, byl založen na stejných principech a základech jako běh první. Inspiroval se také v pořádání kurzů pro peer mentory a pro učitele autoškol.

#### **4.3.1. Cíle Modulu Close to**

Hlavním cílem je především: *prevence tendence k riskování u mladých začínajících řidičů*. Vychází z předpokladu, že mladí řidiči jezdí velmi riskantně i přesto, že vědí o možnosti vzniku dopravní nehody a mají dobré teoretické znalosti, co se týče řízení. Mají však málo praktických zkušeností a to je pak v rozporu s jejich riskantní jízdou. Proto je důležité na tyto skutečnosti poukázat a především na ně upozornit mladé řidiče. Dle CDV (2010) cíle Close To jsou:

- Upozornit mladé řidiče na riskantní způsob jízdy a omezit tyto tendence.
- Zvýšit jejich citlivost k faktorům, které ovlivňují jejich chování.
- Zvyšovat povědomí mladých řidičů o sobě (o svých schopnostech, zkušenostech apod.)

Aby bylo možné dosáhnout takovýchto cílů, je třeba použít metodu vrstevnického vlivu, tedy tzv. peer metodu. Peer mentor vypráví budoucím mladým řidičům (nejčastěji v autoškole) svůj osobní zážitek s dopravní nehodou. Vysvětluje motivy, okolnosti, důsledky, pocity a předkládá svoje závěry. Mladí lidé



jsou tak bezprostředně vystavení působení osobnosti peer mentora i jeho příběhu a zároveň mají možnost diskutovat o všem, co je zajímavé. Budoucí mladí řidiči tak bývají často zaskočení důsledky ekonomickými, právními i emocionálními, o kterých případně neměli ani tušení anebo si je nepřipouštěli, že se mohou vyskytnout v souvislosti s dopravní nehodou. Peer mentor tedy vystupuje jako model riskantního chování. V ideálním případě by tak mělo dojít k vědomé změně v postoji. (CDV, 2010)

#### **4.3.2. Peer mentor v projektu Close To**

Peer mentoři se stávají součástí projektu prostřednictvím např. Probační a mediační služby, Českého sdružení obětí dopravních nehod, inzerátů v různých institucích (VŠ, dobrovolnická centra) či přes rehabilitační ústavy. Peer mentoři mohou být viníci dopravních nehod a zapojení do projektu pak pro ně může být i vhodná forma rehabilitace. Někteří peer mentoři jsou oběti dopravních nehod, svědci, příbuzní viníků, případně i lidé, kteří při nehodách pomáhají (policisté, hasiči aj.).(CDV, 2010)

Celkový počet peer mentorů byl 25, ale aktivně se do projektu zapojilo 10 peer mentorů. Aktivní zapojení v sobě obnášelo účast na přípravném kurzu pro peer mentory, besedy s žáky autoškol případně i SŠ a učilišť, kde se nacházeli zájemci o řídičské oprávnění a absolvování společné supervize. (Seznam aktivních peer mentorů spolu s dalšími údaji jako například počet besed, povolání, druh nehody, odkud přichází atd., jsme uvedli v příloze 4.)

#### **Kurz pro peer mentory**

Poté co jsou peer mentoři vybráni do projektu Close To, projdou dvoudenním přípravným kurzem (viz. přípravný kurz pro peer mentory v příloze č. 5). Přípravný kurz je prováděn v Centru dopravního výzkumu dvěma školiteli (psycholog a pedagog). CDV (2010) uvádí, že v přípravném kurzu nejde o to naučit peer mentory dopravní pravidla a zákony, ale jde především o to, zaměřit se na vlastní zkušenosti. Na kurzu by měla panovat svobodná atmosféra, která podněcuje otevřenou diskuzi a umožňuje sdílení zážitků, vyjadřování emocí atd. První část

kurzu se zaměřuje na podpoření sebereflexe mladých řidičů a ochoty, resp. odvahy vyjadřovat své prožitky. Druhá část kurzu je zaměřena na zkušenosti mladých řidičů s dopravními přestupky a nehodami. Hamerníková (2008) dále upřesňuje, že v rámci kurzu se peer mentoři učí správně a vhodně komunikovat s budoucími žáky v autoškolách, poutavě a přirozeně prezentovat svůj příběh a připravit se na případné komplikace během přednášky a v neposlední řadě se věnují prožité dopravní nehodě. S pomocí psychologických her, výtvarných projevů, verbálních aktivit a jiných technik znovu zpracovávají celou událost, mnohdy na ni právě ve skupince ostatních peer mentorů získají lepší náhled.

#### **Cíle kurzu dle CDV (2010):**

- Seznámení se s cíly projektu Close To a rolí peer mentora.
- Povzbuzení k zvládnutí požadavků projektu.
- Uvědomění si vlastních tendencí riskovat.
- Přijetí vlastní zodpovědnosti jakožto řidiče.
- Odhalení individuálních konfliktů při dodržování pravidel.
- Pochopení souvislostí mezi osobní historií a dopravními přestupky (s ohledem na běh událostí, emoční a motivační souvislosti a důsledky).
- Zvyšování sebekontroly.
- Sebezdokonalování v oblasti komunikace, asertivity a prezentačních dovedností.

#### **Náplň kurzu:**

- Komunikace a základy asertivity
- Sebe prezentace
- Práce ve skupině a skupinové hry
- Praktická zkušenost

**Průběh kurzu:** Účastníci kurzu se na začátku představili a blíže se seznámili pomocí seznamovacích her. Po seznámení si zahráli hru na uvolnění atmosféry. V průběhu dalších hodin si v různých aktivitách nacvičovali týmovou spolupráci a učili se jak navzájem efektivně komunikovat a konstruktivně řešit konfliktní situace ve skupině. V prvním dnu zvládli také základy asertivity. Další den je čekaly rozechřívací hry na uvolnění a vyladění atmosféry na další činnosti. Jednou z těchto činností byla výtvarná technika, kdy budoucí peer mentoři měli výtvarně ztvárnit ožehavá témata dnešní doby. Součástí techniky pak

bylo vyjadřování emocí a pocitů z vytvořených děl. Poté následovala práce ve dvojicích, kdy si dvojice navzájem vyprávěli příběhy vlastních autonehod a snažili se vzpomenout na všechny události a pak vzájemně přijít na nejsilnější momenty nehody a pracovat na prožitku. Dále se snažili verbalizovat a zpracovat emoce příběhu. Odpoledne druhého dne každý účastník přednesl svůj příběh a ostatní k němu dávali své připomínky a rady a pokládali nejrůznější otázky, které by případně mohly padnout v autoškolách či školách, kde tyto příběhy budou peer mentoři vyprávět. Na otázkách se zároveň naučili, jak správně odpovídat a vyvracet případné mýty související s dopravní tematikou. Připomínky a rady, byly důležité také k tomu, aby příběh působil autenticky a emotivně na cílovou skupinu (tedy mladé budoucí řidiče) a měl žádoucí efekt a splnil tak předpoklad, že ovlivní chování a postoje mladých řidičů k řízení motorového vozidla. Peer mentoři také dostali v průběhu dvou dní dostatek prostoru na otázky týkající se jejich činnosti a projektu Close To. Na závěr se žádala od všech účastníků zpětná vazba, kdy všichni měli možnost sdělit ostatním své pocity, myšlenky a dojmy. V neposlední radě si zájemci mohli vyzkoušet jízdu na trenážeru. Po skončení školení každý peer mentor obdržel potvrzení o absolvování kurzu, který byl realizován Centrem dopravního výzkumu v rámci mezinárodního preventivního projektu Close To.

### **Beseda s peer mentorem**

Po absolvování tohoto přípravného kurzu byli peer mentoři připravení na besedy, které se konali v autoškolách ale také na středních školách, na středních odborných školách a učilištích, kde byli žadatelé o řidičské oprávnění. Peer mentoři chodili na besedy po dohodě s organizátory projektu v ČR, kteří je zároveň na tyto besedy doprovázeli a informovali tamní posluchače o projektu Close To, pokud v autoškole či škole nebyl předem vyškolený instruktor nebo učitel, který by mohl peer mentora žádoucím způsobem publiku představit a ujmout se tak i moderování celé besedy. Informování posluchačů a moderování besedy a podporu peer mentorů (podpora je žádoucí zejména v případě, že peer mentor jede na besedu poprvé nebo do neznámého prostředí či školy) měl na starosti případně i „peer coach“ (tj. člověk, který prošel školením spolu s peer mentory a zároveň má dostatečné znalosti o projektu Close To, aktivně se zapojuje do komunikace se školami, kde se konají besedy; ve zkratce je to prostředník mezi školou (učitelem, instruktorem) a peer mentorem).

CDV (2010) uvádí, že učitel autoškoly by měl předem ohlásit návštěvu besedy a také popsat průběh této besedy. Seznámit žáky autoškoly se základními cíli a myšlenkami projektu Close To. Měl by z těchto myšlenek vyzvednout zejména tendenci mladých řidičů riskovat a jejich vysoký podíl na vážných dopravních nehodách.

Prezentace peer mentora v sobě zahrnuje dle Hamerníkové (2008) dva důležité momenty. První je vliv věkové blízkosti a druhý je ztráta anonymity. Pro mladé lidi je totiž nejpůsobivější právě vliv vrstevníků. Informace zprostředkované peer mentorem mají mnohonásobně větší vliv než podobné poznatky předávané prostřednictvím autorit ať už rodiči či učiteli. Aby bylo sdělení dostatečně účinné, je potřebná ztráta anonymity. Peer mentor už pro žáky není jen jeden z mnoha a tudíž je pro ně těžší si říct: „nehody se stávají, ale mě se to stát nemůže“. Mají před sebou zhruba stejně starého člověka, kterému se to stalo. Posлуhač by si tak měl uvědomit, že se mu také může stát dopravní nehoda a následně se snažil chovat tak, aby se mu dopravní nehoda nepříhodila. Dle CDV (2010) je na besedě podstatné také to, že žáci autoškol získají pomocí vrstevníka intenzivní emotivní vjem prostřednictvím popisu všech faktorů a následků nehodového děje.

Jak uvádí CDV (2010) žáci autoškol by měli:

- rozumět cílům projektu Close To,
- pochopit příběh peer mentora,
- vážít si otevřenosti peer mentora (přesto, že se může jednat i viníka dopravní nehody),
- obohatit setkání o vlastní zkušenosti s riskantními situacemi,
- rozebrat příčiny rizikového chování,
- dospět k rozvážnosti a zvyšování sebekontroly.

**Průběh besedy:** Peer mentor spolu s peer coachem (případně s jiným členem týmu projektu Close To) přijde do školy, kde se seznámí s učitelem a obeznámí ho s tím, co přesně se na besedě bude dít v případě, že učitel není řádně proškolený. Na počátku besedy se peer mentor a peer coach představí tzn., že řeknou žákům, co jsou zač, odkud přichází, a proč za nimi přišli. Poté peer coach představí v pěti až deseti minutách projekt Close To a rozdá dotazníky T1 (v tomto dotazníku jsou otázky týkající se postojů, tendencí a názorů k řízení). Po vyplnění dotazníků se dostává ke slovu peer mentor, který žákům povykládá svůj příběh, promítne krátké video, ukáže fotografie či promítne prezentaci a poté dá prostor na otázky a diskuzi. Je dobré když diskuzi podněcuje i učitel a zdůrazňuje důležité momenty v příběhu. Pokud již nejsou žádné další otázky a diskuze je ukončena, přicházejí na řadu dotazníky T2 (obsahuje otázky týkající se besedy a peer mentora). Na konci besedy peer – mentor a jeho společník poděkují za pozornost a vyžádají si krátkou zpětnou vazbu od posluchačů. Po skončení besedy učitel vyplní krátký dotazník o průběhu besedy, stejně tak učiní peer mentor.

Pro zajímavost uvedeme 4 úplné příběhy, s kterými se pracovalo v projektu Close To v druhém běhu. Tyto příběhy jsou součástí příloh č. 6 a 7 a nahrávky na

CD, kterou vytvořilo Centrum dopravního výzkumu k projektu Close To. 2 příběhy jsou v příloze popsány podrobně dle ústního sdělení peer mentorů a další 2 jsou na CD. Pro úplnost však v následujícím textu uvádíme všech 10 příběhů dopravních nehod tak, jak je ve stručnosti popsali sami peer mentoři. Z důvodu anonymity nebudeme jednotlivé peer mentory jmenovat. Zkrácené verze příběhů jsou součástí dotazníku pro peer mentory (konkrétně odpovědi na otázku: **„Popište stručně ale výstižně Vaši zkušenost s dopravní nehodou (jak jste v ní figuroval/a, kde a kdy se to stalo, jaký dopravní prostředek apod.)“**), který peer mentoři vyplňovali před zapojením se do projektu Close To.

### **Příběhy:**

1. „Stalo se to v listopadu roku 2006. Přebíhala jsem na můstek na Konečného náměstí v Brně, protože jsem chtěla stihnout příjezdějí rozjezd. Podél silnice bývají zaparkovaná auta, která brání v rozhledu a na můstek nevede žádný přechod. Z boku mě srazil taxikář ve Škodě Superb, spadla jsem na pravou stranu jeho kapoty a hlavou jsem mu promáčkla pravý nosný sloupek. V nemocnici jsem byla dva dny, měla jsem jen pohmožděnin na kolenou a hlavě a lehký otřes mozku.“ (J.B., 2008)
2. „Můj bratr měl dopravní nehodu, při níž zemřeli tři jeho spolužáci. Zkušenost, kterou můžu předávat dál, je z úhlu pohledu rodiny – jak se s takovou situací vyrovnává a co to pro ni znamená.“ (B.S., 2009)
3. „Na mokré vozovce jsem dostal smyk při předjíždění. Narazil jsem pravou stranou auta do stromu a na místě zemřely dvě mé spolužačky. Po dvou dnech v nemocnici i můj spolužák. O tragedii, která se stala jsem nevěděl, dokud mi to nesdělila má rodina. (D.S., 2009)
4. „Dopravní nehoda se mi stala 11.8. 2005 u Velké Polomi před šestou ráno cestou do práce/brigádu. Seděla jsem na sedadle vedle řidiče. Nehoda: čelní naraz osobních aut mimo město, mamka (řidič) a kolegyně sedící za mnou těžce zraněny, dosud nedoléčeno. Já jen drobné zhmožděnin a zlomenou oční.“ (B.J., 2008)
5. „Jel jsem škodou 120 po mezivesnické komunikaci vyšší rychlostí (cca 60km), přičemž jsem najel do velmi prudké levotočivé zatáčky, která mě začla „vyhazovat“ ven. Decentně jsem stočil volant doprava a přidal plyn. Podcenil jsem však mokrou vozovku a dostal smyk. Nenapadlo mě nic lepšího než šlápnout na brzdu, takže jsem skončil v příkopě na střeše a auto definitivně zničil. Stalo se to v říjnu 2006, okres Brno-venkov.“ (M.B., 2008)
6. „K dopravní nehodě došlo na Nový rok (1. ledna 2009). S přítelkyní jsme se rozhodli letos neslativ Silvestra a raději společně s další kamarádkou vyrazit na jeden den lyžovat na hory. Jeli jsme mým novým služebním vozem BMW. Vše probíhalo hladce, hezky jsme si v Krkonoších zalyžovali a odpoledne vyrazili zpátky do Prahy. Při poklidné cestě zpět obě spolujezdkyně usnuly a já pravděpodobně také – i když si z průběhu nehody samotné nic nepamatuji, vše nasvědčuje tomu, že se jednalo o mikrospánek. Náš vůz v každém případě vyjel do protisměru, kde se střetl s protijedoucím autem. Čelní střet vedl k totálnímu poškození obou vozidel a taktéž mladý řidič (22 let) protijedoucího vozu zemřel. Jeho mladá (20 let) spolujezdkyně vyvázla s lehkým zraněním a podobně také moje přítelkyně (22) i kamarádka (23). Já sám utrpěl otřes mozku, tříštivou zlomeninu bérce a nějaká další menší zranění (vyražené zuby, prokouslý jazyk apod.). Nyní po operaci zatím chodím o berlích, ale vypadá to, že žádné vážné trvalé následky fyzické povahy mít nebudu. Zároveň bylo ukončeno vyšetřování a vzneseno obvinění (ubližení na zdraví z nedbalosti) proti mé osobě, takže teď čekám na zahájení soudního řízení.“ (V.Š., 2009)
7. „V listopadu 2004 jsem zažila vážnou dopravní nehodu na slovenské dálnici D1 u Považské Bystrice. Řídila moje mamka, já jsem byla na sedadle spolujezdce a na zadním sedadle byl můj mladší bratr, sestra a pes. Jeli jsme rychlostí asi 130 km/h a v ten den bylo velmi větrno. V ne příliš ostré levotočivé zatáčce přišel náhle poryv větru zprava, mamka (která je zkušená a velmi dobrá řidička) se snažila přibrzdit, dostali jsme se do smyku a narazili jsme do svodidel na pravém okraji vozovky. Naše auto udělalo hodiny, následně se převrátilo na střechu, kola, na střechu a opět na kola a tak jsme zůstali stát v poli.“ (A.S., 2008)

8. „5. prosince 2008 jsem byl účastníkem vážný dopravní nehody. S kamarádem (který řídil) jsme vyrazili na hory. Jeli jsme Škodou 120. Do cíle nám zbývalo už jen pár kilometrů. Na dlouhé přehledné rovince jel proti nám kamion a za nim kolona aut. Z této kolony náhle začalo předjíždět osobní vozidlo. Po několika vteřinách jsme se s tímto autem čelně srazili. Srážce se nedalo už zabránit. Protijedoucí auto s nepochopitelných důvodů začalo předjíždět nákladák, i když jsme byli několik metrů před ním. Nehoda se stala v 18 hod večer, kdy byla úplná tma. Do dneška nemohu pochopit proč řidička, která zavinila dopravní nehodu začala předjíždět. Musela nás přeci vidět!! Řidiči v dnešní době pořád někde chvátají. Řidiče, která zavinila nehodu se nic vážného nestalo. Do dnešního dne jsem já i můj kamarád v léčení. Oba jsme měli těžká zranění. Hasiči i policie tvrdili, že z tak zdemolovaného auta po čelní srážce dlouho nikoho živého nevytáhli. Nevím komu mam děkovat, že jsme naživu. Škodovkou už nikdy asi nepojedu! Měli jsme hodně velké štěstí, že jsme nepřišli o nohy. Teď oba čekáme na soud a na odškodnění. Myslím si, že se hodně dlouho budeme na silnici bát.“ (J.R., 2009)
9. „Jako řidič jsem vlastním zaviněním dostal smyk v zatáčce a havaroval, stalo se to někdy v lednu 2007 na cestě mezi Vyškovem a Podivicemi, kterou jsem dobře znal, jel jsem v Renaultu megane classic.“ (T.G., 2008)
10. „Viník, motocykl, 8.9.2007, Sebranice (okr. Blansko)“ (J.D., 2008) [doplnění z rozhovoru]: „Při jízdě s kamarádem nás zastihla bouřka. Při jízdě se mi zamlžilo hledí, tak jsem si odklopil hledí a setřel tu mlhovinu, když jsem si ho znovu nasadil, periferně jsem zahlídl stopku, ale už jsem nestihl zareagovat a vjel jsem do nepřehledné křižovatky z vedlejší silnice. Došlo ke střetu s osobním vozidlem. Nikomu se nic nestalo. Dostal jsem dvouletou podmínku a musel zaplatit škodu na autě, protože jsem jel na motorce, na kterou jsem neměl papíry.“ (J.D., 2010)

### 4.3.3. Autoškoly v projektu Close To

Centrum dopravního výzkumu kontaktovalo veškeré dostupné autoškoly nejdříve prostřednictvím dopisů a emailů a následně telefonicky. Zámečník (2010) uvádí, že bylo celkově osloveno 1550 autoškol a z toho spolupracovalo na projektu 55 autoškol. CDV informovalo majitele autoškol o projektu Close To. Informace se týkaly zejména cílů projektu, způsobu realizace, možnostech spolupráce na projektu a výhod, které sebou tento projekt přináší pro majitele autoškol. CDV (2010) uvádí, že autoškoly, které měly zájem o spolupráci, mohly kontaktovat CDV konkrétně realizační tým projektu.

Autoškolám, které měly zájem se podílet na projektu Close To, byla nabídnuta možnost proškolení. Následně poté s nimi byly domluveny besedy a proškolený peer mentor přišel do výuky v autoškole přednést svůj příběh dopravní nehody. V průběhu besedy učitel autoškoly figuroval jako moderátor a snažil se tak vytěžit maximum z příběhu peer mentora.

#### **Kurz pro učitele autoškol**

Učitelé jsou běžně zvyklí korigovat chování a postoje žáků pokud žáci nejednají podle jejich mínění správně. V rámci tohoto projektu to avšak není až tak vhodné a je lepší, aby fungovali jako „podněcovatelé“ a ne jako „usměrňovači“

tedy, aby se v průběhu besedy částečně vzdali role autority ve prospěch skupinové diskuse. Není to jednoduché, a proto je velmi užitečné, pokud se učitelé autoškol zúčastní přípravného kurzu a pokusí se o zvládnutí tzv. „sokratovské metody“ kladení otázek a moderátorských dovedností. Přípravný kurz se zaměřuje na poznání stylu komunikace s žáky, rozvoj moderátorských dovedností a dovedností práce se skupinou. Kurz je orientován spíše na získávání informací, nežli na prožitkovou stránku. Program kurzu naleznete v příloze č. 8. (CDV, 2010)

#### **Cíle kurzu dle CDV (2010):**

- Získání základních vědomostí o cílech a metodách projektu.
- Seznámení se s GDE maticí a objasnění významu a místa projektu v procesu výuky v autoškole.
- Získání schopností moderovat setkání peer mentorů s žáky autoškol v duchu principů projektu.
- Seznámení se s tématy a metodami, s jejichž pomocí se lze v následující výuce k příběhu peer mentora vracet.
- Přijetí nového přístupu ve výuce, který zdůrazňuje slušné a ohleduplné chování v dopravním provozu.

#### **GDE matice**

Tíha dopravního vzdělávání v dnešní době v ČR spočívá téměř výhradně na autoškolách. Autoškoly při výuce mladých řidičů v ideálním případě vycházejí z GDE matice. Vyškolený učitel autoškoly tak může příběh peer mentora zasadit do této matice a demonstrovat situaci dopravní nehody. Díky této matici se dá dobře vysvětlit, kde se stala chyba a zasadit ji do širšího kontextu. Tím žáci autoškoly pochopí souvislosti a lépe si tak mohou uvědomit riziko nehody.

GDE (goals for driver education) matice v překladu znamená „cíle pro vzdělávání řidičů“. (Hatakka, Keskinen, Gregerson, et al., 2002)

|  |   |  |                            |
|--|---|--|----------------------------|
| Obsah řídičského vzdělávání<br>Hierarchická úroveň chování ⇒ | Znalosti a dovednosti, které musí řidič zvládnout | Faktory zvyšující risk, kterých si musí být řidič vědom a vyhnout se jim | Sebehodnocení              |
| Životní cíle a styl života                                   | <b>Znalosti o tom/kontrola nad</b>                | <b>Znalosti o/kontrola</b> risku spojeného s cíli,                       | <b>Povědomí o osobních</b> |

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| ↓  | <b>tím</b> , jak obecné životní cíle/hodnoty, styl chování, skupinové normy atd. ovlivňují řízení | stylem chování, sociálním tlakem, zneužíváním návykových látek apod.                                | <b>tendencích</b> , např. kontrola impulsů a motivů, životní styl, hodnoty atd.                    |
| Cíle a obsah řízení (ve vztahu ke konkrétním jízdám) | <b>Znalosti a dovednosti:</b> ve vztahu k jízdě plánování   | <b>Znalosti a dovednosti:</b> risk spojený s cíli jízdy, sociálním tlakem, účel jízdy               | <b>Povědomí o osobních dovednostech</b> plánovat, typických řidičských cílech, řidičských motivech |
| Zvládání dopravních situací                          | <b>Obecné znalosti a dovednosti:</b> pravidla, přizpůsobení rychlosti, signalizace apod.          | <b>Znalosti a dovednosti:</b> špatná rychlost, nerespektování pravidel, malé rozestupy mezi vozidly | <b>Povědomí o osobních dovednostech</b> , stylu řízení, vnímání hazardu                            |
| Ovládání vozidla                                     | <b>Obecné znalosti a dovednosti:</b> ovládání vozidla, vlastnosti vozidla, kolize apod.           | <b>Znalosti a dovednosti:</b> risk spojený s manévrováním atd.                                      | <b>Povědomí o osobních přednostech a slabostech:</b> základní řidičské dovednosti atd.             |

**Tab. 8:** GDE matice ([www.close-to.net](http://www.close-to.net))

Tato matice je dnes považována za základ vzdělávání řidičů v mnoha evropských zemích. Popisuje čtyři hierarchické úrovně (<http://heaneydriving.co.uk>):

- Úroveň 4: životní cíle a styl života – vztahuje se k osobním motivům a tendencím, které mohou ovlivnit postoje, rozhodování a chování při řízení. Příkladem může být touha zažít vzrušení, nebo udělat dojem na ostatní.
- Úroveň 3: cíle a obsah řízení – tato úroveň se zaměřuje na cíle za jízdy a kontext, ve kterém probíhá řízení. Např. typ automobilu, cestování, řízení pod vlivem alkoholu či bez.
- Úroveň 2: zvládání dopravních situací – tato úroveň je o zvládnutí jízdy. Schopnost přizpůsobit svou jízdu při neustálých změnách v provozu, stejně jako schopnost identifikovat potenciální rizika a jednat správně, tak abychom se těmto rizikům vyhnuli.
- Úroveň 1: ovládání vozidla - tato úroveň se zaměřuje na dovednosti spojené s ovládáním vozu. Tedy schopnost ovládat vozidlo



i v obtížných situacích a dbát na prevenci úrazů tj. např. používat bezpečností pásy.

Z výše uvedeného nám vyplývá, že rozhodnutí uskutečněná na úrovni 4 ovlivňují úroveň 3 a ta poté úroveň 2 a ta nakonec úroveň 1. Jednoduše řečeno vyšší úrovně mají vliv na nižší.

Každá úroveň obsahuje tři různé dimenze:

- znalosti a dovednosti
- faktory zvyšující risk, kterých si musí řidič být vědom a kterým se musí vyhnout
- sebehodnocení

Je žádoucí, aby instruktoři autoškol prošli přípravným kurzem v zájmu dobrého průběhu besedy s peer mentorem a tak kvalitně podpořili projekt Close To. Samotným učitelům pak můžou nabyté znalosti a získané informace (viz. např. GDE matice) pomoci ve zkvalitnění výuky v autoškolách.

#### **4.3.4. Výsledky druhého běhu projektu Close To**

V současné chvíli se pracuje na závěrečném vyhodnocení celého projektu. Stále ještě se zpracovávají výsledky pro všechny zapojené evropské státy a uvedené výsledky jsou pouze předběžné.

##### **Ověření účinnosti:**

CDV (2009) uvádí, že žáci v autoškolách, případně v jiných školách, kteří vyslechli příběh dopravní nehody peer mentora, fungovali v projektu jako experimentální skupina. Kontrolní skupinu pak tvořili žáci autoškol, kteří se nezúčastnili besedy s peer mentorem. Experimentální skupina vyplnila dotazníky T1 a T2. Kontrolní skupina vyplnila dotazník T1. Obě dvě skupiny vyplnili dotazník T3 s odstupem 3 až 6 měsíců. Prostřednictvím dotazníků byla sledována změna v postojích a to porovnáváním výsledků z těchto dvou skupin.

| Experimentální skupina T1 a T2 | Kontrolní skupina T1 |
|--------------------------------|----------------------|
| Potřeba: 250                   | 250                  |
| Dosaženo: 499                  | 448                  |
| Experimentální skupina T3      | Kontrolní skupina T3 |
| Potřeba: 250                   | 250                  |
| Dosaženo: 158                  | 151                  |

**Tab. 9:** Vyhodnocení (Evaluation) (CDV, 2009)

CDV (2009) uvádí, že bylo osloveno celkem 25 potencionálních peer mentorů, aktivně se do projektu zapojilo 10. Konaly se 3 přípravné kurzy pro peer mentory a 5 přípravných kurzů pro učitele autoškol. V kurzu pro učitele autoškol se vyškolilo 36 učitelů. V projektu bylo zapojeno 35 autoškol, případně středních škol. Proběhlo 71 setkání se studenty (61 v autoškolách, 10 na středních školách a bylo osloveno 1006 studentů. Přehledně to znázorňuje následující tabulka:

|   |             |                      |     |
|---|-------------|----------------------|-----|
| Počet peer mentorů:                           | 10          |                      |     |
| Počet přípravných kurzů pro peer mentory:     | 3           |                      |     |
| Počet setkání s žáky autoškol:                | 71          | místní působení:     | Yes |
|   |             | regionální působení: | Yes |
|   |             | národní působení:    | Yes |
| Počet přípravných kurzů pro učitele autoškol: | 5           |                      |     |
| Počet proškolených učitelů autoškol:          | 36          |                      |     |
| Počet autoškol zapojených do projektu:        | 35          |                      |     |
| Počet studentů:                               | požadováno: | 755                  |     |
|   | dosaženo:   | 1006                 |     |

**Tab. 10:** Dosažené hodnoty (Reached accomplishments) (Pfeiffer et al., 2009)

### Statistická data:

|           |        | Četnost | Procenta | Validní procento | Kumulativní procento |
|-----------|--------|---------|----------|------------------|----------------------|
| Platná    | Muži   | 612     | 63,4     | 64,6             | 64,6                 |
|           | Ženy   | 335     | 34,7     | 35,4             | 100,0                |
|           | Celkem | 947     | 98,0     | 100,0            |                      |
| Chybějící | System | 19      | 2,0      |                  |                      |
| Celkem    |        | 966     | 100,0    |                  |                      |

**Tab. 11:** Statistická data: obecně (CDV, 2009)

Zámečník (2010) uvádí, že účast pouze 35,4% u žen je způsobena pravděpodobně tím, že ženy si dělají řidičský průkaz později, protože pro ně není řízení tak důležité a otázkou prestiže jako u mužů.

Zámečník (2010) uvádí, že beseda ovlivnila 68% lidí. Toto zjištění bylo vyvozeno na základě zjištěných výsledků otázky číslo 14 v dotazníku T3: „*Myslíte si, že to setkání mělo nějaký vliv na Vaše řidičské chování?*“ Jak uvádí CDV (2009) je však nasnadě položit si otázku, proč tak velké množství respondentů nechtělo na tuto otázku odpovědět.

|                  |        | Četnost | Procenta    | Validní procento |
|------------------|--------|---------|-------------|------------------|
| Platná           | Ano    | 98      | 9,7         | 68,1             |
|                  | Ne     | 46      | 4,5         | 31,9             |
|                  | Celkem | 144     | 14,2        | 100,0            |
| <b>Chybějící</b> | System | 867     | <b>85,8</b> |                  |
| Celkem           |        | 1011    | 100,0       |                  |

**Tab. 12:** Vyhodnocení OT\_14 z dotazníku T3 (CDV, 2009)

Zámečník (2010) dále uvádí, že plných 92,4% účastníků setkání s peer mentorem považuje besedu za doporučení hodnou. Bylo tak zjištěno na základě vyhodnocení otázky číslo 16 z dotazníku T3: „Doporučil/a byste toto setkání ostatním řidičům?“

|           |        | Četnost | Procenta | Validní procento | Kumulativní procento |
|-----------|--------|---------|----------|------------------|----------------------|
| Platná    | Ano    | 133     | 13,2     | 92,4             | 92,4                 |
|           | Ne     | 11      | 1,1      | 7,6              | 100,0                |
|           | celkem | 144     | 14,2     | 100,0            |                      |
| Chybějící | Systém | 867     | 85,8     |                  |                      |
| Celkem    |        | 1011    | 100,0    |                  |                      |

**Tab. 13:** Vyhodnocení OT\_16 z dotazníku T3 (CDV, 2009)

Zámečník (2010) popisuje celkové statistické údaje následovně:

- Celkově se účastníci výzkumu projektu Close To průměrně zlepšili ve svých postojích k rizikovému způsobu řízení o 0,5 bodů na 5-ti bodové škále.
- Nejdůležitější byl posun v kategoriích:
  - ochoty dodržovat dopravní předpisy
  - nehoda může potkat každého
- Přes zkreslení způsobené malou návratností se jedná o relevantní data.

Další statistické údaje týkající se porovnávání dat získaných od experimentální skupiny a kontrolní skupiny z dotazníku T1 a také porovnání dat u experimentální skupiny z dotazníku T1 a T3 uvádíme v příloze č. 9 a 10.

#### 4.3.5. Výhled do budoucna

CDV (2009) uvádí, že metoda Close To může do budoucna přinést snížení nehodovosti v případě, že bude tato metoda implementována do zákona a bude tak povinnou součástí teoretické výuky v autoškolách. To by tedy mohlo přinést snížení nehodovosti u mladých řidičů a snížení počtu vážných dopravních nehod s následkem smrti. Také by se tak stala teoretická výuka zajímavější pro budoucí mladé řidiče v autoškolách a zároveň by se tím zkvalitnila příprava mladých řidičů. Zámečník (2010) se zmiňuje o možnosti kdykoliv opětovně tuto metodu oživit díky materiálům, které jsou k projektu k dispozici a dobře vypracovaným manuálům,

podle kterých se dá snadno postupovat při další realizaci, jsou tzv. kuchařkou projektu.

#### 4.4. Metodika projektu

V projektu Close To se pracovalo s dotazníky T1, T2 a T3 a také s doprovodnými dotazníky. (Šedá, 2006)

- **Dotazník T1** obsahuje otázky týkající se mapování postojů v okruzích: sebehodnocení vlastních řídičských dovedností, stupeň internální/externální atribuce zodpovědnosti, vliv okolí nebo osob (vrstevníků) a osobnostní dispozice k rychlosti a k riskování. Dotazník vyplňovali žáci autoškol před vystoupením peer mentora. Dotazník naleznete v příloze č. 11.
- **Dotazník T1 – control** je naprosto shodný s dotazníkem T1. Vyplňují ho žáci autoškol, kteří se nezúčastnili besedy s peer mentorem.
- **Dotazník T2** zkoumá kromě výše uvedených oblastí individuální zkušenosti s dopravními nehodami, ovlivnění řídičského chování po diskuzi s peer mentory a zpětnou vazbu na besedy s peer mentory. Dotazník vyplňovali žáci autoškol po besedě s peer mentorem. Dotazník je uveden v příloze č. 12.
- **Dotazník T3** vyplňovali žáci autoškol zhruba v rozmezí 4 až 6 měsíců po besedě s peer mentorem. Dotazník zjišťuje nakolik se za tuto dobu změnil postoje začínajících řídičů, kteří se účastnili besedy s peer mentorem. Dotazník naleznete v příloze č. 13.
- **Doprovodný dotazník pro peer mentora** vyplnil peer mentor po každé besedě v autoškole. Otázky v dotazníku se týkají jeho nehody a role, kterou v ní hrál, dotazník dále zjišťuje pocity a mínění o proběhlé besedě a dává prostor k vyjádření peer mentora. Podoba dotazníku je uvedena v příloze č. 14.
- **Doprovodný dotazník pro intstrukura autoškoly** vyplnil učitel autoškoly po každé besedě s peer mentorem. Pomocí dotazníku má učitel zhodnotit průběh besedy a její přínos a měl možnost se vyjádřit k besedě a projektu vlastními slovy. Dotazník je uveden v příloze č. 15.

## **4.5. Závěr**

Metoda Close to – výuka vrstevníky, jak uvádí Šedá (2006) je cíleně zaměřena na mládež a lze ji úspěšně využít v rámci prevence jak v autoškolách, tak i na středoškolské úrovni. Studenti v autoškolách mohou být seznámeni na základě emotivního působení vrstevníka s problematikou bezpečnosti silničního provozu. Nabízí se také možnost využít koncept Close To v bodovém systému, jako rehabilitační program pro mladé rizikové řidiče. Myšlenka Close To je vhodná i pro oblast působení justice (Probační a mediační služby). Mohla by sloužit podle rakouského vzoru jako alternativní forma potrestání mladých viníků dopravních nehod.

# PRAKTICKÁ ČÁST

## 5. Cíl výzkumu a výzkumné otázky

### 5.1. Cíl výzkumu

Ve výzkumné části práce jsme si kladli následující cíle:

- Popsat výkonovou motivaci peer mentorů a jejich osobnostní vlastnosti pomocí standardizovaných dotazníků.
- Zjistit postoje k činnosti peer mentora.
- Zjistit postoje peer mentorů k projektu Close To.
- Prozkoumat motivaci k činnosti peer mentora.
- Prozkoumat motivaci k zapojení se do projektu Close To.
- Prozkoumat dopravní charakter aktivních peer mentorů.

### 5.2. Výzkumné otázky

- Jaké jsou osobnostní rysy jednotlivých peer mentorů zapojených do projektu Close To?
- Jaká je výkonová motivace peer mentorů zapojených do projektu Close To?
- Liší se výkonová motivace a osobnostní rysy peer mentorů podílejících se na projektu Close To?

## 6. Užití metody

Ke zjištění osobnostních vlastností PM zapojených do projektů Close To jsme použili NEO pětifaktorový osobnostní inventář. Na zjištění výkonové motivace jsme zvolili LMI dotazník motivace k výkonu.

Na zmapování postojů peer mentorů k projektu Close To jsme využili metody polostrukturovaného rozhovoru. Na závěr polostrukturovaného rozhovoru jsme položili otázku vztahující se k příběhu autonehody, abychom získali ucelený popis autonehody od každého aktivního peer mentora.

Pro zajímavost jsme využili také inventář schopností a vlastností. Tyto vlastnosti a schopnosti mohou tvořit dopravní charakter (viz. příloha č. 16).

### **6.1. NEO pětifaktorový osobnostní inventář**

Autorem NEO pětifaktorového osobnostního inventáře je P.T. Costa a R.R. McCrae. První české vydání vydalo Test centrum Praha v roce 2001. Autorem českého vydání je M. Hřebíčková a T. Urbánek. Inventář měří 5 dimenzí (Neuroticismus, Extravert, Otevřenost vůči zkušenosti, Přívětivost a Svědomitost), které slouží k popisu osobnostní struktury. „NEO je zkrácená verze NEO-PI. Položky toho inventáře se dále nediferencují. Každá z pěti škál je tvořena 12 položkami, které nejlépe vystihovaly jednotlivé školy v analýze inventáře NEO-PI.“ (Hřebíčková a Urbánek, 2001, s. 15)

#### Délka a způsob administrace:

- Individuální
- Celkový čas 10 – 15 minut
- Záznam na škále čísel

Zadání: Každý z peer mentorů obdržel záznamový arch inventáře. Byli informováni, že inventář obsahuje výpovědi, kterými by mohli popsat sami sebe a že mají každou výpověď posoudit a zhodnotit do jaké míry je vystihuje. Svoji odpověď pak měli zaznačit křížkem na připojenou škálu čísel: 0 – vůbec nevystihuje; 1 – spíše nevystihuje; 2 – neutrální; 3 – spíše vystihuje; 4 – úplně vystihuje.

Vyhodnocení výsledků: Manuál inventáře obsahuje šablonu pro vyhodnocení. Na šabloně jsou kroužky různých barev. Každá barva odpovídá jedné dimenzi. Kroužky jsou označeny čísly 0 – 4. Přiřazení čísel odpovídá tomu, k jakému pólu dimenze se položky vztahují. Při vyhodnocování tedy sčítáme čísla, která odpovídají zakřížkovaným odpovědím na škále. Výsledný součet těchto čísel nám udává HS (hrubý skór).



Interpretace výsledků: HS porovnávané s normami a dle vysokých či nízkých skóre usuzujeme míru neuroticismu, extraverze, otevřenosti vůči zkušenostem, přívětivosti a svědomitosti.

- *Neuroticismus:* Zjišťuje míru přizpůsobení nebo emocionální nestabilitu, neuroticismus. Rozlišuje jedince náchylné k psychickému vyčerpání a nereálným ideálům od jedinců vyrovnaných vůči psychickému vyčerpání odolných.
- *Extraverze:* Zjišťuje kvalitu a kvantitu interpersonálních interakcí, úroveň aktivity, potřebu stimulace.
- *Otevřenost vůči zkušenosti:* Zjišťuje aktivní vyhledávání nových zážitků, toleranci k neznámému a jeho objevování.
- *Přívětivost:* Zjišťuje kvalitu interpersonální orientace na kontinuu od soucítění po nepřátelskost v myšlenkách, pocitech i činech.
- *Svědomitost:* Zjišťuje individuální úroveň při organizaci, motivaci a vytrvalosti na cíl zaměřeného chování. Odlišuje spolehlivé, na sebe náročné lidi od těch, kteří jsou lhostejní a nedbalí.

## **6.2. Dotazník motivace k výkonu – LMI**

Autory LMI jsou H. Schuler a M. Prochaska. U nás první české vydání vydalo Testcentrum Praha v roce 2003. Překlad a úpravu dělala S. Hoskovcová. Cílem dotazníku je přiměřená reprezentace všech relevantních dimenzí konceptu motivace k výkonu nebo orientace na výkon vztáženou k profesi. LMI obsahuje 17 dimenzí (Vytrvalost, Dominance, Angažovanost, Důvěra v úspěch, Flexibilita, Flow, Nebojácnost, Internalita, Kompenzační úsilí, Hrdost na výkon, Ochota učit se, Preference obtížnosti, Samostatnost, Sebekontrola, Orientace na status, Soutěživost, Cílevědomost). Na každou dimenzi připadá 10 výroků.

### Délka a způsob administrace:

- Individuální
- Celkový čas přibližně 40 minut
- Záznam na škále čísel

Zadání: Všichni peer mentoři obdrželi záznamový arch dotazníku a bylo jim řečeno, že dotazník slouží ke zjišťování postoje k práci a výkonu. Zdůraznili jsme, že je důležité osobní mínění. Poprosili jsme je, aby si pozorně přečetli každý výrok a vyznačili odpověď na číselné škále 1 až 7. (Příklad: Pokud s výrokem zcela nesouhlasíte, pak označte 1; pokud s výrokem zcela souhlasíte, pak označte 7.)

Vyhodnocení výsledků: Součástí manuálu jsou tři šablony soužící k vyhodnocení dotazníku a také vyhodnocovací list, kam se zaznamenávají odpovědi probanda. Odpověď na číselné škále (1 – 7) představuje HS (hrubý skór). Pokud sečteme HS všech položek získáme celkový skór motivace k výkonu. HS pak může dle příslušných norem převádět také na standardní skóry, percentily a staniny.

Interpretace výsledků: Pro interpelaci výsledků jsou v manuálu k dispozici popisy škál a tabulky norem. K interpelaci nám pomůže testový profil, kam se mohou výsledky zaznamenat a jsou tak přehledné a lépe interpretovatelné. Profil nám umožňuje diferencovaný popis intraindividuálního významu dílčích aspektů motivace k výkonu v profesním kontextu a dovoluje poznat osobní zvláštnosti. Celkový skór LMI může být interpretován jako globální míra motivace k výkonu v profesním kontextu.

### **6.3. Inventář schopností a vlastností**

Tento inventář o dvaceti položkách ve své knize uvádí Havlík (2005, s. 207 – 208). Tento inventář nám může posloužit k určení dopravního charakteru. Inventář si může vyplnit každý řidič sám, případně je možné ho vyplňovat s partnerem či spolujezdcem a následně po vyplnění porovnávat výsledky, zda se shodují s vlastním hodnocením schopností a vlastností s hodnocením partnera či spolujezdce.

Délka a způsob administrace:

- Individuální
- Přibližně 3 minuty
- Záznam na škále čísel

Zadání: Každý peer mentor dostal záznamový arch o dvaceti položkách, který vyplňoval pouze sám bez partnera či spolujezdce. U každé položky je pětibodová stupnice. 1 představuje nejnižší hodnotu dané vlastnosti, 3 střední hodnotu a 5 nejvyšší hodnotu. Úkolem peer mentora bylo bodově ohodnotit položky tak, jak se domnívá, že jsou zastoupeny v jeho povaze.

Vyhodnocení výsledků: Položky jsme roztřídili do tří skupin A, B a C a sečetli jsme body v každé skupině zvlášť, tzn., že jsme dostali tři různé hodnoty. Hodnocení skupiny A a B má klasifikaci známek jako ve škole na stupnici od 1 do 5, čím nižší číslo, tím horší hodnocení. V případě skupiny C je to naopak, čím vyšší číslo tím horší hodnocení.

Interpretace výsledků: Přiměřenou úroveň dopravního charakteru vyjadřuje hodnocení 1, 2 a 3. U harmonického charakteru nejsou vážné výkyvy mezi jednotlivými položkami u schopností, dovedností, znalostí a vlastností. U méně vyrovnaného charakteru je to naopak.

**A = příznivé vlastnosti pro řízení:** přizpůsobivost, rozhodnost, sebedůvěra, spolehlivost, snášenlivost, odpovědnost, ukázněnost.

**B = schopnosti, dovednosti a znalosti.**

**C = málo příznivé vlastnosti:** průbojnost, citovost, vzrušivost, soutěživost, starostlivost a lehkomyšlnost.

#### **6.4. Polostrukturované interview**

Miovský (2006, s. 156) „za interview označuje takový rozhovor, který je moderovaný a prováděný s určitým cílem a účelem výzkumné studie a je obvykle prováděno s jednou, maximálně třemi osobami“. Při větším počtu než tři osoby dochází ke vzniku fenoménů, jako je skupinová dynamika apod.

Polostrukturované interview je pravděpodobně nejrozšířenější typ interview, protože minimalizuje nevýhody nestrukturovaného a strukturovaného interview. Před započítím polostrukturovaného interview si musíme vytvořit závazné schéma, neboli okruh témat, kterých se budeme v průběhu interview držet. Pro každý okruh témat si můžeme předpřipravit několik otázek. Tyto otázky můžeme či

nemusíme položit. Těmto připraveným tématům se můžeme věnovat v libovolném pořadí a dle individuální potřeby probandů a tím tak dosáhnout co největší výtěžnosti interview. To, jak v průběhu interview klademe otázky, záleží do jisté míry na probandovi. Při některých tématech stačí položit např. úvodní otázku a čekat, jak se proband rozpovídá a u jiných je nutné klást připravené otázky. Při tomto typu interview často používáme tzv. inquiry, tedy upřesnění a povysvětlení probandovi odpovědi. Jak píše Miovský (2006, s. 160) „u polostrukturovaného interview máme definované tzv. jádro interview, tj. minimum témat a otázek, které má tazatel za povinnost probrat“. Dále pak hovoří o tom, že díky jádru rozhovoru máme jistotu, že probereme vše podstatné. K jádru rozhovoru pak v průběhu přidáváme otázky, které nám pomáhají lépe pochopit danou problematiku a rozšiřovat původní zadání. Z výše uvedeného nám také vyplývá největší výhoda polostruktruovaného interview a to jsou právě doplňující otázky, které můžeme pokládat u odpovědí i v případě, že máme pevně stanovené schéma rozhovoru. (Miovský, 2006)

Pro náš výzkum jsme vytvořili 4 okruhy témat, tak aby korespondovali s cíly našeho výzkumu:

- Projekt Close To
- Peer – mentor v projektu Close To
- Motivace peer mentora v projektu Close To
- Osobnost peer mentora

#### Průběh rozhovoru:

- Každé interview bylo se souhlasem peer mentorů nahráváno na diktafon.
- Na začátku každého rozhovoru byla položena úvodní otázku: „*Co Tě motivovalo k tomu, že ji se zapojil/a do projektu Close To?*“ nebo: „*Jak jsi se dozvěděl/a o projektu Close To?*“ a poté byl peer mentor vyzván, aby hovořil. Podle toho, jakým směrem se rozhovor ubíral, byly pokládány další otázky.
- Rozhovor trval v průměru 43 minut.
- Po probrání připravených okruhů témat byl každý peer mentor požádán o převyprávění celého příběhu autonehody.

- Všechny rozhovory byly doslovně přepsány.

V příloze č. 17 naleznete celou osnovu polostrukturovaného interview.

## **7. Metody zpracování dat**

### **7.1. Kvalitativní analýza**

K vyhodnocení polostrukturovaného interview jsme se rozhodli využít kvalitativní analýzy. Miovský (2006, s. 219 - 220) pod termínem analýza kvalitativních dat obecně chápe následující fáze výzkumu:

- kódování,
- archivace kódovaných dat,
- propojování dat,
- komentování a doplňování dat,
- vyvozování závěrů a verifikace,
- budování teorie,
- grafické mapování.

Vzhledem k cílům našeho výzkumu, jsme si zvolili postup, který zahrnuje první čtyři fáze výzkumu. Postup provedeme dle popisu Miovského (2006, s. 219 – 220): Nejprve budeme přiřazovat klíčová slova či symboly k částem textu tak, aby byla umožněna snadnější a rychlejší práce s těmito částmi a bylo možné prostřednictvím kódů snadno pracovat s většími významovými celky. Proces kódování je v podstatě procesem identifikace a systematického označování významových celků dle vytvořených kritérií. Následně provedeme uchování zakódovaného i původního textu. Dále budeme vyhledávat spojitosti v datech a vzájemně propojovat části ve větší celky, abychom vytvořili a identifikovali jednotlivé kategorie. Nakonec se pokusíme vytvořit komentáře a doplňky, které vhodným způsobem uvádějí do kontextuálních vztahů získaná data.

## 7.2. Kvantitativní hodnocení

K vyhodnocení inventáře schopností a vlastností, který ve své knize uvádí Havlík, jsme použili prostého součtu bodů u jednotlivých položek skupiny A, B a C a dle stanovených kritérií jsme určili úroveň dopravního charakteru. Úrovní bylo celkem 5 a to pro každou skupiny.

Dle Havlíka (2005, s. 208) hodnocení skupiny A a B má klasifikaci známek jako ve škole na stupnici od 1 do 5 (*1=30-35; 2=22-29; 3=15-21; 4=8-14; 5=do 7 bodů*). Klasifikace u skupiny C je opačná, čím nižší hodnota tím lepší známka (*1=6-9; 2=10-14; 3=15-22; 4=23-26; 5=do 30 bodů*).

Kvantitativní způsob vyhodnocení jsme zvolili i pro standardizované dotazníky LMI a NEO, jelikož jsme si nestanovili pro náš výzkum žádné hypotézy, ale pouze výzkumné otázky a nemuseli jsme tak použít matematickou-statistickou analýzu. Matematicko-statistická analýza by byla v případě malého vzorku 10ti peer mentorů neprůkazná. Proto jsme v případě NEO u každé dimeze pouze sečetli hodnoty a získali tak HS (hrubé skóry), které jsme následně porovnávali s normami pro danou populaci. U LMI jsme dostali součtem bodů v jednotlivých dimenzích opět HS, které jsme však dále převedli dle příslušných norem na staniny. Pomocí staninů se výsledky staly přehlednějšími, lépe se porovnávali a snadněji interpretovali.

## 8. Zkoumaný soubor a realizace sběru dat

Výzkumný vzorek čítal 10 aktivních peer mentorů, kteří pocházeli převážně z Brna, Prahy a Českých Budějovic či blízkého okolí těchto měst. Ve zkoumaném vzorku byly 4 ženy a 6 mužů. Věkové rozmezí peer mentorů bylo 17 – 26 let, což odpovídá věkovému rozmezí (17 – 27 let) požadovaného věku u peer mentorů v projektu Close To.

Při výběru výzkumného vzorku jsme si zvolili metodu totálního výběru výzkumného souboru, z důvodu velmi malého počtu osob základního souboru. Jak uvádí Miovský (2006) tato metoda je postavena na principu, že výzkumný vzorek je kompletně vytvořen ze základního souboru. Což v našem případě odpovídá.

Základní soubor tvořil pouze 10 aktivních peer mentorů a to se rovná našemu výzkumnému souboru 10 aktivních peer mentorů.

Způsoby získávání peer mentorů pro projekt Close To byly různé. Za prvé se peer mentoři získávali pomocí inzerátů na Masarykově univerzitě v Brně, Univerzitě Palackého v Olomouci a na Karlově univerzitě v Praze. Inzeráty v tištěné podobě byly vyvěšeny na jednotlivých katedrách a fakultách univerzit. Inzeráty v elektronické podobě byly umístěny na informačních portálech zmíněných univerzit. Za druhé kontaktováním a navázáním spolupráce s nejrůznějšími institucemi, které byly potenciálním zdrojem peer mentorů. O spolupráci s těmito institucemi se zasloužilo Centrum dopravního výzkumu. Pfeiffer et al. (2009) uvádí tyto instituce a způsob, jakým získávali peer mentory:

Centrum dopravního výzkumu navázalo spolupraci s *Českým sdružením obětí dopravních nehod*, které je “zasvěceno” do projektu Close To a je to první zdroj peer mentorů. V případě, že se našel vhodný klient k zapojení do projektu Close To, tak ho sdružení informovalo o projektu a navrhlo mu spolupráci na projektu.

Druhým zdrojem byla *Probační a mediační služba*. Každá pobočka Probační a mediační služby v ČR byla informována o projektu Close To prostřednictvím e-mailu nebo osobní cestou. Dalším krokem ke spolupráci bude integrovat tuto aktivitu (činnost peer mentora) do alternativních trestů. Je žádoucí, aby tato aktivita byla projednána s orgány veřejné moci a tím tak byla činnost v projektu Close To implementována a dále rozvíjena jako forma alternativního trestu.

Dalším zdrojem peer mentorů bylo *rehabilitační centrum* v Kladrubech. Spolupráce byla rozvíjena u pacientů po dopravních nehodách. Psychologové rehabilitačního centra byli o projektu Close To informováni a CDV bylo s nimi v kontaktu v případě, že by se našel pacient ochotný spolupracovat jako peer mentor. Psychologové se snažili doporučit pacientům po dopravní nehodě činnost v projektu jako vhodnou formu další rehabilitace. Byla zde také uspořádaná přednáška o projektu v lednu 2009.

CDV bylo též v kontaktu s *Ligou za práva vozíčkářů* na jižní Moravě. Tato instituce se opět snažila informovat své klienty (osoby se zdravotním postižením

po dopravní nehodě) o možnosti zapojení do projektu. Zároveň poskytovala informace dalším úřadům v regionu.

V prosinci roku 2008 CDV uskutečnilo vzdělávací program pro vězně, kteří měli dopravní nehodu, ve spolupráci se zástupci *vězeňské služby* ČR. Byl to pětidenní program, který zahrnoval vzdělávání, terapii a techniky vzdělávání dle modulu Close To. Poté, co budou vězni propuštěni na svobodu, mohou začít spolupracovat na projektu Close To. CDV dále spolupracovalo s vězeňskou službou v podobě pořádání dalších kurzů.

Kromě toho CDV spolupracovalo s firmou *Škoda*, tedy s velmi významným výrobcem automobilů v ČR. Tato firma má databázi nehod vozů Škoda a díky tomu mohla doporučit další potenciální peer mentory. Tato spolupráce fungovala v průběhu celého projektu a může být kdykoliv opětovně navázána.

Sběr dat pro náš výzkum probíhal v průběhu druhého běhu projektu Close To, zejména v jeho závěrečné části v letech 2009 a 2010. Peer mentoři byli osloveni buď formou osobního kontaktu, písemně prostřednictvím e-mailu nebo telefonicky. Před vyplňováním dotazníků a prováděním rozhovoru byli peer mentoři seznámeni s účelem a cíli výzkumu. Byla zmíněna etická pravidla o anonymitě, způsob, jakým budeme nakládat s důvěrnými informacemi a daty. V zájmu zachování anonymity byla použita při vyhodnocování číselná stupnice. Každé osobě bylo přiřazeno osobní číslo od 1 do 10.

## **9. Výsledky práce a jejich interpretace**

### **9.1. Kvantitativní zpracování dat**

Kvantitativně jsme zpracovali standardizované dotazníky NEO, LMI a nestandardizovaný inventář schopností a vlastností. Nejprve uvedeme přehled získaných dat a následně interpretaci získaných dat ke každému dotazníku a inventáři zvlášť. Peer mentor může být v následujícím textu uveden také pod zkratkou PM.



### 9.1.1. NEO

#### a) *Přehled získaných dat*

| DIMENZE       | NORMA | PM   |
|---------------|-------|------|
| Neuroticismus | 22,4  | 17,8 |
| Extraverze    | 31,9  | 33,4 |
| Otevřenost    | 27,7  | 27,6 |
| Přívětivost   | 30,0  | 29,4 |
| Svědomitost   | 28,7  | 30,9 |

**Tab. 14:** Průměry škál - NEO

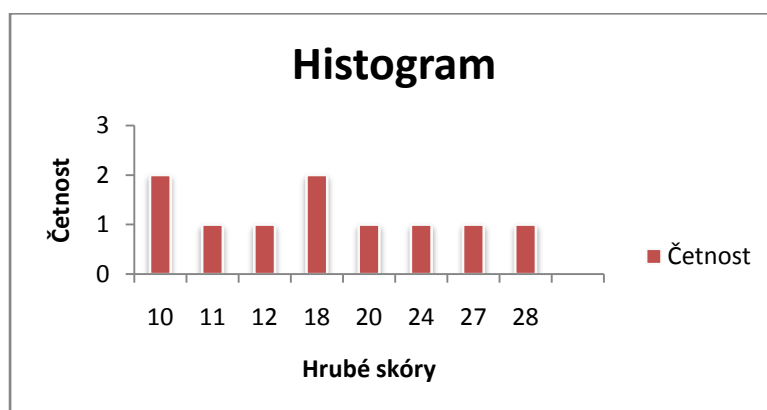
#### b) *Interpretace získaných dat*

Pro ilustraci bude u každé dimenze uvedena tabulka a graf, aby bylo zřejmé, jakých hodnot peer mentoři ve skutečnosti dosáhli. Tabulky nám ukazují HS jednotlivých peer mentorů, které dosáhli v dané dimenzi a četnosti, tedy jak často se daný skór v dimenzi vyskytuje. Grafy – histogram - znázorňují četnosti výskytu hrubých skórů a druhé grafy konkrétní hodnoty příslušející k jednotlivým peer mentorům.

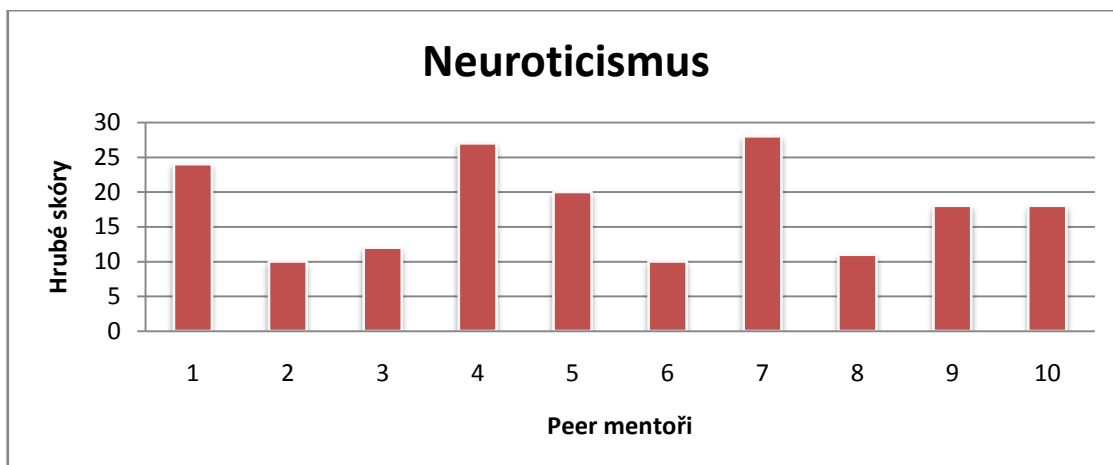
NEUROTICISMUS: Peer mentoři se v této dimenzi nacházejí mírně pod normou tzn., že jsou v podstatě psychicky vyrovnaní a jsou schopni zvládat stresové situace až na výjimky. Občas prožívají pocity viny, strachu nebo smutku.

| HS | Četnost |
|----|---------|
| 10 | 2       |
| 11 | 1       |
| 12 | 1       |
| 18 | 2       |
| 20 | 1       |
| 24 | 1       |
| 27 | 1       |
| 28 | 1       |

**Tab.15:** HS a četnosti



**Graf 1:** Histogram k dimenzi Neuroticismus.

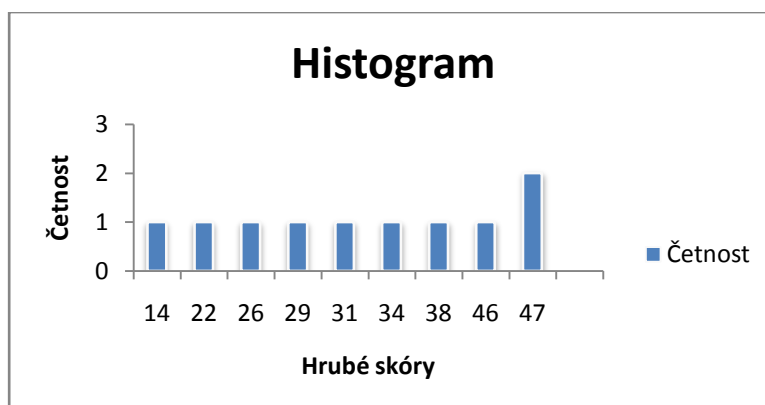


**Graf 2:** Neuroticismus

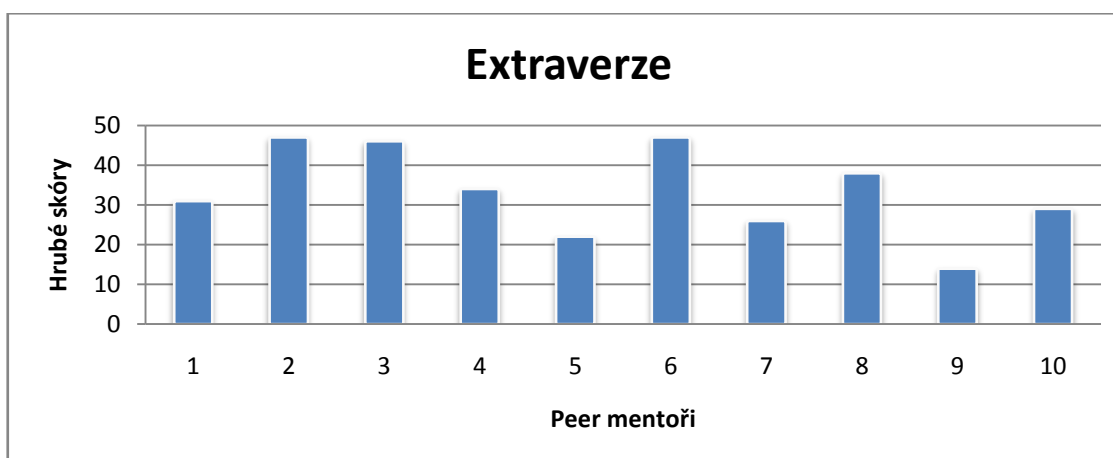
EXTRAVERZE: Peer mentoři se v této dimenzi nacházejí mírně nad normou. Dá se říct, že jsou průměrně aktivní a jsou rádi ve společnosti, ale také dokážou ocenit soukromí.

| HS | Četnost |
|----|---------|
| 14 | 1       |
| 22 | 1       |
| 26 | 1       |
| 29 | 1       |
| 31 | 1       |
| 34 | 1       |
| 38 | 1       |
| 46 | 1       |
| 47 | 2       |

**Tab. 16:** HS a četnosti



**Graf 3:** Histogram k dimenzi Extraverze.

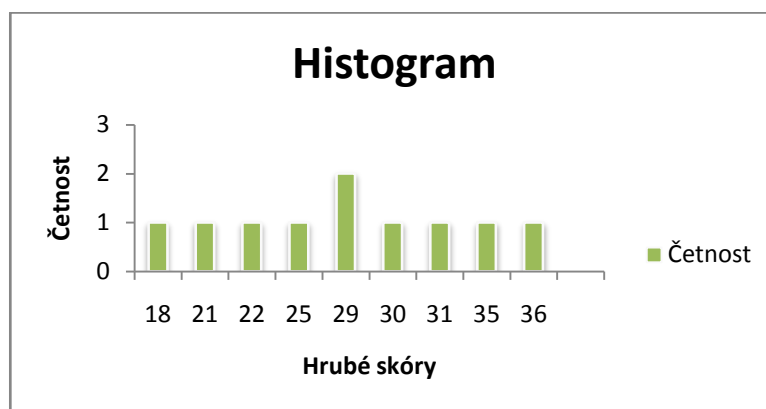


**Graf 4:** Extraverze

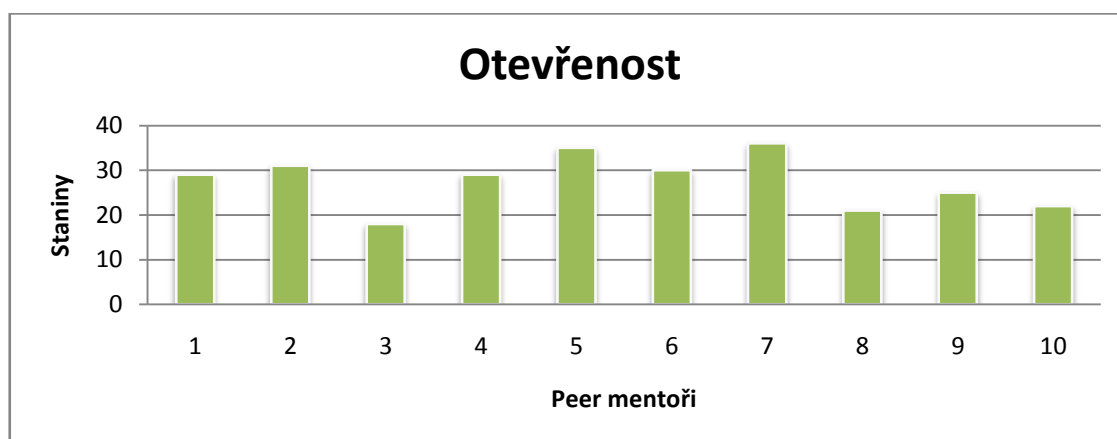
**OTEVŘENOST:** Peer mentoři jsou v této dimenzi naprosto v normě, což znamená, že jsou praktičtí a snaží se přemýšlet o tom, jak dělat různé věci nově. Usilují o rovnováhu mezi užíváním starých a nových postupů.

| HS | Četnost |
|----|---------|
| 18 | 1       |
| 21 | 1       |
| 22 | 1       |
| 25 | 1       |
| 29 | 2       |
| 30 | 1       |
| 31 | 1       |
| 35 | 1       |
| 36 | 1       |

**Tab.17:** HS a četnosti



**Graf 5:** Histogram k dimenzi Otevřenost.

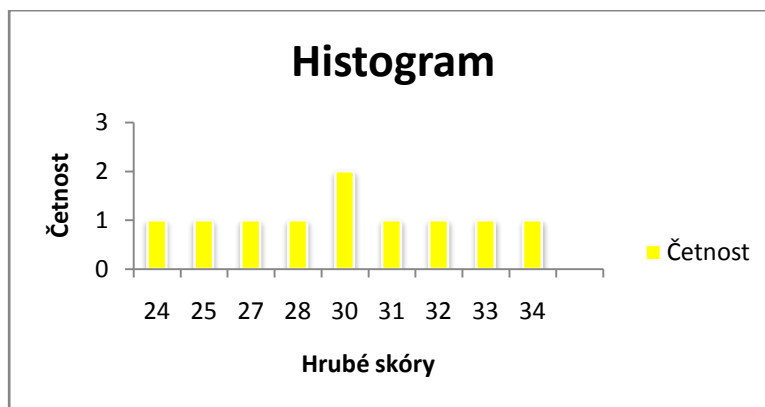


**Graf 6:** Otevřenost

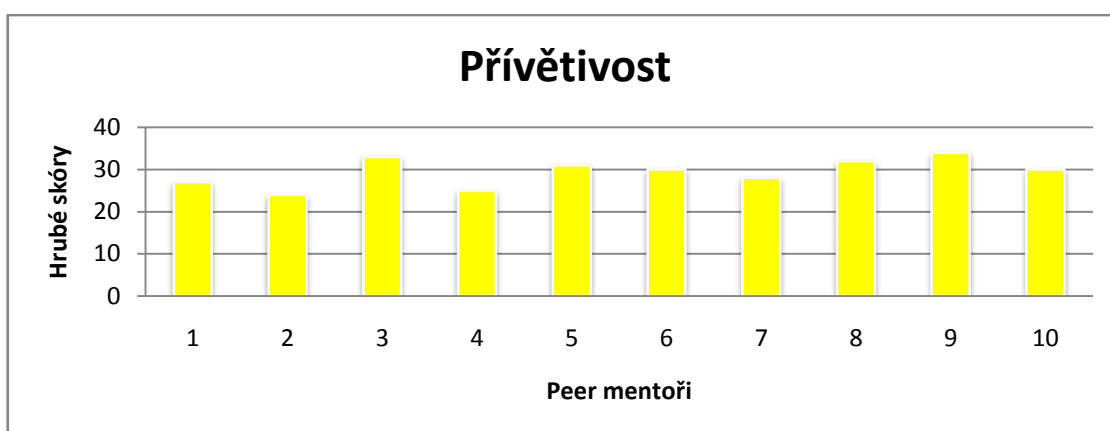
**PŘÍVĚTIVOST:** Zde se peer mentoři také drží téměř normy, takže se o nich na základě výsledků v této dimenzi dá říct, že jsou srdeční, důvěřiví a přívětiví, ale občas můžou být tvrdohlaví a s druhými spíše soutěžící než spolupracující.

| HS | Četnost |
|----|---------|
| 24 | 1       |
| 25 | 1       |
| 27 | 1       |
| 28 | 1       |
| 30 | 2       |
| 31 | 1       |
| 32 | 1       |
| 33 | 1       |
| 34 | 1       |

Tab. 18: HS a četnosti



Graf 7: Histogram k dimenzi Přivětivost.

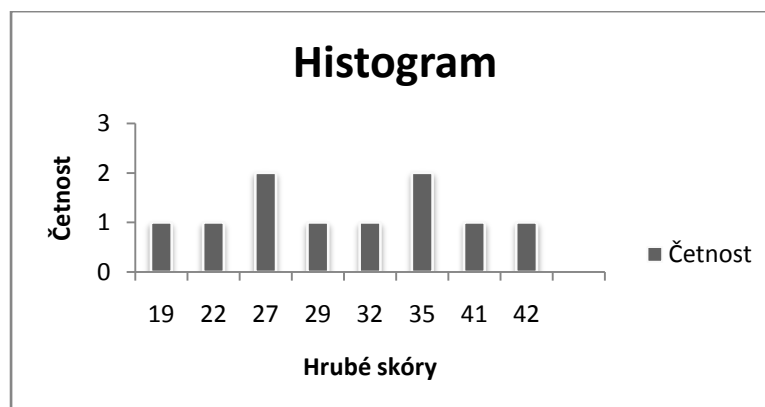


Graf 8: Přivětivost

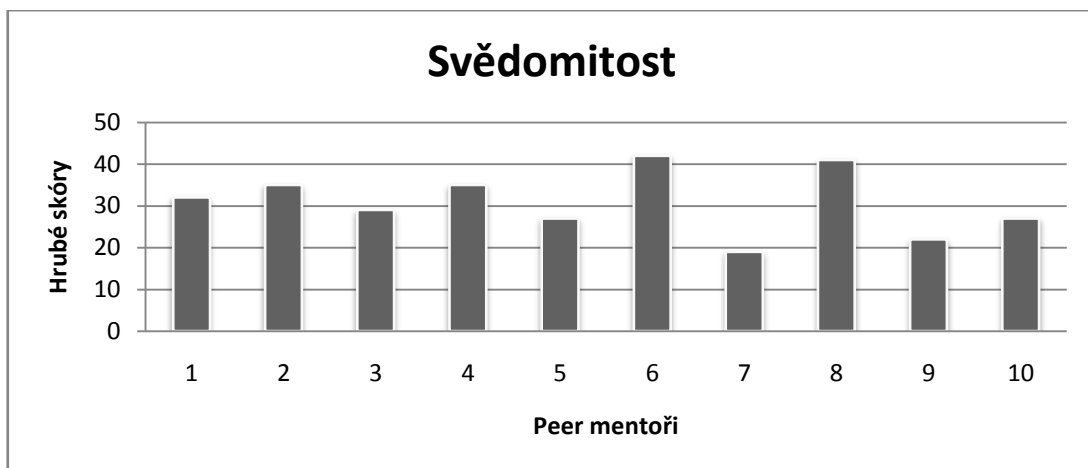
**SVĚDOMITOST:** V této dimenzi se peer mentoři nacházejí opět jen mírně nad normou, což znamená, že jsou poměrně spolehliví a průměrně výkonní. Obecně mají stanoveny jasné cíle, ale někdy jsou schopni práci odložit.

| HS | Četnost |
|----|---------|
| 19 | 1       |
| 22 | 1       |
| 27 | 2       |
| 29 | 1       |
| 32 | 1       |
| 35 | 2       |
| 41 | 1       |
| 42 | 1       |

Tab. 19: HS a četnosti



Graf 9: Histogram k dimenzi Svědomitost.



*Graf 10: Svědomitost*

## 9.1.2. LMI

### a) Přehled získaných dat

| DIMENZE               | PRŮMĚR | STANINY |
|-----------------------|--------|---------|
| Vytrvalost            | 44     | 4       |
| Dominance             | 47     | 6       |
| Angažovanost          | 37     | 5       |
| Důvěra v úspěch       | 48     | 5       |
| Flexibilita           | 50     | 6       |
| Flow                  | 46     | 4       |
| Nebojácnost           | 43     | 6       |
| Internalita           | 51     | 6       |
| Kompenzační úsilí     | 43     | 3       |
| Hrdost na výkon       | 54     | 4       |
| Ochota učit se        | 48     | 5       |
| Preference obtížnosti | 42     | 5       |
| Samostatnost          | 42     | 3       |
| Sebekontrola          | 39     | 3       |
| Orientace na status   | 46     | 4       |
| Soutěživost           | 41     | 5       |
| Cílevědomost          | 44     | 4       |
| Celkový skór          | 766    | 4       |

*Tab. 20: Přehled dimenzí LMI a jejich hodnot*

Vzali jsme naměřené hodnoty z každé dimenze zvlášť a od každého peer mentora a vypočítali jsme průměrnou hodnotu pro každou dimenzi (viz. předchozí tabulka).

### **b) Interpretace získaných dat**

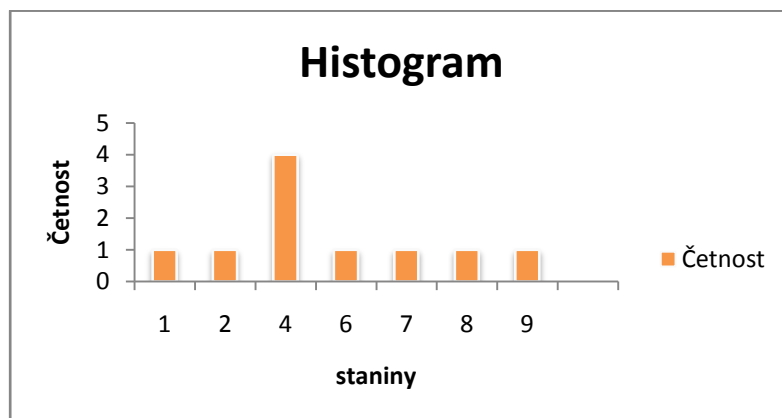
Stejně jako u předchozích interpretovaných dat pro ilustraci uvedeme tabulku a graf ke každé dimenzi, aby bylo zřejmé, jaké bylo rozložení četnosti a staninů u peer mentorů ve skutečnosti. Tabulky obsahují hodnoty v podobě staninů a četnosti. Mají demonstrovat, jak často se vyskytne určitý stanin u skupiny peer mentorů. Grafy – histogram - to obrazně znázorňují a druhé grafy zobrazují přímo staniny náležející k jednotlivým peer mentorům.

Nejvýraznější hodnoty se ukazují v dimenzích kompenzační úsilí, samostatnost a sebekontrola, kde peer mentoři dosahují nižších než průměrných hodnot. V ostatních dimenzích se výsledky pohybují v pásmu průměru. Z čehož tedy vyvozujeme následující závěry:

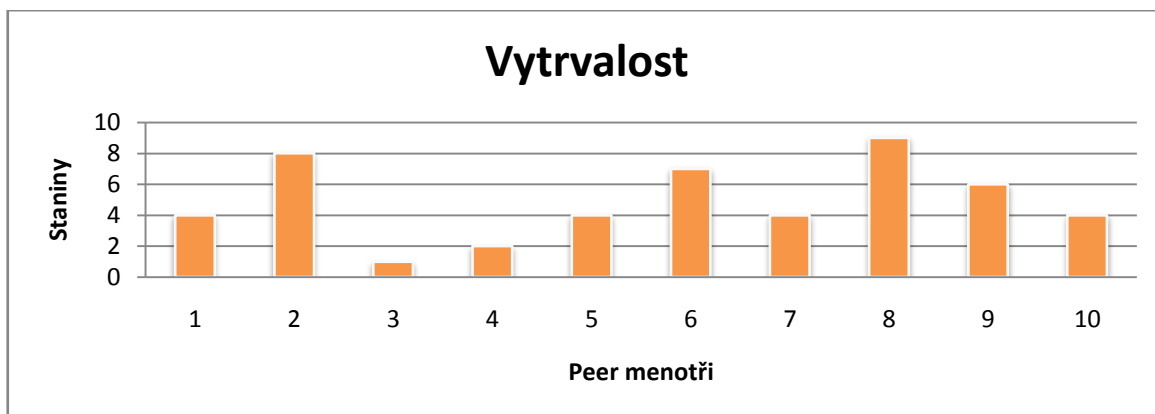
- Peer mentoři mají při práci výdrž a snaží se nasazovat své síly, aby zvládli profesní úkoly. Jsou schopni pracovat soustředěně s konstantní vytrvalostí. Pokud se vyskytnou potíže, jsou schopni jim čelit a přiměřeně k nim zvyšovat své úsilí. Dokážou se na úkol koncentrovat. Ale to vše má u nich i své přiměřené meze. (Vytrvalost)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 1       |
| 2       | 1       |
| 4       | 4       |
| 6       | 1       |
| 7       | 1       |
| 8       | 1       |
| 9       | 1       |

**Tab. 21:** ST. a četnosti



**Graf 11:** Histogram k dimenzi Vytrvalost.

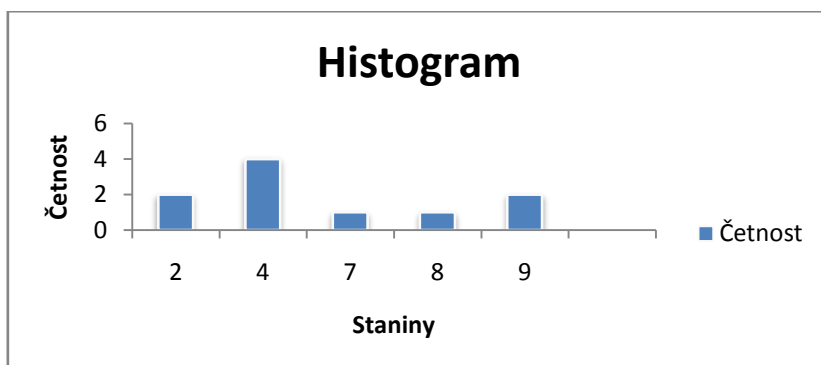


**Graf 12:** Vytrvalost

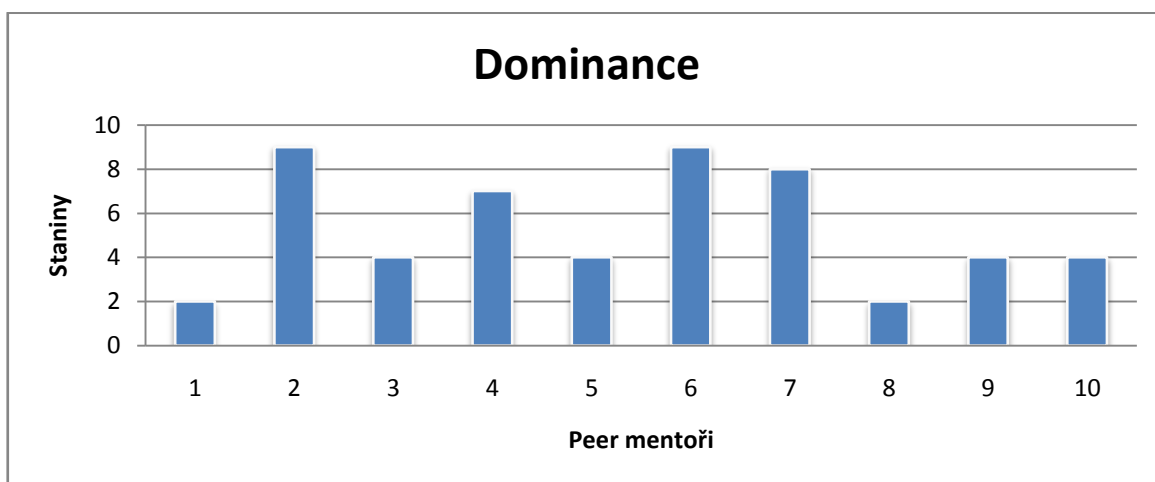
- U peer mentorů se může vyskytovat tendence k projevování moci, ovlivňování a vedení druhých lidí. Jsou schopni spolupracovat s druhými a orientovat se při spolupráci na ostatní. Můžeme si u nich všimnout snahy ujímat se iniciativy a potřeby držet věci ve svých rukou. Ve skupině mohou mít vedoucí postavení, rádi přesvědčují svým vystupováním. Vyskytuje se u nich také značná ochota přebírat zodpovědnost za druhé. (*Dominance*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 2       | 2       |
| 4       | 4       |
| 7       | 1       |
| 8       | 1       |
| 9       | 2       |

**Tab. 22:** ST. a četnosti



**Graf 13:** Histogram k dimenzi Dominance.

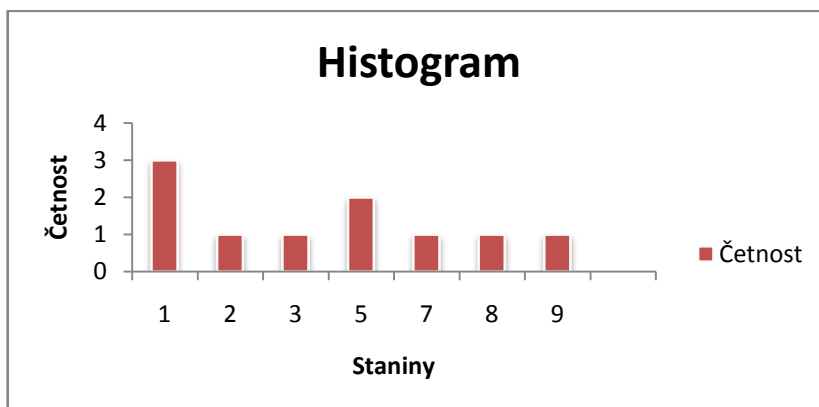


**Graf 14:** Dominance

- Peer mentoři jsou angažovaní a mají radost z dobře odvedené práce, jsou poměrně přičinliví a pilní, když přijde na věc. Jsou ambiciózní, výkonní, aktivní, snaživí, podnikaví a ctižadostiví v přiměřené míře. (*Angažovanost*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 3       |
| 2       | 1       |
| 3       | 1       |
| 5       | 2       |
| 7       | 1       |
| 8       | 1       |
| 9       | 1       |

Tab. 23: ST. a četnosti



Graf 15: Histogram k dimenzi Angažovanost.

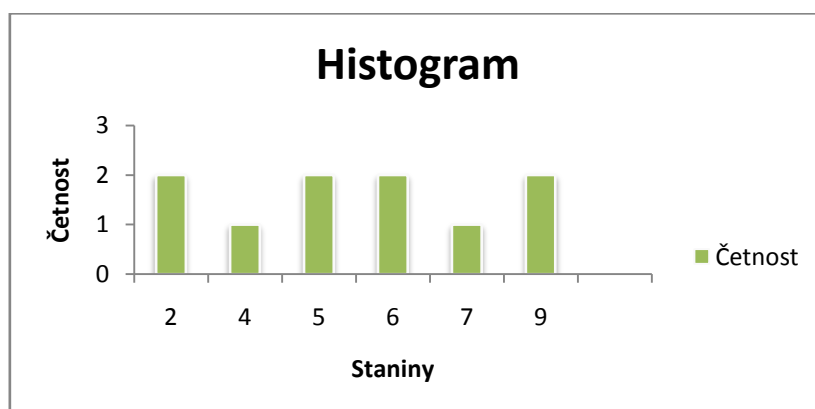


Graf 16: Angažovanost

- Peer mentoři jsou přirozeně důvěřiví a to zejména vzhledem k možnosti úspěchu, který je vnímán jako pravděpodobný výsledek činnosti. Jsou přiměřeně sebevědomí, jistí a optimističtí. Snaží se využívat svých schopností a dovedností při práci a plnění nejrůznější úkolů. (*Důvěra v úspěch*)

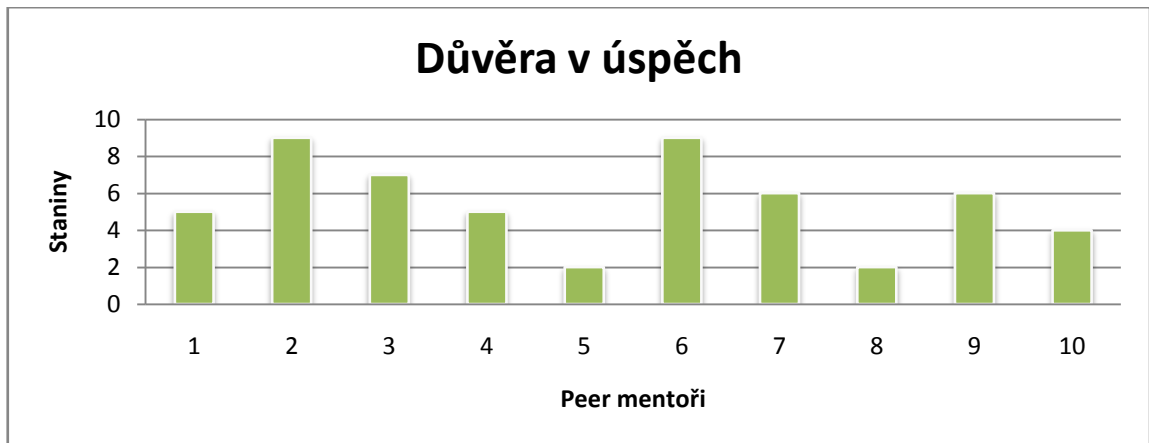
| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 2       | 2       |
| 4       | 1       |
| 5       | 2       |
| 6       | 2       |
| 7       | 1       |
| 9       | 2       |

Tab. 24: ST. a četnosti



Graf 17: Histogram k dimenzi Důvěra v úspěch.



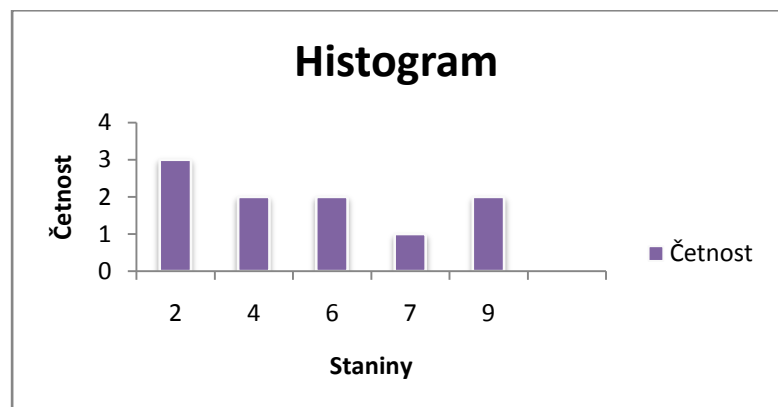


**Graf 18:** Důvěra v úspěch

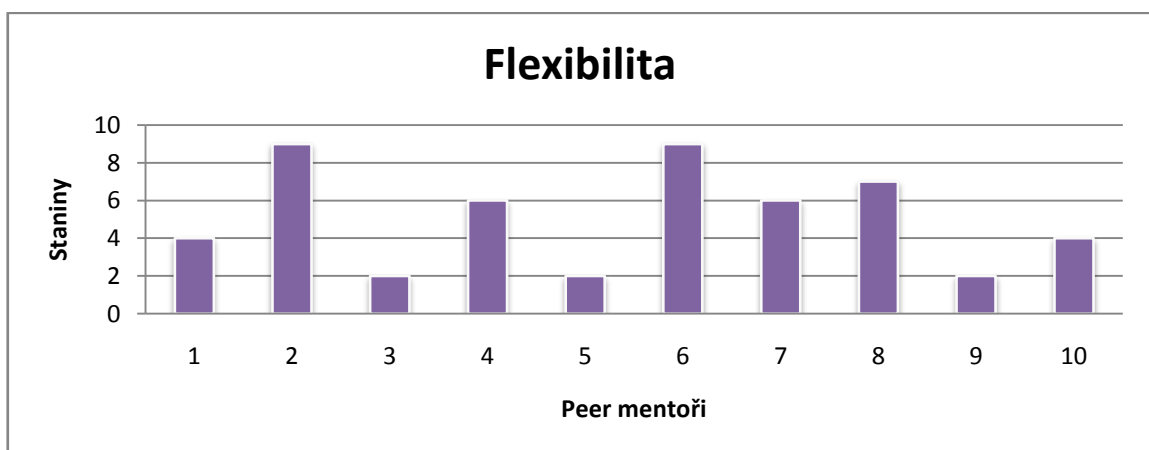
- Peer mentoři se bez problémů vyrovnávají s novými situacemi a úkoly a jsou zároveň ochotni přizpůsobovat se novým podmínkám při práci. Změna a neznámé situace je neohrožují, naopak mají rádi nové věci a sami aktivně vyhledávají nové poznatky či zážitky. (*Flexibilita*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 2       | 3       |
| 4       | 2       |
| 6       | 2       |
| 7       | 1       |
| 9       | 2       |

**Tab. 25:** ST. a četnosti



**Graf 19:** Histogram k dimenzi Flexibilita

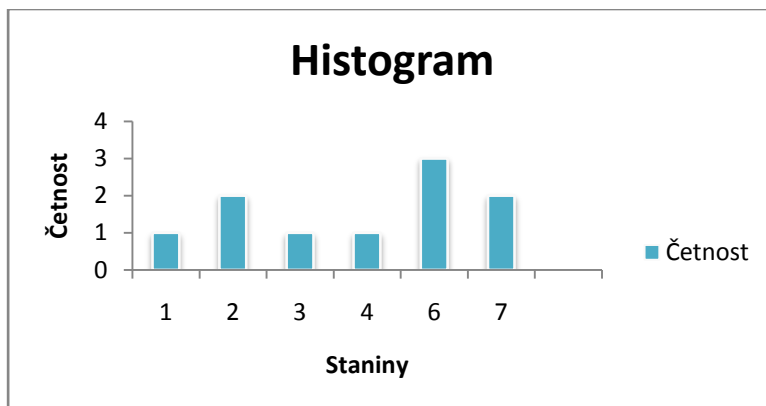


**Graf 20:** Flexibilita

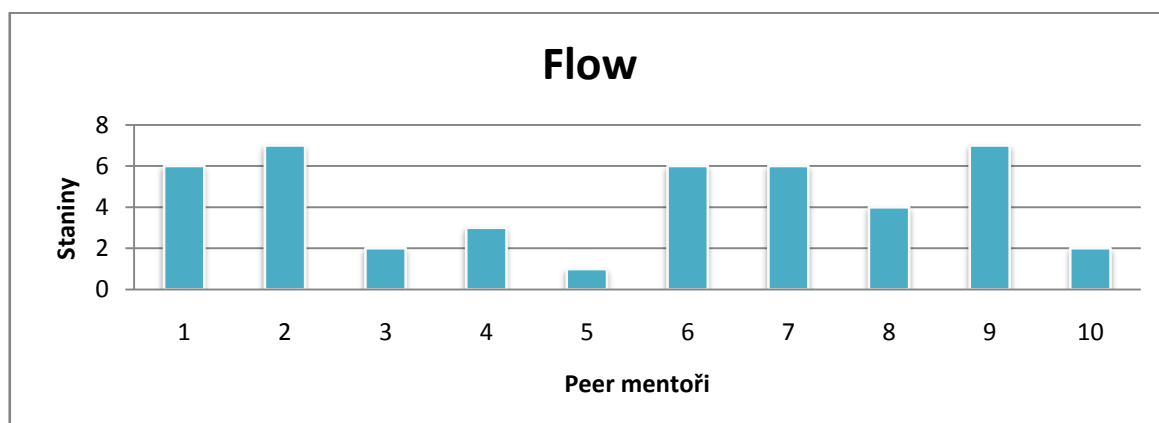
- Peer mentoři se dokážou soustředěně s přiměřeným nasazením věnovat problémům, jsou angažovaní a úkoly umí dotáhnout do konce. Na druhou stranu při plnění úkolů a při práci nezapomínají na svět kolem sebe. (*Flow*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 1       |
| 2       | 2       |
| 3       | 1       |
| 4       | 1       |
| 6       | 3       |
| 7       | 2       |

**Tab. 26:** ST. a četnosti



**Graf 21:** Histogram k dimenzi Flow.

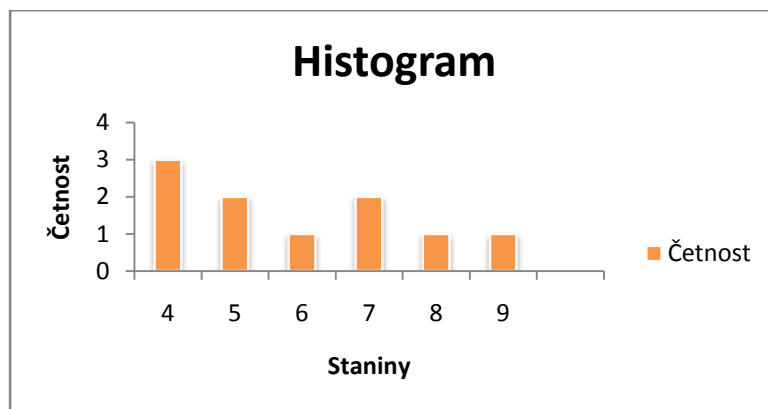


**Graf 22:** Flow

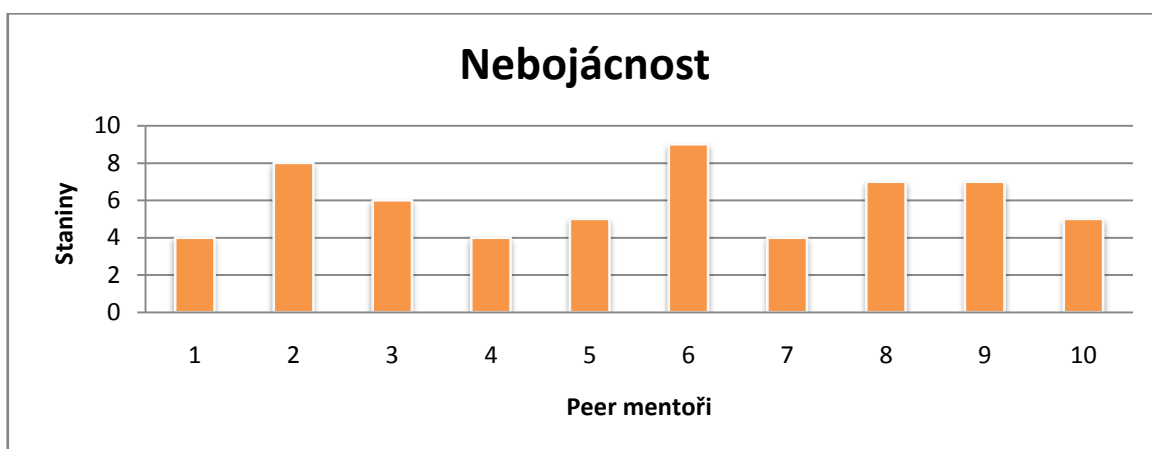
- Peer mentoři nemají nepřiměřený strach ze selhání a z neúspěchu a neobávají se negativního hodnocení. Výsledky jejich práce nejsou negativně ovlivněny působením stresu při práci v zátěži, jak časové tak např. psychické. Jsou schopni snášet přiměřenou zátěž a nepodléhají snadno frustraci. Jsou převážně emocionálně stabilní. Nevyhýbají se náročným situacím a dokážou se na veřejnosti dobře vypořádat s trémou. (*Nebojácnost*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 4       | 3       |
| 5       | 2       |
| 6       | 1       |
| 7       | 2       |
| 8       | 1       |
| 9       | 1       |

Tab. 27: ST. a četnosti



Graf 23: Histogram k dimenzi Nebojácnost.

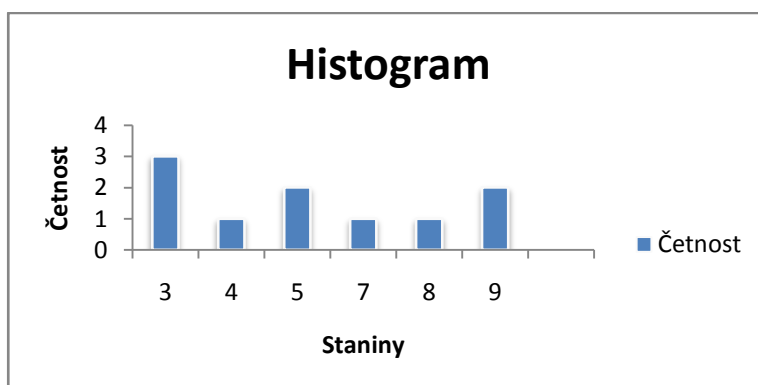


Graf 24: Nebojácnost

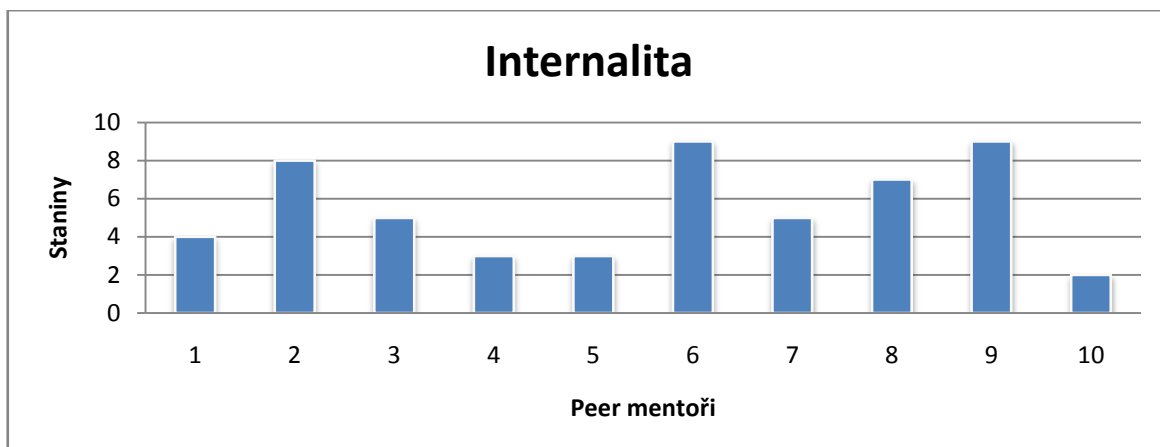
- Peer mentoři se ve větší míře domnívají, že výsledky jejich práce závisí na jejich schopnostech a dovednostech, tedy na nich samých. Štěstí a náhodě připisují menší podíl na výsledku jejich činnosti. Toto mínění se týká úspěchu i neúspěchu. Jsou zodpovědní sami za sebe nemají ve zvyku se vymlouvat na ostatní. (*Internalita*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 3       | 3       |
| 4       | 1       |
| 5       | 2       |
| 7       | 1       |
| 8       | 1       |
| 9       | 2       |

Tab. 28: ST. a četnosti



Graf 25: Histogram k dimenzi Internalita

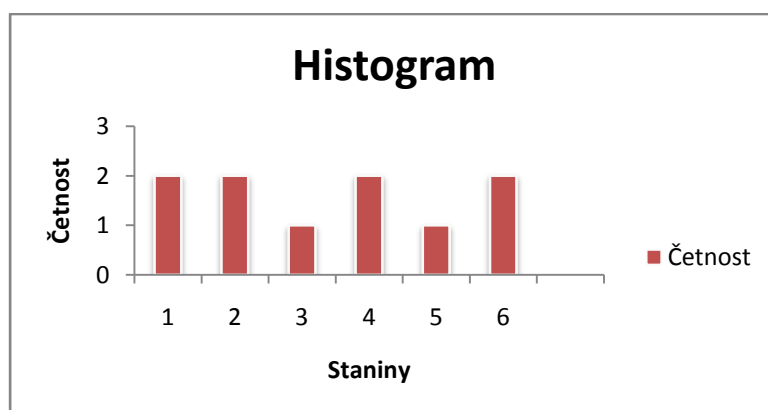


**Graf 26:** Internalita

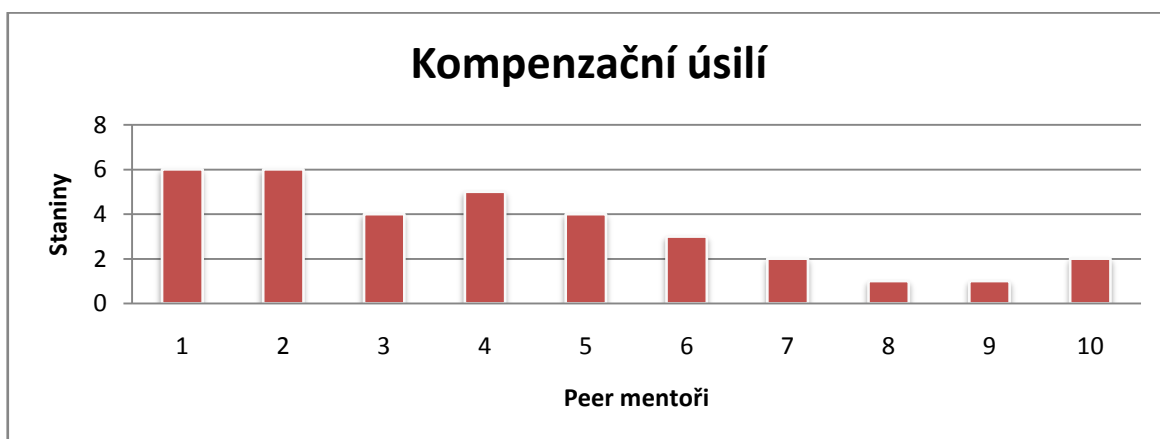
- Peer mentoři nekládají přespříliš sil a námahy, aby se vyhnuli případnému neúspěchu. Nejsou přehnaně úzkostní a nemají velké obavy ze selhání. Nesnaží se za každou cenu minimalizovat riziko a vždy být „příliš“ připraveni. *(Kompenzační úsilí)*

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 2       |
| 2       | 2       |
| 3       | 1       |
| 4       | 2       |
| 5       | 1       |
| 6       | 2       |

**Tab. 29:** ST. a četnosti



**Graf 27:** Histogram k dimenzi Kompenzační úsilí.

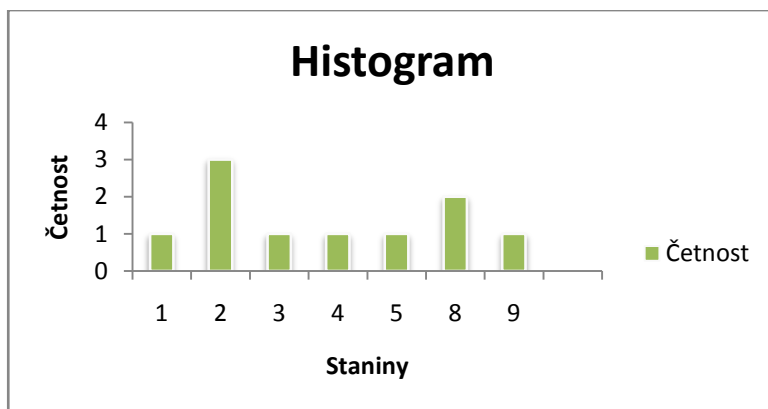


**Graf 28:** Kompenzační úsilí

- Peer mentoři rádi opakovaně prožívají pozitivní pocity, které jsou spojené s úspěchem. Jsou na sebe přiměřeně hrdí, pokud se jim podaří dobře vykonat nějaký úkol, či dosáhnout stanoveného cíle, ale na druhou stranu se nenechají ovládat vlastní ctižádostí a jejich sebeúcta není závislá na výkonu. (*Hrdost na výkon*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 1       |
| 2       | 3       |
| 3       | 1       |
| 4       | 1       |
| 5       | 1       |
| 8       | 2       |
| 9       | 1       |

**Tab. 30:** ST. a četnosti



**Graf 29:** Histogram k dimenzi Hrdost na výkon.

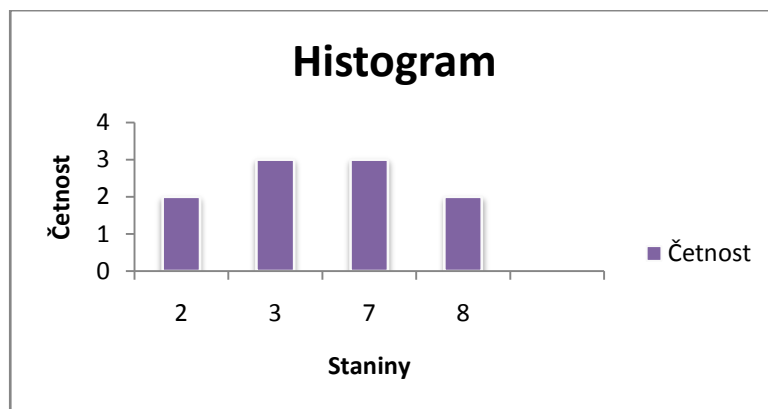


**Graf 30:** Hrdost na výkon

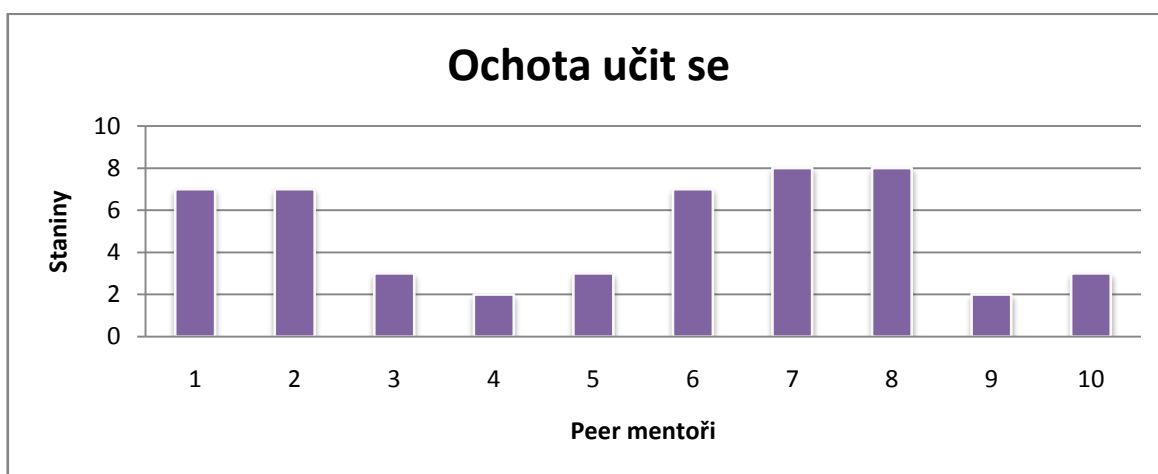
- Peer mentoři nemají nic proti učení a rozšiřování svých znalostí. Mají zájem o věci kolem sebe a jsou ochotni investovat svůj čas i námahu, aby se naučili něco nového. Poměrně rádi se rozvíjejí. (*Ochota učit se*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 2       | 2       |
| 3       | 3       |
| 7       | 3       |
| 8       | 2       |

**Tab. 31:** ST. a četnosti



**Graf 31:** Histogram k dimenzi Ochota učit se.

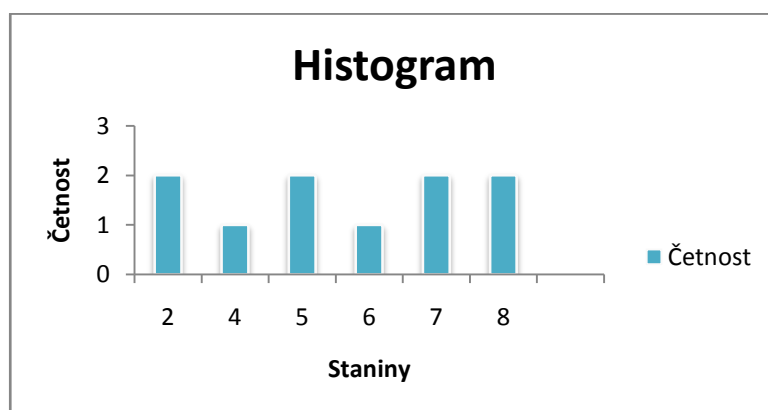


**Graf 32:** Ochota učit se

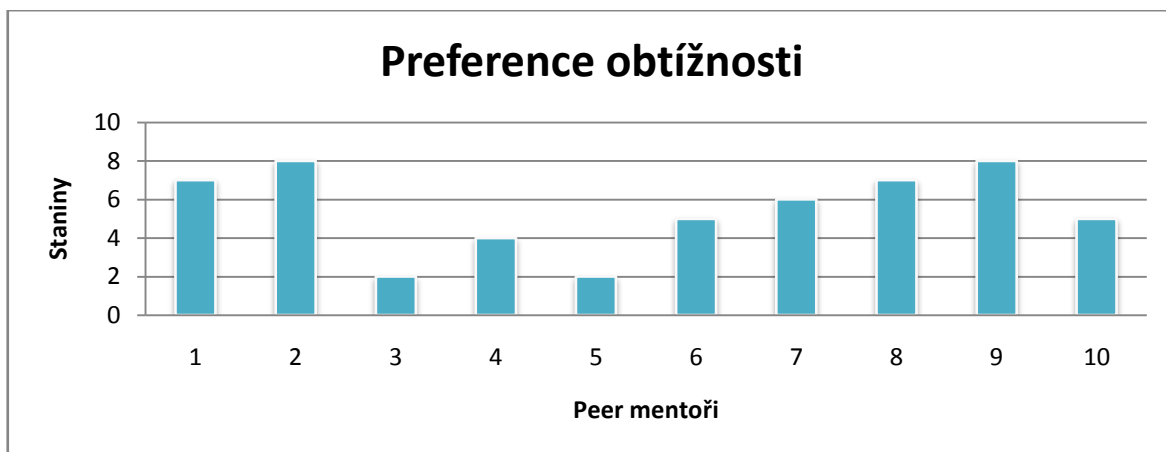
- Peer mentoři rádi přijímají i náročné úkoly a výzvy. Problémy jsou pro ně spíše výzvou nežli překážkou, ale na druhou stranu tyto náročné úkoly a výzvy přímo nevyhledávají. Pokud to však přijde, jsou ochotni přiměřeně zariskovat a ověřit si tak své vlastní schopnosti a vyzkoušet si např. i své osobní hranice. (Preference obtížnosti)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 2       | 2       |
| 4       | 1       |
| 5       | 2       |
| 6       | 1       |
| 7       | 2       |
| 8       | 2       |

**Tab. 32:** ST. a četnosti



**Graf 33:** Histogram k dimenzi Preference obtížnosti.

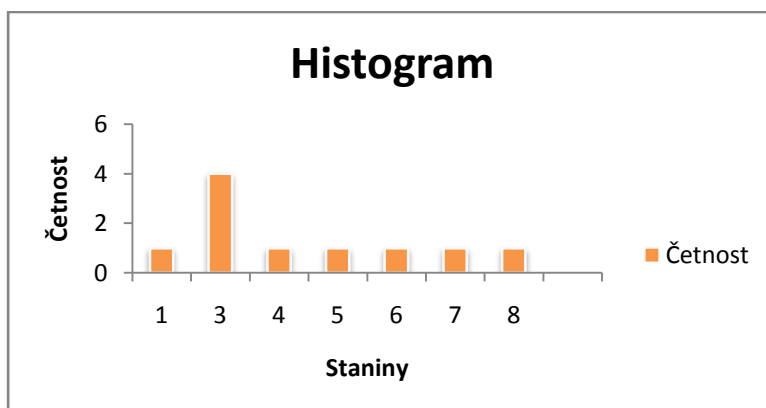


**Graf 34:** Preference obtížnosti

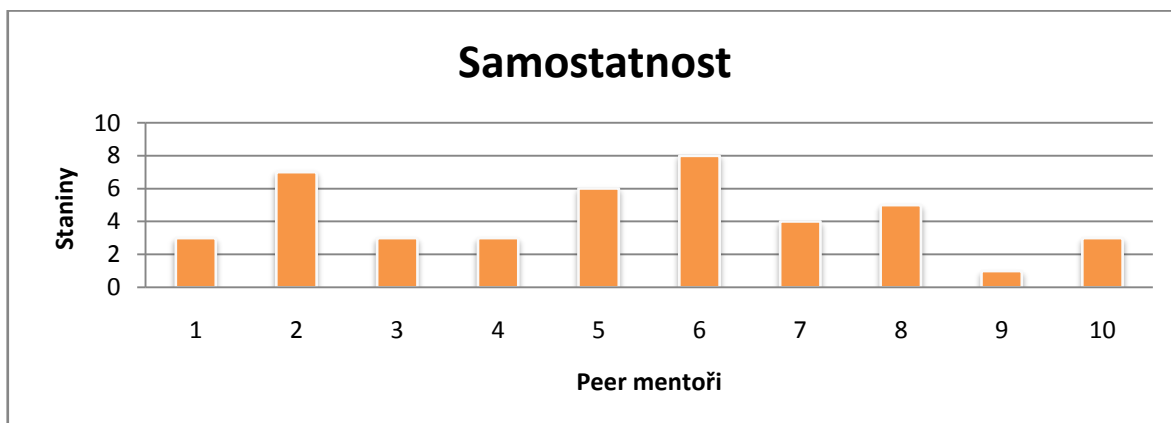
- Peer mentoři se nevyznačují příliš velkou samostatností a autonomií a jsou ochotni akceptovat vedení i ze strany druhých a podřídit se. Nedělá jim potíže, když jim způsob práce určuje někdo jiný a v určitých případech za ně rozhoduje. (*Samostatnost*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 1       |
| 3       | 4       |
| 4       | 1       |
| 5       | 1       |
| 6       | 1       |
| 7       | 1       |
| 8       | 1       |

**Tab. 33:** ST. a četnosti



**Graf 35:** Histogram k dimenzi Samostatnost.

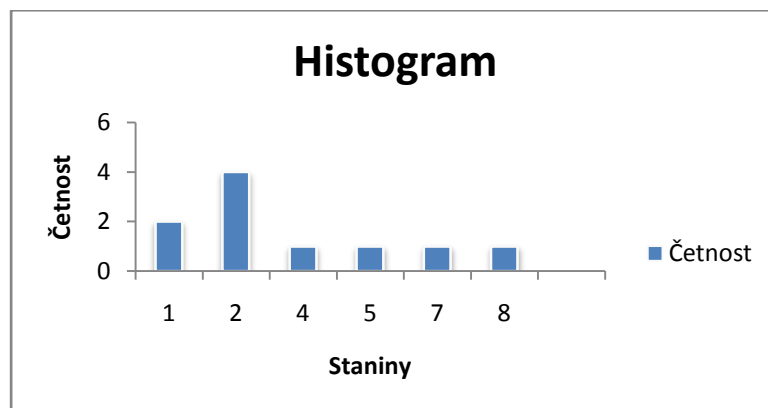


**Graf 36:** Samostatnost

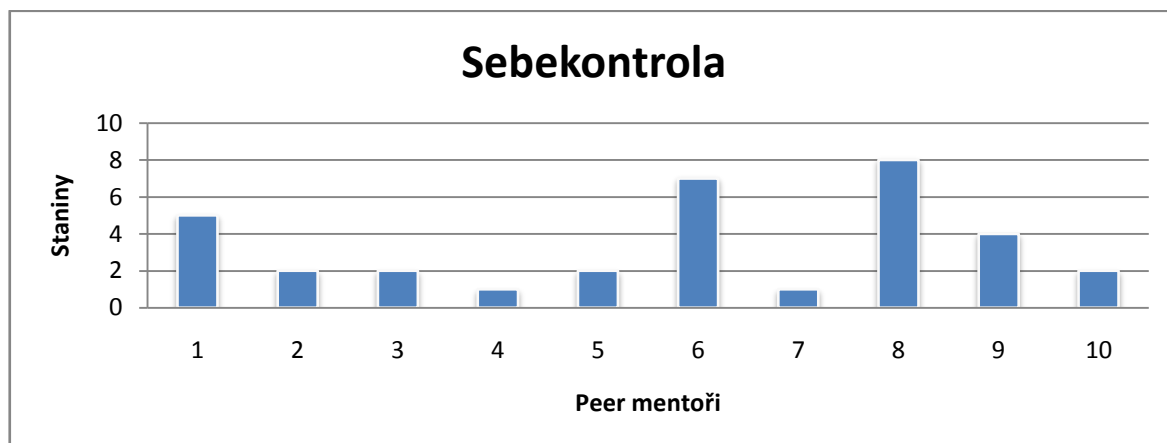
- Peer mentoři provádějí svou práci ne vždy plně disciplinovaně, organizovaně a soustředěně. Někdy mají tendenci odkládat své povinnosti a dají před nimi přednost svým aktuálním potřebám. Nejsou příliš rozvážní, pečliví či svědomití. (*Sebekontrola*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 2       |
| 2       | 4       |
| 4       | 1       |
| 5       | 1       |
| 7       | 1       |
| 8       | 1       |

**Tab. 34:** ST. a četnosti



**Graf 37:** Histogram k dimenzi Sebekontrola.



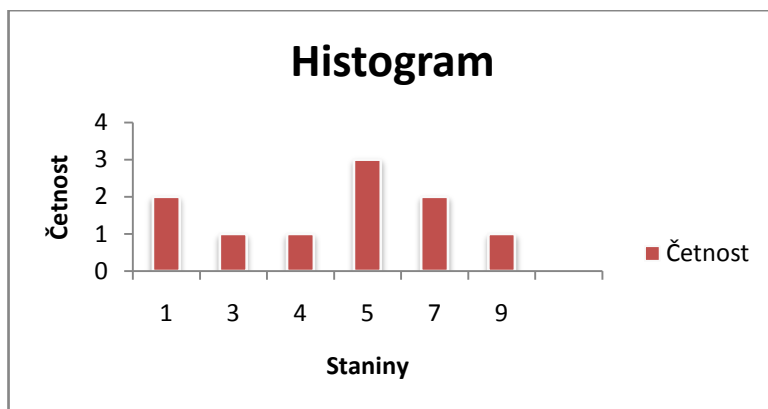
**Graf 38:** Sebekontrola

- Peer mentorům záleží na roli, kterou zastávají v sociálním prostředí a mají rádi uznání. Ale nepotřebují to za každou cenu. Mají rádi, když mají vliv a přiměřeně dbají na image a prestiž. Nemají problémy s vykonáváním odpovědné pozice a snaží se získat dobrou kariéru. Vše však v přiměřené míře tzn., že to není jejich jedinou motivací a cílem a dokázali by se bez toho obejít. (*Orientace na status*)

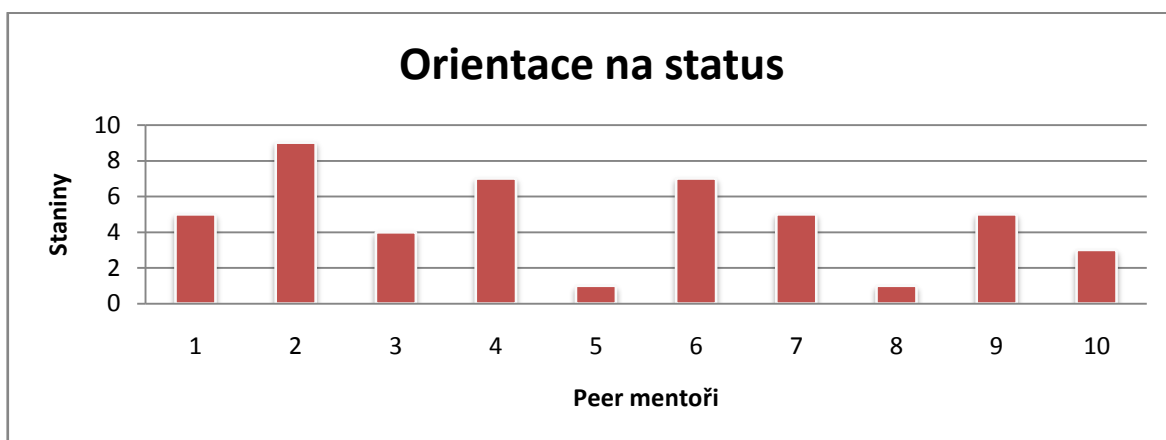


| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 2       |
| 3       | 1       |
| 4       | 1       |
| 5       | 3       |
| 7       | 2       |
| 9       | 1       |

**Tab. 35:** ST. a četnosti



**Graf 39:** Histogram k dimenzi Orientace na status.

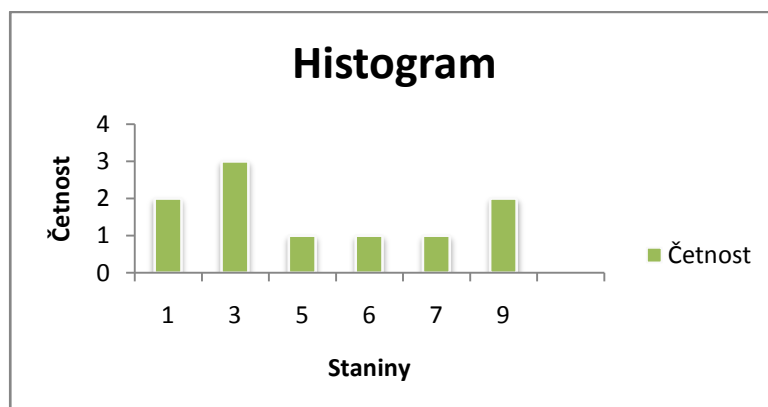


**Graf 40:** Orientace na status

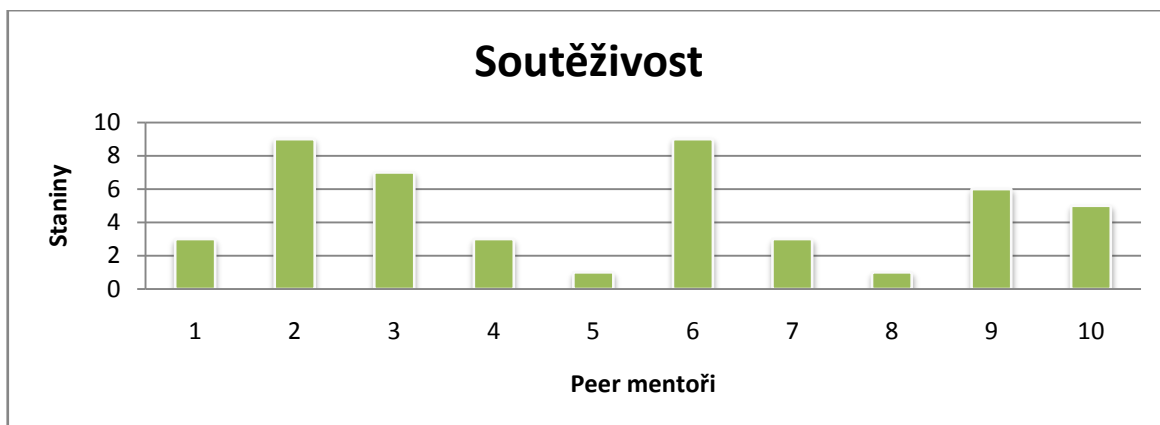
- Peer mentoři se nebrání konkurenci a soupeření, představuje to pro ně zdroj motivace a povzbuzení k lepším pracovním výkonům. Mají zdravého soutěživého ducha. (*Soutěživost*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 2       |
| 3       | 3       |
| 5       | 1       |
| 6       | 1       |
| 7       | 1       |
| 9       | 2       |

**Tab. 36:** ST. a četnosti



**Graf 41:** Histogram k dimenzi Soutěživost.

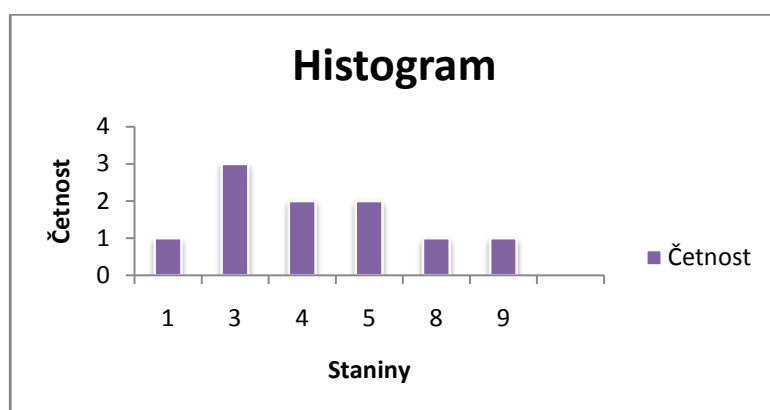


**Graf 42:** Soutěživost

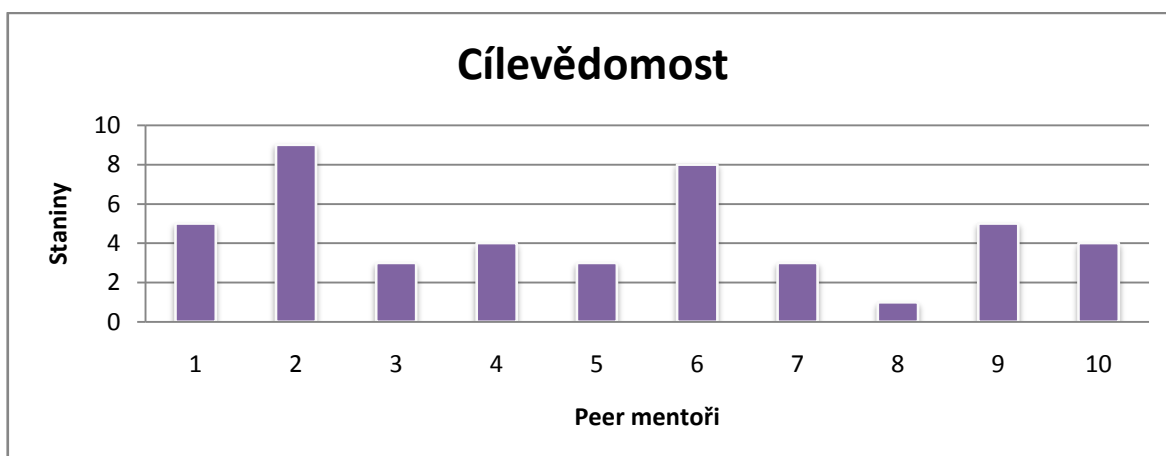
- Peer mentoři mají určitou vizi do budoucna, nějaké cíle a plány, ale na druhou stranu nemají přesně naplánovanou budoucnost bod po bodu a nechávají některým věcem volný průběh. Zároveň však alespoň přibližně vědí, kam chtějí směřovat a čeho chtějí v životě dosáhnout. (*Cílevědomost*)

| Staniny | Četnost |
|---------|---------|
| 1       | 1       |
| 3       | 3       |
| 4       | 2       |
| 5       | 2       |
| 8       | 1       |
| 9       | 1       |

**Tab. 37:** ST. a četnosti



**Graf 43:** Histogram k dimenzi Cílevědomost.



**Graf 44:** Cílevědomost

### 9.1.3. Inventář schopností a vlastností

#### a) Přehled získaných dat

| PM            | A        |          |          |          |          | B        |          |          |          |          | C        |          |          |          |          | Přiměřená úroveň | Nepřiměřená úroveň |                       |   |          |
|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------------|--------------------|-----------------------|---|----------|
|               | 1        | 2        | 3        | 4        | 5        | 1        | 2        | 3        | 4        | 5        | 1        | 2        | 3        | 4        | 5        |                  |                    | dopravního charakteru |   |          |
| 1             |          | x        |          |          |          | x        |          |          |          |          |          | x        |          |          |          |                  | X                  |                       |   |          |
| 2             |          | x        |          |          |          |          | x        |          |          |          |          |          |          |          | x        |                  |                    |                       | X |          |
| 3             | x        |          |          |          |          |          | x        |          |          |          |          |          |          |          |          |                  |                    |                       | X |          |
| 4             | x        |          |          |          |          |          | x        |          |          |          |          |          |          |          | x        |                  |                    |                       | X |          |
| 5             |          | x        |          |          |          |          | x        |          |          |          |          | x        |          |          |          |                  | X                  |                       |   |          |
| 6             |          | x        |          |          |          |          | x        |          |          |          |          |          | X        |          |          |                  | X                  |                       |   |          |
| 7             |          | x        |          |          |          |          | x        |          |          |          |          |          | X        |          |          |                  | X                  |                       |   |          |
| 8             |          | x        |          |          |          |          | x        |          |          |          |          |          | X        |          |          |                  | X                  |                       |   |          |
| 9             |          | x        |          |          |          |          |          | x        |          |          |          | x        |          |          |          |                  | X                  |                       |   |          |
| 10            |          | x        |          |          |          |          | x        |          |          |          |          |          | X        |          |          |                  | X                  |                       |   |          |
| <b>Celkem</b> | <b>2</b> | <b>7</b> | <b>1</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>1</b> | <b>8</b> | <b>1</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>3</b> | <b>4</b> | <b>2</b> | <b>1</b> | <b>7</b>         |                    |                       |   | <b>3</b> |

**Tab. 38:** Hodnocení dopravního charakteru peer mentorů.

#### b) Interpretace získaných dat

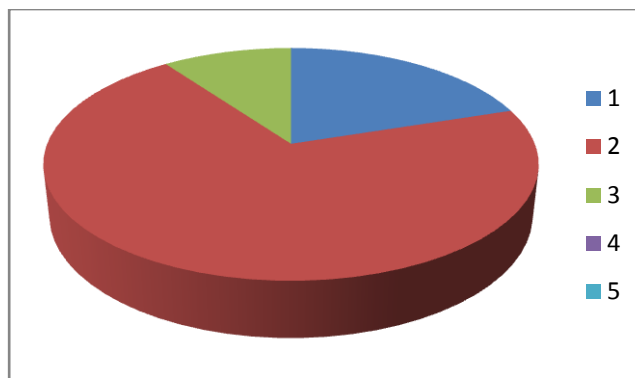
Ve skupině A (příznivé vlastnosti pro řízení) byla nejčastější známka 2, mělo ji celkem sedm peer mentorů. Peer mentoři ve skupině B (schopnosti, dovednosti a znalosti) byli nejčastěji hodnoceni známkou 2, kterou mělo osm peer mentorů. Ve skupině C (málo příznivé vlastnosti pro řízení) peer mentoři nejčastěji získali známku 3 a to čtyři peer mentoři a známka 2 se vyskytla u tří peer mentorů. Přiměřenou úroveň dopravního charakteru vyjadřují známky 1, 2 a 3. Z celkového počtu 10ti peer mentorů má přiměřenou úroveň dopravního charakteru 7 z nich a 3 peer mentoři mají nepřiměřenou úroveň dopravního charakteru.

Četnosti hodnocení každé skupiny ilustrují následující tabulky a grafy:

Skupina A = příznivé vlastnosti pro řízení

| Skupina A |         |
|-----------|---------|
| Hodnocení | Četnost |
| 1         | 2       |
| 2         | 7       |
| 3         | 1       |
| 4         | 0       |
| 5         | 0       |

Tab. 39: Skupina A

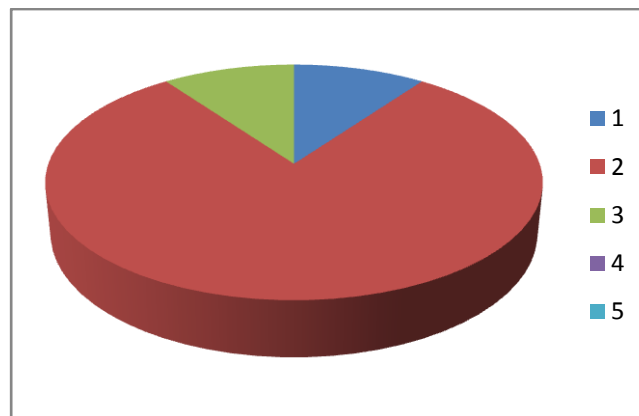


Graf 45: Hodnocení ve skupině A

Skupina B = schopnosti, dovednosti a znalosti

| Skupina B |         |
|-----------|---------|
| Hodnocení | Četnost |
| 1         | 1       |
| 2         | 8       |
| 3         | 1       |
| 4         | 0       |
| 5         | 0       |

Tab. 40: Skupina B

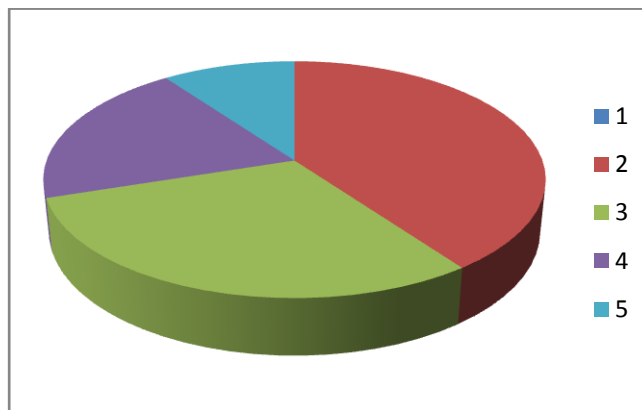


Graf 46: Hodnocení ve skupině B

Skupina C = málo příznivé vlastnosti pro řízení

| Skupina C |          |
|-----------|----------|
| Hodnocení | Četnosti |
| 1         | 0        |
| 2         | 4        |
| 3         | 3        |
| 4         | 2        |
| 5         | 1        |

Tab.41: Skupina C



Graf 47: Hodnocení ve skupině C

## 9.2. Kvalitativní analýza

Pomocí kvalitativní analýzy dat jsme vyhodnotili polustrukturované interview a vytvořili následující kategorie:

- **Projekt Close To**
- **Motivace k zapojení do projektu Close To**
- **Školení peer mentorů**
- **Besedy**
- **Peer mentor**
- **Peer metoda**
- **Příběh**
- **Zážitky v Close To**

V kategorii **projekt Close To** se peer mentoři nejčastěji zmiňovali o prvním kontaktu s projektem, o přínosu projektu, který viděli zejména v získání nových zkušeností, dovedností a schopností a zároveň pro ně měl přínos dobrý pocit a pocit naplnění, pomoc ostatním nebo také seznámení s instruktory autoškol. Peer mentoři se dále zmiňovali o smyslu a myšlence projektu: *„Smysl mají ty předávané zkušenosti ... člověk je hrozně zvyklý na dopravní nehody, vidí to všude na billbordech a v televizi a řekne si, že je to jak na videu, normální akční scéna a dokud se to nestane tomu člověku osobně, tak si to moc nedokáže představit a myslím, že tyhle osobně předávané zkušenosti jsou jiné, když se můžou podívat na člověka, kterému se něco takového stalo, seznámí se a má to jiný efekt, než když se pustí film v televizi.“* a také velmi často vyjadřovali své postoje k projektu a jak vnímají jeho efektivnost. Občas také padla zmínka o budoucnosti projektu.

**Motivace k zapojení do projektu Close To** byla u peer mentorů poměrně různorodá. Peer mentoři zde nejčastěji uváděli různé druhy činností jako pomoc ostatním, dobrovolnou činnost a osvětu: *„Já jsem se do toho přihlásil, protože jsem chtěl něco udělat pro to, aby nejezdili takoví nebezpeční řidiči na silnici, takovou tu osvětu, aby si mladí lidi uvědomili už v autoškolách, co můžou způsobit, že během vteřiny mohou zničit několika lidem*

život.“. Také se zmiňovali o osobním prospěchu, nových zkušenostech a příležitosti nebo o předávaných zkušenostech, dobrém pocitu a zvědavosti či o smyslu do budoucna.

V kategorii **školení peer mentorů** peer mentoři celkově hodnotili průběh školení a činnosti, do kterých se v průběhu školení zapojovali. Vyjadřovali se k tomu, co pro ně mělo na školení největší význam a co se jim nejvíce líbilo, což byla atmosféra: „*Nejvíce se mi na školení líbila ta atmosféra mezi těma děčkama.*“ a zajímaví lidé: „*Byly tam zajímavý děcka, co měly co říct. Bylo to zajímavé seznámení s novými lidma.*“. Ojediněle se také zmiňovali o psychologickém efektu, které na ně školení mělo a rady, které by bylo potřeba dát.

Peer mentoři se v kategorii **besedy** nejvíce vyjadřovali k hodnocení a průběhu besedy a k přípravě na besedu, také uváděli, jaké pocity měli při besedě a jakou zpětnou vazbu dostávali v průběhu či po skončení besedy. Někteří se vyjadřovali i k instruktorům v autoškolách a to zejména k jejich pedagogickým schopnostem a přístupu a ke studentům, jejich reakcím a přístupu: „*Bylo to fajn, vycházeli mi vstříc, poslouchali mě, byli velmi disciplinovaní a na konci nebylo žádné trapné ticho, kladli otázky. Přijali mě velmi hezky.*“

Kategorie **peer mentor** obsahuje vyjádření peer mentorů ke své osobnosti a vlastnostem. Peer mentoři se zde nejčastěji zmiňovali o ideálním peer mentorovi, dále vypovídali o svých zkušenostech a vyprávěli o činnosti peer mentora: „*Je to zajímavé, má to v sobě dva pohledy naráz, něco přednášíš a sleduješ, co dělají studenti ve třídě, tušíš, kdo je jaký a je to zajímavé poznání, když stojíš před někým a ty něco vykládáš, jestli ho to zajímá, jak ho to bere, je to zajímavý pohled na lidi. Je to práce s lidma a je třeba je sledovat, co u toho dělají a jak reagují a tím se můžeš zlepšovat v některých ohledech.*“

**Peer metoda** je kategorie, ve které peer mentoři nejčastěji uváděli svůj postoj k peer metodě: „*Ukázat někomu tu surovou realitu, je snad nejproduktivnější způsob pochopení ... když to slyší, tak se naladí a pak zbystří a prostě poslouchaj.*“ a různé aspekty vlivu metody jako byl např. věk, snaha zapadnout, osobní kontakt a osobní zkušenost.

V kategorii **příběh** peer mentoři nejčastěji hovořili o síle příběhu: „*No já nejsem úplně lehký osud. Ještě jsem nepotkal nikoho, kdo by měl horší než já. Takže já tímhle příběhem uzemním každého koho potkám, je to dostatečně tragický a děsivý.*“ a o jeho vlivu na studenty. Vyjadřovali se k nejrůznějším okolnostem příběhu, jako byly chyby při

nehodě, následky nehody a pocity s ní spojené. Velmi často také zdůrazňovali způsob přednesu příběhu.

Kategorie **zážitky v Close To** obsahuje výpovědi peer mentorů o jejich zlomových okamžicích: „*Asi to byla ta první beseda, na konci jsem byla doopravdy unavená a měla jsem pocit úlevy, měla jsem pocit, že jsem se s tím vyrovnala ... nevím to popsat, prostě taková lehkost.*“ a největších zážitcích: „*Jednou se mi slečna na besedě rozplakala, protože jí to vyvolalo vzpomínky na nehodu její maminky. Bylo to pro mě znamení, že ten příběh vykládám dobře, že je to emotivní a že to má efekt, že se to těch lidí dotkne.*“ při besedách či školeních. Uvádějí zde své vzpomínky: „*Mě utkvěl v mysli jeden kolega, který měl vykládat taky ty příběhy, mladší než já a i přesto, že měl za sebou už několik nehod, tak si to pořád neuvědomoval. Pořád to bral tak nějak ... prostě někteří lidi jsou nepoučitelní, i když se jim to stane několikrát.*“, které si vytvořili v průběhu celého projektu. Na základě analýzy rozhovoru lze konstatovat, že tyto zážitky v Close To jsou u jednotlivých peer mentorů poměrně specifické a nebylo by tedy vhodné je slučovat do nějakých podkategorií.

## **Souhrn**

Peer mentoři se nejčastěji v rozhovoru zmiňovali o prvním kontaktu s projektem, kladli důraz na přínos, smysl a myšlenku a postoj k projektu, který byl u všech i přes ojedinělé zmínky o neefektivnosti pozitivní a uváděli možnosti pokračování projektu do budoucna. Během rozhovoru se ukázalo, že peer mentoři byli nejvíce motivováni k zapojení se do projektu díky možnosti pomáhat ostatním, dobrovolné činnosti či osvětě. Také byli motivováni osobním prospěchem, novými zkušenostmi jak získanými tak předávanými. Ukázalo se, že je neméně motivoval také dobrý pocit, zvědavost a smysl projektu do budoucna. V průběhu rozhovoru se peer mentoři zmiňovali o průběhu školení a o činnostech, které pro ně měli význam a bavili je, jako byli např. seznamovací hry, nácvik asertivity, komunikační dovednosti a další. Na základě rozhovoru lze konstatovat, že pro peer mentory byla velmi důležitá atmosféra na školení a také lidé, se kterými se měli možnost seznámit a zároveň příběhy autonehod, které se jim líbily. Ve vyprávění se peer mentoři shodovali na průběhu besedy a na přípravě na besedy. Taková shoda již nepanovala v pocitech, které získali v průběhu besedy, což pak ovlivnilo rozdílné hodnocení a pohled na žáky a instruktory. Výpovědi o zpětných vazbách se již

příliš nelišily. Ukazuje se, že peer mentoři vidí mírně odlišně „ideálního“ peer mentora, ale shodují se v popisu činnosti peer mentora. Na základě rozhovoru lze konstatovat, že se peer mentoři neradi vyjadřovali ke své osobnosti, ale každý peer mentor podal základní popis své osobnosti a vlastností. Ukazuje se, že peer mentoři měli odlišný postoj k peer metodě a ne všichni ji vnímali jako vhodnou pro daný projekt. Vyjadřovali se k metodě na základě jednotlivých aspektů, které v této metodě hrají roli. Peer mentoři často uváděli, že na příběhu má velký význam jeho síla či závažnost, což má zároveň největší vliv spolu se způsobem přednesu příběhu a spolu s jeho následky. Peer mentoři během rozhovoru vyprávěli své zlomové okamžiky, zmiňovali se o vzpomínkách a největších zážitcích, které získali během celého projektu. Můžeme říci, že tyto zážitky jsou velmi různorodé a nedají se navzájem příliš kategorizovat.

### **9.3. Interpretace výsledků jednotlivých peer mentorů**

#### **9.3.1. Peer mentor 1**

##### ***NEO:***

**NEUROTICISMUS:** Peer mentor zde dosahuje průměrné hodnoty pohybující se kolem normy. Je psychicky vyrovnaný a schopný zvládat stresové situace, ale občas prožívá pocity viny, strachu nebo smutku.

**EXTRAVERZE:** Hodnoty v této dimenzi se téměř shodují s normou a odpovídají tak průměrné aktivitě u tohoto peer mentora. Je rád ve společnosti, ale zároveň si cení svého soukromí.

**OTEVŘENOST:** Peer mentor má v této dimenzi hodnoty srovnatelné s normou, které vypovídají o praktičnosti a zároveň přemýšlivosti nad různými věcmi, zejména jak je lze dělat nově. Vypovídají také o snaze najít rovnováhu mezi používáním nových a již zaběhaných postupů.

**PŘÍVĚTIVOST:** Zde je peer mentor lehce pod normou, ale i přesto se dá říci, že je srdečný, důvěřivý a přívětivý. Občas se u něj může vyskytovat tvrdohlavost a soutěživost může převládnout nad spoluprací.



SVĚDOMISTOST: Peer mentor má v této dimenzi mírně vyšší hodnoty než je norma. Je však stále spolehlivý a průměrně výkonný. Obecně má stanoveny jasné cíle, ale zároveň je schopen svou práci odložit.

### **LMI:**

Peer mentor má nejvýraznější hodnoty ve škále dominance. Mírně nadprůměrné hodnoty jsou ve škálách angažovanost, ochota učit se a preference obtížnosti. Mírně podprůměrné hodnoty má ve škálách samostatnost a soutěživost. Ostatní výsledky se pohybují v pásmu průměru.

Peer mentor není *dominantní*, což ukazují nízké hodnoty. Nemá tendenci projevovat moc, ovlivňovat a vést druhé jedince či se ujímat iniciativy. Je však *angažovaný*, má radost z práce, je ochotný tomu ledačos obětovat. Je podnikavý, aktivní, výkonný, ctižádostivý a ambiciózní, ale přesto stále zastává heslo „všeho s mírou“. Je *ochotný učit se* novým věcem, přijímat nové informace a rozšiřovat své znalosti a vědění. Nedělá mu potíže investovat čas i námahu, aby se naučil něco nového a rozvíjel své schopnosti i znalosti. *Preferuje* u úkolů a problémů spíše vyšší náročnost a *obtížnost*. Rád překonává překážky a vnímá je jako výzvu a možnost otestovat si své schopnosti a znalosti. Co se týče *vytrvalosti*, pracuje na svých úkolech poměrně soustředěně a koncentrovaně po většinu času. Pokud je potřeba zvýšeného úsilí při zvládnání úkolů a překonávání potíží, nebrání se tomu. Nevzdává se příliš snadno a předčasně. *Důvěřuje v úspěch* a vnímá ho jako pravděpodobný výsledek své činnosti. Při obtížích se snaží využít svých schopností a znalostí. Je si však při tom vědom, že ne vždy může uspět. Je přiměřeně *flexibilní*. Změny a novoty ho nijak nevyvádí z rovnováhy. Staré dobré věci pro něj mají hodnotu, ale pokud mají nové věci kouzlo, nebrání se jim. Když na věc přijde, je schopen se zabrat do práce s plným nasazením, což vystihuje dimenzi *flow*. Ale ani při práci do které bývá plně ponořený, nezapomíná na okolní svět. Je poměrně *nebojácný*. Předem se neobává negativního výsledku své činnosti a je ochotný riskovat, když je to třeba. Poměrně dobře zvládá zátěž a frustraci. Obvykle se nevyhýbá situacím, ze kterých má obavy, ale snaží se je zvládnout. Jeho *Internalita* spočívá v důvěře v sama sebe. Příkladá tedy význam vlastnímu jednání na výsledku činnosti, příliš se nespolehá na štěstí či osud, ale

zároveň se občas vloží do rukou náhody. *Kompenzační úsilí* se u něj objevuje v případě, že má strach ze selhání např. při velmi náročných úkolech. Je ochotný zvýšit své úsilí a námahu, aby se vyhnul neúspěchu. Nesnaží se však ve všem uspět anebo minimalizovat riziko za každou cenu. Je zdravě *hrdý na svůj výkon* a pochvalu a ocenění vnímá jako dobrý zdroj motivace k další činnosti, ale jeho sebeúcta není závislá na výkonu a oceňování druhých. *Sebekontrola* se u něj vyznačuje jeho schopností dobře si organizovat svou práci i čas. Nedělá mu problémy se ovládat, být korektní a spolehlivý. Jen občas podléhá svým potřebám na úkor povinností. Je *orientovaný na status* v té míře, že se nebrání uznání a zastávání důležitých pozic. Přiměřeně dbá na svůj image a prestiž. Postupně směřuje k profesnímu postupu. Je *cílevědomý*, stanovuje si cíle a plány do budoucna. Má poměrně jasnou představu o tom, čeho chce dosáhnout a kam chce směřovat. *Samostatnost* pro něj není nijak zvlášť důležitá a nevádí mu, pokud za něj nese odpovědnost i někdo jiný a je ochoten se podíídit. *Soutěživost* není jeho silnou stránkou. Nevnímá konkurenci a soupeření s druhými lidmi jako výzvu a nesnaží se být za každou cenu lepší než ostatní.

### ***INVENTÁŘ schopností a vlastností:***

Příznivé vlastnosti pro řízení byly u PM hodnoceny známkou 2, schopnosti dovednosti a znalosti známkou 1 a nakonec málo příznivé vlastnosti známkou 2. Z čehož vyplývá, že PM 1 má přiměřenou úroveň dopravního charakteru.

### ***ROZHOVOR:***

Lze konstatovat, že peer mentor 1 se nijak zásadně neliší ve svých odpovědích od ostatních PM. Největší důraz kladl na atmosféru a lidskou složku v projektu. Význam měl pro něj i osobní užitek: „*Uvědomila jsem si, že to dělám i pro sebe, že z toho mám dobrý pocit a prospěch i pro sebe, člověk nikdy nic asi nedělá jen tak, a chce mít z toho nějaký prospěch pro sebe.*“, který zdůraznil i v motivaci k zapojení se do projektu. Zajímavý byl názor peer mentora, jak by se měl realizovat projekt do budoucna a jaké jsou možnosti vyústění projektu do budoucna jako placená činnost nebo povinná činnost jako náhrada trestu.

Zajímavé bylo též konstatování peer mentora, jaký by měl být „ideální“ PM: „*Neměl by to být slušňák, měl by to být takový rebel trošku v jistých věcech, takový člověk se asi líp poslouchá ... od rebela to může působit víc silně.*“

### **9.3.2. Peer mentor 2**

#### **NEO:**

**NEUROTICISMUS:** Peer mentor zde dosahuje značně nízkých hodnot, které neodpovídají normě. Je tedy klidný, psychicky vyrovnaný i ve stresových situacích a odolný vůči psychickému vyčerpání.

**EXTRAVERZE:** Hodnoty jsou velmi vysoko nad normou, což značí, že peer mentor je extravertní, společenský, sebejistý, aktivní, hovorný, energický a optimistický.

**OTEVŘENOST:** Zde se hodnoty peer mentora příliš nevychylují od normy. Je praktický, ale snaží se přicházet na nové způsoby, jak věci vylepšit a dělat jinak. Snaží se o vyrovnanost mezi užíváním starých a nových postupů.

**PŘÍVĚTIVOST:** Hodnoty jsou v této dimenzi nižší než norma. Peer mentor je tedy spíše realistický, věcný, má mírnou tendenci znevažovat záměry druhých a někdy s nimi soutěžit. Hněv a zlost dává obvykle jasně najevo.

**SVĚDOMITOST:** V této dimenzi jsou hodnoty peer mentora vyšší než norma. Vyznačuje se svědomitostí, výkonností, ctižádostí a pílí s pevnou vůlí. Stanovuje si vysoké cíle a usiluje o jejich dosažení.

#### **LMI:**

Peer mentor má velmi výrazné hodnoty u dimenzí dominance, angažovanost, důvěra v úspěch, flexibilita, hrdost na výkon, orientace na status, soutěživost a cílevědomost, tedy i celkový skóre je nejvyšší možný. Nadprůměrné hodnoty jsou v dimenzích vytrvalost, flow, nebojácnost, internalita, ochota učit se, preference obtížnosti a samostatnost. Průměrných hodnot dosahuje pouze v dimenzi kompenzační úsilí a podprůměrných hodnot v dimenzi sebekontrola.

U peer mentora je nízká *sebekontrola*, která nám napovídá, že není příliš disciplinovaný, pečlivý a svědomitý v provádění úkolů, často podléhá svým potřebám na úkor povinností. *Kompenzační úsilí* se u něj projevuje v případě, že má strach ze selhání. Díky tomu je ochotný zvýšit své úsilí a námahu, aby se tak vyhnul neúspěchu. Nesnaží se však ve všem uspět. *Flow* naznačuje, že se dokáže plně ponořit do práce, být soustředěný a angažovaný. Je *ochotný učit se* novým věcem, má zájem o vědění, dokáže investovat čas i námahu, aby se něco naučil a rozvíjel své schopnosti a dovednosti. *Samostatnost* projevuje v soběstačnosti v zodpovědnosti za své chování, v neochotě akceptovat direktivitu druhých. Rád si určuje způsob práce sám a sám se rozhoduje. *Nebojácnost* se u něj vyznačuje poměrně velkou odvážností a smělostí s jakou přistupuje k práci a obtížným úkolům. Nebojí se negativního hodnocení, nepodléhá frustraci a je odolný vůči zátěži. *Internalita* označuje jeho přesvědčení, že většina událostí v jeho životě závisí na něm samém. Cítí zodpovědnosti za výsledky svých činností. *Preference obtížnosti* odpovídá náročným cílům a těžkým úkolům, které vyhledává raději než snažší. Ověřuje si tak své schopnosti, znalosti a osobní limity. *Vytrvalost* mu nečiní žádné potíže, dokáže se pro věc nadchnout a vytrvat u ní po celou dobu se stejným nasazením a koncentrací. Potíže řeší zvýšeným úsilím a nasazením všech sil, vzdává se jen těžko. *Dominance* vyjadřuje výraznou orientaci na ostatní při spolupráci. Ujímá se iniciativy a rád drží věci ve svých rukou, ve skupině rád zastupuje vedoucí roli a přejímá odpovědnost za druhé. *Angažovanost* se u něj projevuje tak, že hodně pracuje a práce je zároveň prioritou, je dlouhodobě angažovaný, výrazně výkonný, aktivní, podnikavý a ctižádostivý. Může mít až tendenci k workoholismu. *Důvěra v úspěch* se u něj projevuje vnímáním úspěchu jako pravděpodobného výsledku činnosti. Počítá s dosažením svých i velmi obtížných cílů. Využívá maximálně své schopnosti a znalosti v řešení problémů. Je *flexibilní* v největší možné míře, je otevřený všemu novému a ochotně se přizpůsobuje změnám. Změny vítá a ani v nejmenším ho neohrožují. *Hrdost na výkon* se projevuje v pocitu spokojenosti po dosažení maximálního výkonu. Je velmi výrazně ctižádostivý, neustále pobízí sám sebe, má velkou potřebu úspěchu a může na něm být přímo závislý. *Orientace na status* je spojen s vyhledáváním sociálního uznání, odpovědné pozice ve společnosti a profesní postup. Je pro něj velmi důležité mít prestižní kariéru. *Soutěživost* se projevuje jeho neustálým srovnáváním s ostatními, potřebuje být

lepší než ostatní, konkurence ho podněcuje a je pro něj důležité vyhrávat. Je *cílevědomý*, plánuje do budoucna, přesně ví, čeho chce dosáhnout a co chce vykonat a jakým směrem se chce rozvíjet.

### ***INVENTÁŘ schopností a vlastností:***

Příznivé vlastnosti pro řízení jsou u PM 2 hodnoceny známkou 2, stejné hodnocení měl ve skupině schopnosti, dovednosti a znalosti a ve skupině málo příznivých vlastností pro řízení má hodnocení 4. Toto hodnocení příliš nenaspovídá přiměřené úrovni dopravního charakteru a hodnocení 4 u třetí skupiny je signálem k zamyšlení.

### ***ROZHOVOR:***

Rozhovor s peer mentorem 2 byl specifický tím, že nebyl obětí ani účastníkem dopravní nehody, ale sestrou jednoho z dalších peer mentorů. Na základě toho, se rozhovor v některých ohledech liší od ostatních rozhovorů. Je v něm patrný pohled člena rodiny viníka dopravní nehody. Je to zjevné zejména ve zmínkách o setkání s projektem, postojích k projektu, v přínose projektu pro něj osobně či v zážitcích a vzpomínkách. Nejvíce patrné je to zřejmě v motivaci k zapojení se do projektu. Peer mentor 2 má svérázné názory, co se týče toho, jak má vypadat „ideální“ PM: *„Myslím, že by měl být na vozíčku, neměl by mít hlavu, ruce a tak. Ne, vážně. Myslím, že ideální PM má podle mě trvalý následek v podobě amputované nohy nebo jiný trvalý následek, který je upoutává na lůžko a jediný, co jim umožňuje pohyb je invalidní vozík a nejsou schopni se sami ani najíst.“* Peer mentor kladl ve vyprávění důraz zejména na okolnosti týkající se autonehody, jako byl např. pobyt na ARU, soudy atd. Ojedinelý byl u něj také názor týkající se školení peer mentorů, ve kterém by kladl větší důraz na způsob práce školitelů a přípravu příběhů. Zároveň ve vyprávění poskytl jakási návod, jak na to.

### 9.3.3. Peer mentor 3

#### **NEO:**

**NEUROTICISMUS:** Dosažené hodnoty jsou výrazně pod normou. Peer mentor je klidný, psychicky vyrovnaný i ve stresových situacích a odolný vůči psychickému vyčerpání.

**EXTRAVERZE:** V této dimenzi má peer mentor velmi vysoké hodnoty. Můžeme tedy říct, že je značně extravertní a společenský, sebejistý, aktivní, hovorný, energický a optimistický.

**OTEVŘENOST:** Hodnoty se pohybují kolem dolní hranice normy, můžeme se tedy přiklonit k tvrzení, že peer mentor se chová často konvenčně a zastává konzervativní postoje, dává přednost spíše známému a osvědčenému.

**PŘÍVĚTIVOST:** Peer mentor zde dosahuje hodnot téměř srovnatelných s normou, je tedy v podstatě srdečný, důvěřivý a přívětivý, občas ale také tvrdohlavý a soutěživý.

**SVĚDOMITOST:** Zde jsou hodnoty naprosto srovnatelné s normou. Peer mentor je spolehlivý a průměrně výkonný. Obecně má stanoveny jasné cíle, ale někdy je schopný svou práci odložit na později.

#### **LMI:**

Peer mentor dosahuje nejvýraznějších hodnot v dimenzích vytrvalost a angažovanost. Nadprůměrné hodnoty má v dimenzi důvěra v úspěch a soutěživost. Průměrných hodnot dosahuje v dimenzích nebojácnost, internalita, kompenzační úsilí a orientace na status. Ve všech ostatních dimenzích dosahuje podprůměrných hodnot.

*Vytrvalost* se u něj neprojevuje, nemá výdrž, píli, důslednosti či houževnatost k plnění úkolů. Těžko se na úkol koncentruje a předčasně se vzdává. *Angažovanost* je u něj minimální, není ambiciózní, výkonný, aktivní či podnikavý, nechce se příliš namáhat. *Důvěřuje v úspěch*, pokud se pustí do nějaké činnosti, je sebevědomý, optimistický a jistý si vítězstvím. Počítá s úspěchem

a dosažením cíle i v případě těžkých úkolů. *Soutěživost* bere jako dobrou motivaci k lepšímu výkonu. Má bojovného ducha, občas se poměruje s ostatními a je rád, když nad nimi vyniká. *Nebojácnost* je u něj přiměřená, takže nemá příliš velký strach ze selhání či neúspěchu, nepodléhá snadno frustraci a poměrně dobře snáší zátěž. *Internalita* se u něj projevuje jako důvěra v sebe a zodpovědnost za sebe a přesvědčení že výsledky svých činností může převážně ovlivnit. Nesnaží se svalovat neúspěch na okolnosti či na ostatní. *Kompenzační úsilí* je průměrné tzn., že konstruktivně zvládá strach z neúspěchu. Nesnaží se za každou cenu minimalizovat riziko a vyhýbat se chybám. *Orientuje se na status* přiměřenou snahou o dosažení důležité role a postu ve společnosti. Dělá mu dobře sociální uznání a profesní postup je pro něj zajímavou motivací. *Dominance* se u něj projevuje snahou ovlivnit a řídit druhé. Rád drží věci ve svých rukou a ujímá se iniciativy. Částečně má rád vedoucí roli ve skupině. *Flexibilita* se u něj nachází v menší míře. Nemá rád změny a nepřizpůsobuje se příliš ochotně něčemu novému, nepotřebuje objevovat nové věci. *Flow* tedy schopnost plně se ponořit do práce a intenzivně se jí věnovat se u něj vyskytuje pouze minimálně. *Hrdost na výkon* se u něj neprojevuje, není závislý na úspěchu a není pro něj důležité podávat maximální výkon. *Ochota učit se* také není jeho dominantou. Příliš netouží po vědění a rozvíjení svých schopností a znalostí. *Preferuje nižší obtížnost*, nerad řeší obtížné a náročné úkoly, protože v jejich řešení nevidí možnost rozvoje či motivaci. Netouží po objevování svých osobních limitů. *Samostatnost* je u něj nižší, nemá problém s tím, nechat se vést ostatními a předávat na ně svou odpovědnost. Nemá přílišnou potřebu volnosti a nezávislosti. Má nízkou míru *sebekontroly*. Velmi snadno podléhá svým potřebám na úkor plnění povinností, není disciplinovaný a neumí si dobře organizovat svůj čas i úkoly. Nízká *cílevědomost* svědčí o neschopnosti klást si cíle do budoucna, také o nejasné představě toho, čeho chce v životě dosáhnout a kam chce směřovat.

### **INVENTÁŘ schopností a vlastností:**

Příznivé vlastnosti pro řízení byly u PM hodnoceny známkou 1, schopnosti dovednosti a znalosti známkou 2 a nakonec málo příznivé vlastnosti známkou 5.

Z čehož vyplývá, že PM 3 nemá přiměřenou úroveň dopravního charakteru z důvodu špatného hodnocení ve skupině málo příznivých vlastností, kde dosahuje alarmující známky 5.

### **ROZHOVOR:**

Peer mentor se výrazně ve svých názorech a postojích neodlišoval od vyjádření ostatních peer mentorů. Neměl vyhraněný názor k žádnému probíranému tématu. Zajímavostí v jeho vyprávění byl popis své osobnosti z pohledu viníka: *„Je to hodně zlý a surový a někomu se takový věci prostě stát musí ... tím se samozřejmě neomlouvám, ale ten aspekt snahy vyrovnat se s tím, že to se v životě stává.“* a z hlediska svědomí: *„Byl jsem za ně zodpovědný, měl jsem na svědomí jejich životy a já jsem selhal. Nikdy v životě se toho už nezbavím, nikdy na to nezapomenu, jsem odsouzený na doživotní, oproti tomu jsou dva roky vězení nic. Budu s tím muset žít pořád a budu vědět, že je to moje vina.“* Také více než ostatní PM popisoval následky autonehody.

#### **9.3.4. Peer mentor 4**

##### **NEO:**

NEUROTICISMUS: V této dimenzi dosahuje o něco vyšších hodnot, než je norma. Je tedy v podstatě psychicky vyrovnaný a schopen za normálních okolností zvládat i náročné situace, ale při velkém zatížení je pro něj těžké nepodlehnout stresu.

EXTRAVERZE: Dosažená hodnota je blízko normy. Peer mentor je tedy průměrně aktivní. Je rád ve společnosti, ale zároveň si cení i soukromí.

OTEVŘENOST: Hodnota v této dimenzi téměř odpovídá normě. Peer mentor je praktický, ale snaží se přemýšlet o tom, jak dělat různé věci nově. Usiluje o rovnováhu mezi užíváním starých a nových postupů.



**PŘÍVĚTIVOST:** Peer mentor zde dosahuje trochu nižších hodnot než je norma, stále však můžeme říct, že je v podstatě srdečný, důvěřivý a přívětivý, občas tvrdohlavý a občas soutěživý.

**SVĚDOMITOST:** Hodnota dosažené v této dimenzi vypovídá o peer mentorovi, že je spolehlivý, svědomitý a průměrně výkonný, ale s pevnou vůlí. Zároveň je cílevědomý a pilný.

### ***LMI:***

Peer mentor dosahuje nejvýraznějších hodnot v dimenzi sebekontrola. Nadprůměrné hodnoty má v dimenzích hrdost na výkon, dominance a orientace na status. Podprůměrné hodnoty jsou v dimenzích vytrvalost, ochota učit se, flow, internalita, samostatnost a soutěživost. V ostatních dimenzích dosahuje průměrných hodnot.

Velmi nízká hodnota *sebekontroly* napovídá, že má problémy s organizací a disciplínou. Své povinnosti neustále odkládá. Je *dominantní*, rád působí na lidi a řídí je. Dokáže být přesvědčivý, rozhodný, ujmout se iniciativy a vést lidi. *Hrdost na výkon* označuje jeho potřebu úspěchu, ctížádosti a podávání velmi vysokého výkonu. Sebeúcta se u něj odráží od výkonu. Je *orientován na status* ve společnosti, snaží se dosáhnout důležité role. Záleží mu na kariéřním postupu. Chce mít vliv. Je *angažovaný*, ambiciózní a má radost z práce. Je *příčinnivý*, vitální a snaživý. *Důvěřuje ve svůj úspěch*, pokud se do něčeho pustí, je si však zároveň vědom, že vždy existuje možnost neúspěchu. Snaží se tak využívat svých schopností a dovedností k dosažení dobrého výsledku. Jeho *flexibilita* se vyznačuje ochotou ke změnám, které vítá a dokáže se jim snadno přizpůsobit. Je přístupný a má zájem o nové věci. Je přiměřeně *nebojácny* a nemá výrazný strach ze selhání či negativního hodnocení. Důležité úkoly ho nefrustrují a dokáže se s nimi vypořádat. *Kompenzační úsilí* se projevuje konstruktivním zvládnutím strachu z neúspěchu a investováním přiměřeného úsilí a námahy do vyhnutí se neúspěchu. Nijak výrazně ho netrápí obavy ze selhání. Hledá výzvu a stanovuje si náročné cíle a úkoly, ale zároveň nepřeceňuje své schopnosti a dokáže odhadnout, co zvládne. Občas si rád zaručuje, aby si ověřil své schopnosti, což

odpovídá jeho *preferenci obtížnosti*. Je poměrně *cílevědomý*. Stanovuje si cíle a plány do budoucna. Ví, čeho chce dosáhnout, alespoň přibližně. Není příliš *vytrvalý*, důsledný a lehce se nechá něčím rozptýlit. Jeho *flow* nám sděluje, že se nevěnuje úkolům příliš intenzivně a s patřičným zaujetím. *Internalita* nám napovídá, že není přesvědčený o tom, že většina událostí v jeho životě závisí na něm samém, na jeho chování či nasazení sil. Přiřazuje význam štěstí a náhodě na výsledku činnosti. Není *ochotný se učit*. Netouží po vědění a poznání či rozšiřování svých znalostí a zdokonalování svých dovedností. Je málo *samostatný*, o svých záležitostech nechá rozhodovat druhé, je ochotný akceptovat direktivitu druhých a nechat za sebe rozhodovat. *Soutěživost* není jeho silnou doménou. Nemá zájem o porovnávání svých schopností s ostatními a nemá potřebu být vždy lepší.

### ***INVENTÁŘ schopností a vlastností:***

Peer mentor dosáhl ve skupině příznivých vlastností pro řízení hodnocení 1. Ve skupině schopností, dovedností a znalostí hodnocení 2 a ve třetí skupině málo příznivých vlastností pro řízení hodnocení 4. Poslední hodnocení je alarmující a díky němu nemůže říct, že by měl PM přiměřenou úroveň dopravního charakteru.

### ***ROZHOVOR:***

Peer mentor se opakovaně vracel k tématu týkajícímu se autoškol a zejména instruktorů. Zdůrazňoval význam dobrého pedagoga a práce se skupinou. Lze konstatovat, že pro něj mají zásadní význam osobně předávané zkušenosti spolu s osobním setkáním PM. Zajímavý pohled na věc, u jiných PM se nevyskytující, byl, že největší efekt při vyprávění příběhu mají emoce. Největší důraz pak kladl v průběhu besed na práci s kolektivem. Zdůrazňuje rozdílný přístup ke skupinám např. citlivých lidí od třídy chlapců. „*Když jsou tam citliví lidé, hodně zapůsobí ten vztah matka s dcerou, je to ta nejsilnější část, tady musí člověk zapůsobit jako povzbudivý element, ale záleží na tom, kdo to je, třídu chlapců spíš zajímají ty vyvržená střevo a tak.*“

V ostatních tématech se nijak výrazně neodlišoval ve svých názorech od ostatních.

### **9.3.5. Peer mentor 5**

#### ***NEO:***

**NEUROTICISMUS:** Dosažená hodnota je téměř shodná s normou. Můžeme říci, že peer mentor je v podstatě psychicky vyrovnaný a schopen zvládat náročné situace, zároveň však občas prožívá pocity viny, strachu nebo smutku.

**EXTRAVERZE:** V této dimenzi má nižší hodnoty, což odpovídá spíše introvertnímu ladění a zdrženlivosti. Je spíš vážný, samostatný, raději je sám, anebo s lidmi, kteří jsou mu blízcí.

**OTEVŘENOST:** Zde dosahuje hodnot vyšších, než které odpovídají normě. Je tedy spíš otevřený novým zážitkům a zkušenostem. Je zvědavý s bohatou fantazií a širším okruhem zájmů. Občas se chová nekonvenčně.

**PŘÍVĚTIVOST:** Zde má peer mentor hodnoty téměř shodné s normou. Je v podstatě srdečný, důvěřivý, přívětivý, ale občas se u něj může projevit tvrdohlavost a soupeřivost.

**SVĚDOMITOST:** Zde se hodnoty také příliš neliší od normy. Můžeme tedy říct, že peer mentor je spolehlivý a průměrně výkonný. Obecně má stanoveny určité cíle, ale zároveň dokáže svou práci odložit.

#### ***LMI:***

Peer mentor dosahuje nejvýraznějších a zároveň nejnižších hodnot v dimenzi angažovanost, flow, orientace na status a soutěživost. PM nedosahuje v žádné dimenzi nadprůměrných hodnot. Průměrné hodnoty má v dimenzi vytrvalost, dominance, nebojácnost, kompenzační úsilí a samostatnost. Ostatní dimenze mají podprůměrné hodnoty.

Velmi nízká hodnota *angažovanosti* svědčí o malé ambicióznosti, snaživosti či pílí. Práce pro něj není prioritou. Nízké *Flow* ukazuje, že se nedokáže intenzivně a s nasazením věnovat práci. Není soustředěný či zaujatý do práce. *Orientace na status* je nízká. Na postavení a roli ve společnosti mu nesejde, stejně tak jako na kariéře. Nesnaží se mít vliv nad ostatními. Nedbá o image či výrazné renomé. *Soutěživost* je u něj naprosto minimální, nepotřebuje soupeřit s druhými a překovávat je. Nevyhledává konkurenci. Když už se do práce přeci jen pustí, dokáže být *vytrvalý*, energický, soustředěný a hned se nevzdávat. Průměrná *dominance* ukazuje, že při spolupráci je orientovaný na druhé, je ochotný, nevadí mu ujmout se iniciativy a vést druhé. Je přiměřeně *nebojácny*. Nemá příliš velký strach ze selhání či neúspěchu. Pokud má důležitý úkol, tak ho frustrace a napětí neovlivňují natolik, aby selhal, dokáže se vypořádat s tlakem. *Kompenzační úsilí* se u něj projevuje konstruktivním zvládnutím strachu z neúspěchu. Investuje přiměřené úsilí a námahu do přípravy, nemá tendenci se připravovat přespříliš. Je dost *samostatný*. Je rád za vše sám zodpovědný, nesvaluje vinu či odpovědnost na druhé. Rozhoduje se samostatně a nepreferuje direktivitu druhých. *Nedůvěřuje ve svůj úspěch* a není přesvědčený o dobrém výsledku svých činností. Není optimistický a nečeká, že zvládne s úspěchem těžké úkoly. Je málo *flexibilní* má problém vyrovnávat se s novými situacemi a úkoly. Má velmi malý zájem o nové věci, není zvědavý a nevyhledává aktivně nové věci. Internalita nám napovídá, že si nevysvětluje jako příčinu výsledků své činnosti své chování, ale spíše štěstí a náhodu, čemuž přikládá značný podíl na výsledku či úspěchu. Úspěch ho nijak zvlášť nemotivuje k další činnosti. Má malou potřebu úspěchu a jeho sebeúcta není závislá na výkonu, což nám ukazuje malá *hrdost na výkon*. Nijak výrazně netouží po vědění a poznání či rozšiřování svých znalostí a zdokonalování svých dovedností, není tedy *ochotný učit se*. *Preference obtížnosti* je nízká, upřednostňuje málo obtížné úkoly, u kterých nehrozí velké riziko selhání. Náročné úkoly nepovažuje za výzvu a nemá zájem si jejich prostřednictvím ověřovat své schopnosti. Má malou *sebekontrolu*, není organizovaný a jen velmi těžce se donutí k disciplinované a soustředěné práci. Své potřeby realizuje na úkor povinností. Není *cílevědomý* a neklade si vědomé cíle při plnění úkolů. Neplánuje v krátkodobém ani v dlouhodobém horizontu. Nemá jasnou představu o tom, čeho chce dosáhnout a co vykonat.

### **INVENTÁŘ schopností a vlastností:**

Peer mentor získal v příznivých vlastnostech pro řízení hodnocení 2, jeho schopnosti, dovednosti a znalosti byly hodnoceny známkou 2 a v málo příznivých vlastnostech pro řízení má hodnocení opět 2. Z toho jsme usoudili, že peer mentor má přiměřenou úroveň dopravního charakteru.

### **ROZHOVOR:**

Peer mentor kladl největší důraz na zkušenost a „posunutí se dál“. To se prolínalo celým rozhovorem. Zajímavá byla úvaha nad přednesem příběhu: „*Prostě jak v dobrém filmu, nemůžeš pořád přemýšlet nad tím, jak ti herci hrajou a co je tam špatně, musíš se do toho vžít.*“ Další zajímavý aspekt při rozhovoru byla zmínka o vzpomínce: „*... byla docela dobrá beseda, děcka diskutovaly, na to, že tam byly dvě třídy a bylo tam hodně zaujatých děcek, co říkaly svoje historky. A pak přišla učitelka a řekla, že to bylo hrozný, že se jí to vůbec nelíbilo, že se to děckám nelíbilo, že měly jít radši na tělocvik, že to bylo k ničemu, že jsme tam neměli žádné obrázky ani video. Prostě to nepochopila. To úplně narušilo tu atmosféru.*“ PM se jinak nijak zásadně nelišil od názorů a vyjádření jiných peer mentorů.

#### **9.3.6. Peer mentor 6**

##### **NEO:**

**NEUROTICISMUS:** V této dimenzi peer mentor dosahuje značně nízkých hodnot, je tedy klidný, psychicky vyrovnaný i ve stresových situacích a odolný vůči psychickému vyčerpání.

**EXTRAVERZE:** Zde má peer mentor velmi vysoké hodnoty, můžeme tedy tvrdit, že je extravertní, společenský, sebejistý, aktivní, hovorný, energický a optimistický.

**OTEVŘENOST:** Zde se peer mentor pohybuje zhruba kolem normy. Můžeme říct, že je praktický, ale snaží se přemýšlet o tom, jak dělat různé věci jinak a lépe. Usiluje o rovnováhu mezi užíváním zaběhlých a nových postupů.

**PŘÍVĚTIVOST:** Zde dosahuje hodnoty naprosto totožné s normou. Peer mentor je v srdečný, důvěřivý a přívětivý, ale občas může být tvrdohlavý a s druhými spíše soutěží než spolupracuje.

**SVĚDOMITOST:** V této dimenzi má peer mentor opět značně vysoké hodnoty. Můžeme tedy konstatovat, že je svědomitý, výkonný, ctižádostivý, pilný, s pevnou vůlí. Stanovuje si vysoké cíle a usiluje o jejich dosažení.

### ***LMI:***

Peer mentor má nejvýraznější hodnoty v dimenzi dominance, důvěra v úspěch, flexibilita, nebojácnost, internalita a soutěživost. Průměrných hodnot dosahuje v dimenzi flow a preference obtížnost. Podprůměrné hodnoty má v dimenzi kompenzační úsilí. Zbytek dimenzí má nadprůměrné hodnoty.

Peer mentor má vysokou *dominanci*, která se projevuje výraznou orientací na druhé. Ujímá se iniciativy a rád drží věci ve svých rukou. Ochotně přejímá zodpovědnost a má rád vedoucí roli. *Důvěřuje v úspěch* a vnímá ho jako pravděpodobný výsledek své činnosti, očekává dosažení svého cíle i v případě obtížných úkolů či při výskytu problémů nebo konkurence. Je *flexibilní*, otevřený novému a má zájem. Nedělá mu sebemenší obtíže se přizpůsobit novým podmínkám. Změny vítá a necítí se jimi nijak ohrožen. Je *nebojácný*, nemá strach ze selhání nebo negativního hodnocení. Před důležitými situacemi necítí napětí, dokonce je sám vyhledává. Bez obtíží snáší zátěž a frustraci. *Internalita* se projevuje v jeho přesvědčení, že většina událostí v jeho životě závisí na něm samotném, na vlastním chování a nasazení sil. Úspěšnost je výsledkem jeho činnosti a ne záležitostí štěstí a náhody. Je *soutěživý*. Konkurenci vnímá jako povzbuzení a motivaci. Rád se srovnává s druhými lidmi. Výhra ho posiluje a chce být za všech okolností lepší než ostatní. Je *vytrvalý* a dokáže nasadit síly ke zvládnutí úkolů. Pracuje soustředěně s dostatečnou energií po většinu doby práce. Podává maximální výkon, je dlouhodobě *angažovaný*, má rád práci a cítí se v ní dobře, je pro něj prioritou. Je velmi aktivní a ambiciózní. Je *hrdý na svůj výkon* a spokojený když ho neustále zvyšuje až na maximum a poměřuje s ním svou sebeúctou. Má vysokou potřebu úspěchu a neustále sám sebe k něčemu pobízí. Je

*ochotný učit se novému. Má snahu přijímat nové vědění a rozšiřovat své znalosti. Do svého rozvoje investuje nemalou námahu a čas. Samostatnost je jeho silnou stránkou. Je soběstačný a zodpovědný sám za sebe. Nerad akceptuje direktivitu ze strany druhých. Vše si rád rozhoduje a řídí sám. Má dobrou sebekontrolu. Dlouhodobě se dobře organizuje, neodkládá vyřizování svých povinností, je disciplinovaný a soustředěný při práci. Je orientovaný na status. Usiluje o dosažení důležité role ve společnosti a o zodpovědnou pozici. Dbá na svůj profesní postup. Je výrazně cílevědomý. Dokáže plánovat v přítomnosti i do budoucnosti. Stanovuje si cíle a přesně ví, čeho a jak dosáhnout a jakým směrem se chce rozvíjet. Jeho flow ukazuje, že má schopnost věnovat se problémům velmi intenzivně s velkým nasazením a soustředěním. Ale zpravidla při tom nezapomíná na okolní svět. Preference obtížnosti u úkolů je zhruba průměrná, ale nevyhýbá se těžkým otázkám a úkolům, a když přijdou, tak jsou pro něj výzvou a možností otestovat si své schopnosti a znalosti. Kompenzační úsilí je téměř minimální. Má malý strach ze selhání, a proto neinvestuje příliš mnoho námahy a času, aby se vyhnul neúspěchu.*

### **INVENTÁŘ schopností a vlastností:**

Peer mentor získal známku 2 ve skupině příznivých vlastností pro řízení. Ve skupině schopností, dovedností a znalostí měl známku 2. Ve třetí skupině málo příznivých vlastností pro řízení byl hodnocen známkou 3. Můžeme tedy konstatovat, že tento peer mentor má přiměřenou úroveň dopravního charakteru.

### **ROZHOVOR:**

Peer mentor se v rozhovoru jako jeden z mála vyjadřoval k neefektivnosti projektu a k tomu, co vnímá negativně a zároveň ho mrzí např. malý počet PM v projektu. Největší důraz kladl v projektu a zároveň ve vyprávění příběhu na autenticitu, kterou vnímá jako základ. Zmiňoval se také o terapeutickém efektu, což opět nebylo příliš časté v rámci rozhovorů u ostatních peer mentorů. Zásadní význam pro něj měl způsob přednesu příběhu, ve kterém se snažil předat zejména ponaučení, což nebylo u jiných typické. „Šlo mi o ponaučení, snažil jsem se tam najít

*ty momenty, který by jim daly to ponaučení, aby si dali pozor.“ V rozhovoru se neobjevil žádný jiný vyhraněný názor a v dalších tématech se shodoval s ostatními PM.*

### **9.3.7. Peer mentor 7**

#### **NEO:**

NEUROTICISMUS: Dosažené hodnoty se pohybují nad normou. Peer mentor může být občas náchylný k psychickému vyčerpání, ale většinou je psychicky vyrovnaný a schopný zvládat stres. Intenzivní prožívání strachu a úzkosti není příliš časté.

EXTRAVERZE: Hodnoty v této dimenzi jsou nižší než příslušná norma. Peer mentor má spíše introvertní ladění. Je průměrně aktivní, je samostatný a společnost příliš nevyhledává a cení si soukromí.

OTEVŘENOST: Zde dosahuje vyšších hodnot, než které odpovídají normě. Je tedy spíše otevřený novým zážitkům a zkušenostem. Zvědavý s bohatší fantazií a širším záběrem zájmů. Může se příležitostně chovat nekonvečně.

PŘÍVĚTIVOST: Dosažená hodnota přibližně odpovídá normě. Peer mentor je v podstatě srdečný, důvěřivý a přívětivý, ale občas může být i tvrdohlavý a s druhými ne vždy spolupracující.

SVĚDOMITOST: Peer mentor má zde nižší hodnoty, můžeme tedy říct, že není výrazně výkonný, ne příliš precizní a projevuje se u něj i lehkomyšlnost. Dopředu příliš neplánuje.

#### **LMI:**

Peer mentor dosáhl nejvýraznějších hodnot v dimenzi sebekontrola. Nadprůměrné hodnoty má v dimenzi dominance a ochota učit se. Podprůměrné hodnoty se vyskytují u dimenze angažovanost, kompenzační úsilí, soutěživost a cílevědomost. V ostatních dimenzích jsou hodnoty průměrné.



U *sebekontroly* byla naměřena nejmenší možná hodnota a to odpovídá neschopnosti se organizovat. Peer mentor neustále odkládá povinnosti a upřednostňuje své potřeby. Nedokáže se donutit k disciplinované a soustředěné práci. *Dominance* se u něj projevuje jako tendence vést druhé, snaha ujímat se iniciativy a mít vedoucí roli ve skupině. Má rád věci ve svých rukou a ovlivňuje druhé. Je *ochotný učit se*. Touží po vědění a má zájem. Investuje svůj čas a námahu, aby se naučil něco nového a rozvíjel se. Má přiměřenou *vytrvalost* a nasazení sil při realizaci úkolů. Pracuje poměrně soustředěně a nenechá se snadnou rozptýlit po celou dobu práce. *Důvěřuje v úspěch*, který vnímá jako možný výsledek své činnosti. Vždy alespoň částečně počítá s variantou, že dosáhne svého vytyčeného cíle. Je *flexibilní* a tudíž ochotný přizpůsobit se novým podmínkám. Má rad nové věci, pokud mají své opodstatnění. Je schopen se vyrovnat s novými situacemi a úkoly. Jeho *flow* ukazuje, že je schopný se věnovat práci velmi intenzivně, s nasazením a vysokým soustředěním, ale nezapomíná při tom na okolní svět. Je poměrně *nebojácný* a nemá příliš velký strach ze selhání či neúspěchu, případně negativního hodnocení. Poměrně dobře snáší zátěž a frustraci. *Internalita* nám napovídá, že si vysvětluje výsledky a důsledky svého chování vnitřními příčinami, tedy že on má na výsledku zásadní podíl, i když připouští i vliv náhody či štěstí. Je *hrdý na svůj výkon*. Má rád úspěch, ale není na něm závislý a nevnímá ho jako jediný zdroj motivace. Také rád podává dobré výkony. *Preference obtížnosti* je průměrná, což znamená, že se nevyhýbá náročným úkolům a problémům, ale záměrně je nevyhledává. Úkoly přijímá jako výzvu a testuje si tak s nimi své schopnosti. Je v podstatě *samostatný*, autonomní, zodpovědný sám za sebe, rozhodný a soběstačný, ale nebrání se vedení druhými a nevadí mu pokud za něj v určitých situacích někdo rozhoduje. Je přiměřeně *orientovaný na status*. Chce mít důležitou roli ve společnosti, být uznáván a mít dobrou kariéru. Má však pouze přiměřenou snahu k dosažení. Není dlouhodobě *angažovaný*, míra aktivity je spíše nízká a práce není jeho prioritou. Má značně nízké *kompensační úsilí*. Nezabývá se strachem ze selhání a lehce se vypořádá se strachem z neúspěchu při minimální investici úsilí a námahy. Je málo *soutěživý*. Neprožívá konkurenci jako povzbuzení či motivaci k výkonu. Nevyhledává soutěž a srovnávání s druhými. Je málo *cílevědomý*. Nestanovuje si krátkodobé ani dlouhodobé cíle a zároveň neplánuje svou budoucnost. Nemá jasnou představu, čeho chce docílit a kam směřovat.

### **INVENTÁŘ schopností a vlastností:**

Peer mentor získal hodnocení 2 ve skupině příznivých vlastností pro řízení. Ve skupině schopností, dovedností a vlastností hodnocení 2 a v poslední skupině málo příznivých vlastností získal známku 3. Z čehož vyplývá, že tento peer mentor má přiměřenou úroveň dopravního charakteru.

### **ROZHOVOR:**

Peer mentor se zmiňuje o psychologickém efektu, což není příliš časté. *„Když jsem poprvé řekla ten svůj příběh, tak jsem měla pocit, že jsem se s tím nějak vyrovnala, nikdy jsem nebyla na psychologických sezeních, ale pochopila jsem o čem to je, že když si popovídáš, tak ti to pomůže a pomohlo to i mě.“* V průběhu rozhovoru opakovaně vyjadřuje své negativní pocity, které souvisí s organizací projektu, kterou zároveň vnímá jako chaotickou, s besedami a s přístupem některých lidí zapojených do projektu. Peer mentor byl otevřený a neměl problémy s vyjadřováním svých názorů, ale výrazně se v nich nelišil od ostatních peer mentorů.

#### **9.3.8. Peer mentor 8**

##### **NEO:**

**NEUROTICISMUS:** V této dimenzi má značně nízké hodnoty. Peer mentor je spíše klidný, psychicky vyrovnaný i ve stresových situacích, odolný vůči psychickému vyčerpání.

**EXTRAVERZE:** Zde jsou hodnoty trochu vyšší, než je běžná norma. Peer mentor je tedy spíše extravertní, společenský, ale zároveň nevyklučuje soukromí, které si cení. Je sebejistý, aktivní, hovorný, energický a optimistický.

**OTEVŘENOST:** Peer mentor zde dosahuje trochu nižších hodnot, než které odpovídají normě. Je tedy spíše praktický a zastává konvenční postoje. Příliš často se nepouští do něčeho nového.

**PŘÍVĚTIVOST:** V této dimenzi se hodnoty výrazně neliší od normy. Peer mentor je v podstatě srdečný, důvěřivý a přívětivý, ale může se u něj vyskytnout i soupeřivost a taky tvrdohlavost.

**SVĚDOMITOST:** Zde dosahuje vyšších hodnot. Lze tedy konstatovat, že peer mentor je svědomitý, výkonný, ctizádostivý, pilný, s pevnou vůlí. Stanovuje si cíle, kterých se snaží dosahovat.

### ***LMI:***

Peer mentor dosáhl nejvýraznějších hodnot v dimenzi vytrvalost, kompenzační úsilí, orientace na status, soutěživost a cílevědomost. Průměrné hodnoty má v dimenzi flow a samostatnost. V dimenzi dominance, angažovanost, důvěra v úspěch, hrdost na výkon má podprůměrné hodnoty. Ve zbylých dimenzích dosahuje nadprůměrných hodnot.

Ve *vytrvalosti* peer mentor dosahuje nejvyšších možných hodnot a to nám říká, že na svých úkolech pracuje velmi soustředěně a s velkým nasazením a po celou dobu práce si udržuje konstantní soustředění a energii. Naopak nejnižší hodnota *kompenzačního úsilí* nám ukazuje, že neinvestuje své síly, námahu ani čas, aby předcházel selhání či strachu z něj. Není *orientovaný na status*. Nevynakládá žádné úsilí k dosažení důležité role ve společnosti nebo předního místa v sociální hierarchii či do možnosti kariérového růstu. *Soutěživost* se u něj nevyskytuje ani v nejmenší míře. Nemá žádnou tendenci k soupeření a porovnávání se s druhými. Nemá potřebu být lepší než ostatní. Není *cílevědomý*, neplánuje si budoucnost, nestanovuje si žádné cíle v přítomnosti ani do budoucnosti. Nemá představu, kam a jak bude směřovat. Je *flexibilní*, ochotný přizpůsobit se různým a měnícím se podmínkám, má zájem o nové věci a je otevřený. Necítí se ohrožen změnami, a pokud vedou k lepšímu, vítá je. Je *nebojácny*, nemá strach ze selhání a neúspěchu či negativního hodnocení. Je schopný snášet frustraci a zátěž ve většině případů. *Internalita* v jeho podání znamená, že věří, že dobré výsledky a úspěch jsou výsledkem jeho péle a činnosti a štěstí a náhoda v tom nehrají příliš velkou roli. Je *ochotný učit se* a investovat čas a námahu, aby se dozvěděl něco nového a rozvíjel své schopnosti

a dovednosti. Touží po vědění. *Preferenci obtížnosti* má vyšší. Pomocí obtížnějších úkolů si ověřuje své schopnosti. Problémy jsou pro něj spíše pobídkou než překážkou. Má vysokou míru *sebekontroly*. Je rád zodpovědný za své záležitosti sám, je rozhodný a soběstačný. Jeho *flow* ukazuje, že se dokáže věnovat problémům velmi intenzivně a s nasazením, ale nestává se mu, že by zapomněl na okolní svět. Je částečně *samostatný*, autonomní, zodpovědný sám za sebe. Rád se rozhoduje sám za sebe, ale nedělá mu problém to přenechat na ostatní a z části akceptovat direktivitu. *Dominance* není jeho doménou. Nemá tendenci projevovat moc, ovlivňovat a vést druhé. Neujímá se iniciativy ve skupině a nepřejímá za ostatní odpovědnost. Dlouhodobě není *angažovaný*, práce pro něj není prioritou a není ambiciózní a ctižádostivý. Má minimální *důvěru ve svůj úspěch*, který nevnímá jako pravděpodobný výsledek své činnosti a nepočítá s tím, že dosáhne svého cíle za každých okolností. Nepociťuje *hrdost na výkon*. Nemá potřebu úspěchu, nesnaží se podávat maximální výkon a jeho sebeúcta není závislá na úspěchu a výkonu.

### ***INVENTÁŘ schopností a vlastností:***

Peer mentor byl ohodnocen známkami 2 ve skupině příznivé vlastnosti pro řízení, také 2 ve skupině schopnosti, dovednosti a znalosti a v poslední skupině málo příznivé vlastnosti pro řízení známkou 3. Lze konstatovat, že peer mentor má přiměřenou úroveň dopravního charakteru.

### ***ROZHOVOR:***

Celým rozhovorem s peer mentorem prostupovalo téma autoškoly. Vyjadřoval se např. k zapojení autoškol: „*Mrzí mě, že se do toho zapojilo málo autoškol.*“ Zdůrazňoval osobní kontakt skrze autoškoly, kdy mají možnost žáci autoškol vidět PM naživo a zmiňoval se o problému malého počtu peer mentorů zapojených do projektu a možnosti, jak je získávat a zároveň problémech s tím spojených. Zajímavým momentem v příběhu byl popis soudního přelíčení a chování viníka nehody. Peer mentor se vyjadřoval také k dotazníkům projektu, což bylo velmi ojedinelé. „*Myslím, že jsou tam dobrý i takový ty dotazníky, co vyplňují ty děcka*

*v autoškole. To se mi zdá jako dobrý nápad, že se z toho mohou čerpat i ty informace.“*  
Celkově se však peer mentor výrazně neodlišoval od ostatních peer mentorů.

### **9.3.9. Peer mentor 9**

#### **NEO:**

**NEUROTICISMUS:** Dosažená hodnota je nižší než běžná norma, ale přesto můžeme říct, že peer mentor je v podstatě psychicky vyrovnaný a schopný zvládat stresové situace až na výjimky. Občas může prožívat pocity viny, strachu nebo smutku.

**EXTRAVERZE:** V této dimenzi peer mentor dosahuje nižších hodnot. Je tedy spíše introvertní, zdrženlivý, vážnější a samostatný. Preferuje soukromí, anebo je s lidmi, kteří jsou jemu blízcí.

**OTEVŘENOST:** Zde se hodnoty příliš neodklání od normy. Peer mentor je praktický, ale snaží se přemýšlet o nových způsobech, jak dělat věci nově. Snaží se o rovnováhu mezi používáním starých a nových postupů.

**PŘÍVĚTIVOST:** V této dimenzi se hodnoty zásadně neliší od normy a můžeme tedy říct, že peer mentor je v podstatě srdečný, důvěřivý a přívětivý, občas si může zarytě stát za svým a nesnaží se za každou cenu spolupracovat.

**SVĚDOMITOST:** Peer mentor má zde nižší hodnoty, než ty které odpovídají normě. Je průměrně spolehlivý i výkonný. Občas nedbalý a lehkomyšlný. Předem si nijak výrazně věci neplánuje.

#### **LMI:**

Peer mentor 9 dosahuje nejvýraznějších vysokých hodnot v dimenzi internalita a nízkých v dimenzi angažovanost, kompenzační úsilí, hrdost na výkon a samostatnost. Nadprůměrných hodnot dosahuje v dimenzi flow, nebojácnost a preference obtížnosti. Podprůměrné hodnoty má v dimenzi flexibilita a ochota učit se. V ostatních dimenzích dosahuje průměrných hodnot.

Jeho *internalitě* odpovídá, že ve všem co podniká, věří v sebe a ve svůj úspěch. Předpokládá dosažení i vysokých a náročných cílů, na základě vlastního úsilí a nasazení sil. Štěstí a náhodě nepřikládá žádný podíl na svém úspěchu či neúspěchu. Projevuje se u něj minimální *angažovanost* do práce. Práce pro něj není prioritou. Není ambiciózní ani aktivní či horlivý. Nevkládá žádnou námahu ani neinvestuje svou energii do *kompensačního úsilí* k vyhnutí se neúspěchu či strachu ze selhání. V žádné situaci není přespříliš připravený. Nepotřebuje být oceňován za svůj výkon a nepocituje žádnou *hrdost na výkon* či úspěchy. Jeho sebeúcta na tom není ani v nejmenším závislá. Není *samostatný* ani soběstačný, nechá za sebe rozhodovat druhé a na druhých nechává odpovědnost za své záležitosti či práci. Úkolům, kterým se rozhodne věnovat, se věnuje s plným nasazením, odhodláním a intenzitou a výjimečně u toho může zapomínat na okolní svět, tak se u něj projevuje *flow*. Je *nebojácný*, nemá strach ze selhání nebo negativního hodnocení. Výsledek činnosti nebývá ovlivněn napětím nebo stresem ani v případě náročných situací a úkolů. Odolává zdárně frustraci i zátěži. *Preference obtížnosti* je u něj vysoká. Obtížné úkoly mu umožňují testovat své schopnosti a posouvat jeho hranice. Překážkám se nevyhýbá a nečiní mu problémy je překonávat. Má dobrou *vytrvalost* a umí nasazovat své síly, také umí pracovat soustředěně s dostatečnou úrovní energie po celou dobu práce a nedá se lehce vyrušit. Nedělá mu potíže vést druhé, ovlivňovat je a ujímat se iniciativy nebo také hrát vedoucí roli ve skupině, což ukazuje jeho míra *dominance*. Při své činnosti *důvěřuje v úspěch*, který vnímá jako pravděpodobný výsledek své činnosti, a předpokládá, že dosáhne svého cíle i při plnění těžkých úkolů a to vzhledem k možnosti zdaru. Má přiměřenou *sebekontrolu*. Umí se dobře organizovat, když přijde na věc a dokáže se donutit k disciplinované a soustředěné práci. Občas však odkládá své povinnosti. Jeho *orientace na status* je průměrná. Snaží se vynakládat přiměřené úsilí k dosažení dobrého postu a role ve společnosti. Kariérní postup mu není proti mysli a je pro něj určitou motivací. Je *soutěživý* a rád vítězí nad ostatními, má bojovného ducha a občas má tendenci k poměrování. Díky čemuž se posouvá dál. Je *cílevědomý*. Umí si stanovit cíle v přítomnosti i do budoucna. Přibližně ví, kam chce směřovat, čeho a jak chce dosáhnout. Není *flexibilní*, nerad se přizpůsobuje novým situacím, nemá rád změny a necítí se v neznámých a nových situacích příliš dobře. Není *ochotný učit*

se, přijímat nové znalosti a rozšiřovat je. Netouží po vědění a po rozvoji své osobnosti.

### ***INVENTÁŘ schopností a vlastností:***

Peer mentor dosáhl v první skupině příznivých vlastností pro řízení hodnocení 2, v druhé skupině schopností, dovedností a znalostí hodnocení 3 a ve třetí skupině vlastností málo příznivých pro řízení hodnocení 2. Z čehož vyplývá, že peer mentor má přiměřenou úroveň dopravního charakteru.

### ***ROZHOVOR:***

Peer mentor se shoduje s výpověďmi ostatních peer mentorů a nemá vyhraněné názory k jednotlivým tématům probíraných v průběhu rozhovoru. Domníváme se, že to může být způsobeno krátkým působením peer mentora v projektu nebo jeho neochotou vyjadřovat své odlišné názory a mínění.

#### **9.3.10. Peer mentor 10**

##### ***NEO:***

**NEUROTICISMUS:** Peer mentor v této dimenzi dosahuje hodnot mírně nižších, než odpovídá normě. Můžeme však říct, že je psychicky vyrovnaný, schopný zvládat zátěž a stresové situace. Občas může prožívat pocity smutku, strachu nebo viny.

**EXTRAVERZE:** Zde se hodnoty nijak výrazně neliší od normy. Peer mentor je průměrně aktivní, je rád ve společnosti, ale zároveň si cení soukromí, kde v klidu čerpá energii.

**OTEVŘENOST:** Hodnoty jsou trochu nižší než norma. Stále však můžeme říct, že peer mentor je praktický, ale snaží se přemýšlet o nových způsobech, jak dělat věci nově. Usiluje o rovnováhu mezi užíváním starých a nových postupů.

**PŘÍVĚTIVOST:** V této dimenzi se hodnoty shodují s normou. Peer mentor je srdečný, důvěřivý a přívětivý, občas se u něj projevuje tvrdohlavost a raději s ostatními soupeří, než spolupracuje.

**SVĚDOMITOST:** Zde se dosažené hodnoty téměř neliší od normy. O peer mentorovi se dá konstatovat, že je spolehlivý a průměrně výkonný. Obecně má jasně stanovené cíle, ale zároveň je schopen svou práci odkládat.

### ***LMI:***

Peer mentor dosahuje nejvýraznějších hodnot v dimenzi flow, internalita, kompenzační úsilí, hrdost na výkon a sebekontrola, tyto hodnoty jsou velmi nízké. Podprůměrných hodnot dosahuje v dimenzi ochota učit se, samostatnost, orientace na status. Zbylé dimenze mají průměrné hodnoty.

*Flow* peer mentora ukazuje, že se nevěnuje úkolům s nasazením, velkou intenzitou a vysokým soustředěním. Nemá tendenci ponořit se do práce. Jeho *internalita* nám říká, že si nevysvětluje výsledky svých činností vnitřními příčinami, ale vnějšími tzn., že věci nechává v rukou osudu, náhody a štěstí. Má nízké *kompenzační úsilí*, nekládá žádnou námahu či osobní investice do kompenzace případného neúspěchu. Netrápí se strachem z neúspěchu. Nemá potřebu *hrdosti na svůj výkon* či úspěch a není závislý na výkonu a tak se nesnaží podávat maximální výkony v práci. Nemá *sebekontrolu*, zapomíná na své povinnosti a věnuje se převážně svým potřebám. Nedokáže se donutit k disciplinované a soustředěné práci. Má špatnou organizaci práce a času. Nerad přijímá nové znalosti. Nemá touhu po vzdělání a vědění a nerad investuje svůj čas a námahu, aby se naučil něco nového, což vyjadřuje malá *ochota učit se*. Není *samostatný*, nechává zodpovědnost na druhých, akceptuje direktivitu ze strany ostatních a nemá problém s tím, když za něj někdo rozhoduje. *Orientaci na status* má velmi nízkou. Nesnaží se o dosažení důležité role a předního místa ve společnosti. Nevyhledává sociální uznání a nedbá na svůj pracovní postup. Pokud se pustí do nějaké úkolu, umí pracovat *vytrvale*, soustředěně, s nasazením a udržuje si stálou energii téměř po celou dobu práce a nenechá se lehce rozptýlit. Jeho *dominance* naznačuje, že je ochoten vést druhé lidi a ovlivňovat je, případně se i ujmout



iniciativy a mít vedoucí roli ve skupině. Dokáže se *angažovat* do práce, být aktivní i ambiciózní, když má pro něj práce smysl a v tom případě ji také může vnímat jako prioritu. *Důvěřuje v úspěch* a v pozitivní výsledek svých činností, pokud existuje možnost zdaru a také částečně věří v dosažení svých cílů. Přiměřená *flexibilita* značí, že se poměrně dobře vyrovnává se změnami a s novými situacemi. Vítá změny, které přinesou něco pozitivního. Je průměrně *nebojácny*. Nemá velké obavy ze selhání, neúspěchu či negativního hodnocení. Dokáže odolávat zátěži a frustraci. Výsledky jeho činnosti nejsou poznamenány např. stresem v náročných situacích. Jeho preference obtížnosti je průměrná. Přímo nevyhledává obtížné úkoly, ale pokud se k nim dostane, nevyhýbá se jim a vnímá je jako určitou výzvu. Příležitostně je *soutěživý* a rád se porovnává s druhými. Nemusí být však za všech okolností lepší než ostatní. Konkurenci vnímá jako povzbuzení či motivaci. Má nějaké plány a cíle do budoucna a přibližně ví, kam bude směřovat, čeho chce dosáhnout a jak toho dosáhne, což odpovídá jeho *cílevědomosti*.

### **INVENTÁŘ schopností a vlastností:**

Peer mentor získal v první skupině příznivých vlastností pro řízení známku 2, v druhé skupině schopností, dovedností a znalostí má známku opět 2 a ve třetí skupině málo příznivých vlastností pro řízení má hodnocení 3. Z uvedeného vyplývá, že peer mentor má přiměřenou úroveň dopravního charakteru.

### **ROZHOVOR:**

Peer mentor opakovaně v průběhu rozhovoru hodnotil besedy a jejich průběh. To, co se mu nejvíce a nejméně líbilo. „*Radost mi přinášeli ty lidi, co naslouchali, co se ptali a bylo vidět, že je to zajímavá. Nejvíce mi vadilo, když o to neměli zájem, dělali bordel a neptali se, to mě dožíralo.*“ Nejvíce se lišil v postoji k projektu: „*Myslím si, že pro ty mladé řidiče to nemá absolutně cenu pro ně dělat takový projekt, protože oni to neposlouchají a ani si nepřipouštějí v tom věku od 18 do 23, že by se jim něco takového mohlo stát. Bylo by to lepší dělat pro ty zkušenější řidiče, protože ty dospělý lidi o tom už jinak přemýšlejí.*“ Zároveň měl však snahu vyjádřit se k tomu, co by mělo smysl a co

by mohlo fungovat na mladé řidiče. Což je zjednodušeně vytvoření „bloku v hlavě“ pomocí nějakého simulátoru. Nejvíce se lišil v názoru na peer metodu, kterou nevnímá jako vhodnou formu předávání informací mladým lidem a zároveň se domnívá, že starší peer mentoři jsou lepší a mají více zkušeností. V dalších tématech se nijak výrazně nelišil od ostatních peer mentorů.

### **9.3.11. Dílčí závěr**

Na základě výsledků z NEO pětifaktorového osobnostního inventáře u jednotlivých peer mentorů lze konstatovat, že se svými hodnotami přibližně drží normy ve všech dimenzích dva peer mentoři. Dva peer mentoři se pohybují buď nad normou, nebo pod normou v jedné dimenzi. Ve dvou dimenzích jsou nad normou nebo pod normou tři peer mentoři. Ve třech dimenzích se od normy směrem nahoru nebo dolů odlišují dva peer mentoři. Jeden peer mentor se odchyluje od normy směrem nahoru či dolů ve čtyřech dimenzích.

Můžeme konstatovat na základě výsledků z dotazníku motivace k výkonu – LMI u jednotlivých peer mentorů, že dosahovali celkových skóre v rozmezí celkové šíře škály. Nejvíce peer mentorů se však na základě výsledků celkových skóre pohybuje v pásmu podprůměru, kterému odpovídají celkové skóre 1, 2 a 3. Je to celkem 5 peer mentorů. Tři peer mentoři se, dle hodnot celkových skóre, řadí do pásma průměru, čemuž odpovídají hodnoty celkových skóre 4, 5 a 6. Nakonec dva peer mentoři mají hodnoty celkových skóre spadající do pásma nadprůměru, kterému odpovídají hodnoty celkových skóre 7, 8 a 9.

Na základě výsledků v Inventáři schopností a vlastností se ukázalo, že sedm peer mentorů má vyhovující úroveň dopravního charakteru a tři peer mentoři nemají vyhovující úroveň dopravního charakteru. Ve skupině příznivé vlastnosti pro řízení mají všichni peer mentoři hodnoty odpovídající dobrému dopravnímu charakteru a to samé platí o skupině schopnosti, dovednosti a znalosti. Avšak ve skupině málo příznivé vlastnosti tři peer mentoři dosahují nepříznivých hodnot pro řízení, tedy hodnoty 4 a 5 a na základě toho lze konstatovat, že nemají celkově dobrou úroveň dopravního charakteru.

Na základě analýzy jednotlivých rozhovorů se domníváme, že se peer mentoři poměrně výrazně navzájem ve svých názorech a výrocích neodlišovali až na ojedinělé názory některých peer mentorů, které byly vyhraněnější než jiné. Někteří však uváděli zajímavé postřehy a poznámky, které nezmiňovali ostatní peer mentoři, což bylo podmíněno zejména ojedinělou životní zkušeností či zkušeností v průběhu projektu anebo okolnostmi dopravní nehody.

## 10. Diskuze

Na základě výsledků našeho výzkumu lze konstatovat, že jsme schopni si odpovědět na výzkumné otázky, které jsme si kladli v úvodu praktické části diplomové práce. Výchozími údaji pro výzkum byly kvantitativně vyhodnocená data z NEO, LMI a kvalitativně zpracovaná data z polostrukturovaných rozhovorů.

Pro výzkum jsme si zvolili kombinaci několika metod, abychom minimalizovali jejich nevýhody a zároveň se tak pokusili vytěžit maximum z jejich výhod. NEO a LMI jsme použili k získání kvantitativních dat a informací o peer mentorech, jejich postojích a názorech, které bychom jen těžko získávali jinou formou. Inventář schopností a vlastností jsme použili pro zpestření výzkumných dat a zjištění úrovně dopravního charakteru, jehož kvalitu je zajímavé znát u lidí, kteří svým působením mají ovlivnit postoje k řízení u budoucích řidičů. Polostrukturovaný rozhovor jsme se rozhodli použít pro doplnění a podkreslení dat z dotazníků a pro získání informací, postojů a názorů, které nám předchozí diagnostická metoda nemohla poskytnout.

NEO, LMI a Inventář schopností a vlastností jsme vyhodnotili kvantitativně. Získali jsme tak metrická data, se kterými se dalo dále pracovat, např. z nich vypočítat aritmetický průměr, na základě kterého jsme mohli jednotlivá data interpretovat. U LMI se tyto naměřené hodnoty (hrubé skóry) daly dále převádět na standardní skóry a staniny, pomocí nichž jsme mohli výsledky lehce porovnávat a interpretovat. Vzhledem k tomu, že náš výzkumný vzorek čítal pouze 10 probandů, nemělo smysl provádět matematicko-statistickou analýzu, takže jsme jednoduše srovnávali hrubé skóry s normami příslušné populace a na základě toho je interpretovali u každého peer mentora zvlášť.

Na základě výsledků peer mentorů v NEO lze konstatovat, že peer mentoři nejsou zvýšeně neurotičtí a jsou spíše vyrovnaní. Může to být dáno dobrými kompenzačními schopnostmi a schopností dobře zvládat zátěž a stres. Dle našeho uvážení by na tyto výsledky (6 peer mentorů v rámci normy, 4 pod normou) mohla mít vliv i rehabilitační funkce projektu Close to, tedy možnost důkladně zpracovat nehodu a její následky ve skupině lidí, kteří mají podobnou zkušenost a poté předávání této zkušenosti na besedách. Co se týče jejich intravertního nebo extravertního ladění jsme toho názoru, že je to ovlivněno zejména vrozenými predispozicemi a je tedy přirozené, že se peer mentoři se svými hodnotami nacházejí v dimenzi extraverze pod normou, v normě i nad normou. Peer mentoři se zapojili do projektu Close To dobrovolně. Měli k tomu nejrůznější motivaci a pohnutky, mimo jiné: poznat nové lidi, mít nové zkušenosti a nové zážitky, což podle našeho názoru odpovídá výsledkům, kterých peer mentoři dosahovali v dimenzi otevřenost. Nejvíce jich mělo hodnoty pohybující se kolem normy, ale také nad normou. Myslíme si, že peer mentoři tím, že se aktivně účastnili projektu Close To, prokázali svou ochotu pomáhat druhým, ochotu spolupracovat, také svou vlídnost a laskavost, což vysvětluje, proč všichni peer mentoři, až na jednoho, dosahovali hodnot kolem normy. Peer mentoři v dimenzi svědomitost dosahují nejčastěji hodnot kolem normy a pak nad normou a pouze jeden peer mentor má hodnoty pod normou. Vysvětlujeme si to tím, že lidé, kteří se zapojili do dobrovolné činnosti jako je činnost peer mentora v projektu Close To, jsou lidé, kteří jsou aktivní a výkonní. Domníváme se tak na základě toho, že aktivní účast v projektu představuje jakousi činnost „navíc“ tzn., že tato činnost nespadá do povinností peer mentorů, ale rozhodli se pro ni na základě vlastní iniciativy a uvážení.

V dimenzích motivace k výkonu dosahovali peer mentoři rozdílných celkových skóre a globální míra motivace k výkonu je u peer mentorů rozložena v celé šíři jednotlivých škál od podprůměrných hodnot po nadprůměrné. Rozsah této práce nám nedovoluje vyjadřovat se ke každé ze sedmnácti dimenzí zvlášť. Pokusíme se to tedy shrnout. Domníváme se, že globální míra motivace nesouvisí s motivací k činnosti peer mentorů a s jeho aktivitou v projektu. Vycházíme z porovnání mezi výsledky naměřenými v LMI a počtem besed, které peer mentor absolvoval. Uvedeme příklad. Peer mentor s celkovým skórem motivace k výkonu 2 byl na

šesti besedách a peer mentor s celkovým skórem motivace k výkonu 9 byl na 1 besedě. Můžeme říct, že průměrné hodnoty LMI, tedy celkový skór 4, 5, 6 odpovídá normě a vše co je nad nebo pod je určitým způsobem odchylka. Při hodnotách celkových skórů 1 či 9 by se dalo hovořit přímo o extrému. Klademe si tedy otázku, proč je 5 z 10ti peer mentorů v pásmu podprůměru a dokonce tři peer mentoři mají celkové skóry odpovídající extrému. Náš předpoklad je, že dopravní nehoda je vysoce traumatizující zážitek, v jehož důsledku případně v důsledku okolností dopravní nehody a následků, jako je soud, zranění, přístup okolí apod. může dojít k určitým změnám v osobnosti jedince, ke změnám v postojích a třeba i ke změnám v žebříčku hodnot. Výsledky mohou být ovlivněny také dobou od uplynutí dopravní nehody.

Počátečním předpokladem pro náš výzkum bylo, že spolu nějakým způsobem souvisí vlastnosti peer mentora a jeho výkonová motivace. Jen pro zajímavost jsme se pokusili korelovat výsledky naměřené v NEO s výsledky naměřené v LMI. Konkrétně jsme spolu korelovali hrubé skóry jednotlivých dimenzí v NEO s celkovým hrubým skórem v LMI. Korelace byla signifikantní na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$  pouze u dimenze extraverte. Tyto hodnoty jsou však neprůkazné pro malou velikost výzkumného souboru (proto jsme si také stanovili pouze výzkumné otázky a ne hypotézy pro náš výzkum). Otázkou vzájemného vztahu dimenzí NEO a LMI se zabývali také výzkumy. Např. Scholz a Schuler (1993 In: Schuler a Prochaska, 2003), kteří zjistili, že motivace k výkonu souvisí signifikantně více s celkovými výsledky assessment centra než jednotlivými dimenzemi Big 5. Může se to vysvětlit dvěma způsoby (Schuler a Prochaska, 2003, s.8):

1. Motivace k výkonu je něco jiného, v profesním kontextu více relevantního, než je Big 5.
2. Motivace k výkonu jde svým způsobem „napříč“ velkými vlastnostmi, přičemž případně vystihuje rysy zvláště relevantní v profesním kontextu.

Ones (1993 In: Schuler a Prochaska, 2003) hovoří ještě o tzv. superfaktoru, který může motivaci k výkonu představovat a který slučuje neuroticismus, svědomitost a přívětivost.

V práci jsme se již nemohli věnovat zajímavému faktu, že osobnostní vlastnosti zjištěné pomocí dotazníků neodpovídají osobní výpovědi peer mentora. Např. peer mentor, který má velmi nízkou hodnotu v dimenzi cílevědomost se popisuje jako cílevědomý, peer mentor s nízkou hodnotou samostatnosti jako samostatný, nebo peer mentor, který o sobě tvrdí, že je velmi hodný, ochotný a přívětivý a má v dimenzi přívětivost hodnoty výrazně pod normou. Tato rozdílná hodnocení nás přivádí na myšlenku, že při zpracování dat je třeba brát v úvahu činitele, kteří mohly výzkum ovlivnit. Jednak mohla hrát roli osobnost posuzujícího, jeho percepce, pohled na věc a zároveň osobnosti jednotlivých peer mentorů, míra jejich motivace, snaha zalíbit se, či být viděn v lepším světle nebo ochota vyhovět výzkumníkovi.

Co se týče interpretace výsledků rozhovoru, peer mentoři neměli příliš vyhraněné názory anebo je až na výjimky nevyjadřovali. Mohlo to být způsobeno tím, že si peer mentoři chtěli uchovat spíše pozitivní vzpomínky na projekt. Dále to mohlo být ovlivněno osobou examinátora, který byl součástí projektu jako peer coach a peer mentoři to mohli vnímat jako určitý svazující element ve vyjadřování zejména negativních pocitů v rámci ohleduplnosti k osobě examinátora (examinátor však předem vysvětlil svou nezaújatou pozici v projektu). Mohlo to být ovlivněno i způsobem kladení otázek a celkovým přístupem k peer mentorům. Na druhou stranu se domníváme, že díky věkové blízkosti examinátora a peer mentorů a kamarádskému přístupu (examinátor s peer mentory absolvoval přípravný kurz a s většinou se tak poznal osobně) se cítili uvolněně a neohroženě a na základě toho usuzujeme, že strach v nevyjadřování vyhraněných názorů nehrál roli.

Poznatky z literatury nám říkají například dle Nakonečného (1992), že vztah k práci významně ovlivňují osobnostní charakteristiky. Na základě toho můžeme vyvozovat, že činnost v projektu Close To vyhledávají jedinci s určitými vlastnostmi, motivy, postoji či hodnotami. To se nám z části potvrdilo a z části ne, což je pochopitelné např. proto, že peer mentoři přicházeli do projektu z rozdílných „zdrojů“. Peer mentoři se z části ve své motivaci k zapojení do projektu shodovali, z části ne. Někteří peer mentoři měli podobné některé osobnostní vlastnosti, ale to nic nemění na skutečnosti, že jsou to osobití jedinci spíše se odlišující než podobající. Z poznatků dále vyplývá, že osobnost jedince je formována pracovní

činností a prostředím, v tomto kontextu se hovoří o tzv. socializaci povoláním (Nakonečný, 1992). Mohli bychom tedy přepokládat, že osobnostní charakteristiky peer mentorů budou ovlivňovány jejich aktivitou v Close To. Z literatury také víme, že vývoj většiny rysů osobnosti probíhá od dětství zhruba do 30. věku života jedince (Hřebíčková a Urbánek, 2001). Peer mentoři zapojení do projektu Close To ve věkovém rozmezí od 17 do 26, jsou tedy stále ještě ve věku, kdy se jejich osobnostní rysy dotvářejí. O vlivu projektu Close To na utváření osobnostní rysů peer mentorů bychom mohli hovořit v případě, že by peer mentoři byli do projektu zapojeni systematicky po delší časové období např. dvou let.

V rámci teoretické části jsme se potýkali s problémy týkající se nedostatku relevantní literatury k tématu peer programů v oblasti dopravy. Peer programy jsou využívány k prevenci sociálně patologických jevů ve společnosti, ke kterým patří i nehodovost. U nás se však používají zejména v protidrogové prevenci. Dokonce i tvůrci projektu Close To kompletně převzali zásady peer programů vytvořené pro účely protidrogové prevence, bez snahy tyto zásady nějakým způsobem modifikovat na potřeby projektu Close To.

V praktické části diplomové práce jsme se museli vypořádat s malým počtem peer mentorů zapojených do projektu Close To. S tímto problémem se potýkali i organizátoři projektu Close To ve všech participujících zemích. Původní představa o počtu peer mentorů byla původně mnohem vyšší, než nakonec odpovídalo skutečnosti. Důvodem je, že velmi málo mladých lidí je ochotno sdělovat svůj zážitek z dopravní nehody na veřejnosti. V ČR byla původní představa +/- 40 peer mentorů. Na školení jich přišlo celkem 25, ale besed se účastnilo pouhých 10 peer mentorů. V důsledku to pro náš výzkum znamenalo slevit z původního plánu 15 peer mentorů a provádět výzkum pouze s 10ti aktivními peer mentory.

Dalším problémem, s kterým jsme se museli potýkat, byla návratnost dotazníků. Peer mentoři obdrželi dotazníky buď při osobním setkání, nebo prostřednictvím e-mailu a byli požádáni, aby je po vyplnění odeslali poštou na adresu místa určení. Poté, co během půl roku byly doručeny na určenou adresu dotazníky pouze od 4 peer mentorů, opětovně jsme vyzývali peer mentory k navrácení vyplněných dotazníků. Někteří nereagovali na opětovné e-mailové

výzvy, tak jsme přešli na telefonickou formu výzvy, kdy již zareagovali všichni peer mentoři a dotazník poslali zpět. Po obdržení dotazníků jsme je požádali o rozhovor, s kterým ochotně všichni souhlasili. V průběhu rozhovoru byli peer mentoři velmi vstřícní a obětavě odpovídali na všechny kladené dotazy. V tom mohlo hrát značnou roli aktivní zapojení výzkumníka do projektu jako peer coach a tedy to, že ho téměř všichni peer mentoři osobně znali již před realizací rozhovoru.

Pro další výzkumy a studie tohoto tématu bychom mohli doporučit rozšíření výzkumného souboru. Je tedy zapotřebí přijít na to, jak zapojit do činnosti větší množství peer mentorů. V případě většího výzkumného vzorku má smysl provádět matematicko-statistickou analýzu a stanovit si hypotézy, např.:

H1: Existuje vztah mezi určitými osobnostními rysy a motivací k výkonu.

H2: Peer mentoři mají obdobné osobnostní rysy a motivaci k výkonu.

Pokud by se projekt Close To realizoval v budoucnu formou alternativních trestů, v takovém případě by bylo nasnadě prozkoumat jak efektivnost projektu, tak osobnost a motivaci „nedobrovolně“ zapojených peer mentorů. Pokud by se projekt Close To realizoval v jakékoliv formě, bylo by zajímavé se zaměřit na to, co hraje u peer mentora největší vliv při vyprávění příběhů a co tedy nejvíce žáky ovlivňuje, zda je to např. osobnost peer mentora, samotné vyprávění nehody a její okolnosti anebo způsob přednesu.

Praktický přínos této práce vidíme v možnosti využití poznatků při výběru budoucích peer mentorů a při realizaci přípravného kurzu pro peer mentory. Práce odkrývá osobnosti peer mentorů a jejich motivace, což je užitečné v rámci dobrovolnické činnosti.



## 11. Závěry

Na základě výsledků získaných ze standardizovaných dotazníků, nestandardizovaného inventáře a analýzy polostrukturovaných rozhovorů lze konstatovat, že pro námi zkoumaný soubor platí:

- Osobnostní rysy jednotlivých peer mentorů zapojených do projektu Close To jsou různorodě rozloženy v každé dimenzi. Pod normou a v normě jsou v dimenzi neuroticismus a přívětivost. V dimenzi extraverze, otevřenost a svědomitost jsou hodnoty od výrazně pod normou, přes normu až po hodnoty výrazně nad normou.
- Výkonová motivace peer mentorů zapojených do projektu Close To odpovídá hodnotám podprůměrným, průměrným i nadprůměrným. V každé dimenzi jsou peer mentoři rozdílně zastoupeni v celé šíři hodnotové škály. Stejně tak je tomu u celkových skóre, které jsou různorodě rozloženy od podprůměrných hodnot až po nadprůměrné hodnoty.
- Na základě výsledků můžeme konstatovat, že se liší výkonová motivace a osobnostní rysy peer mentorů podílejících se na projektu Close To.
- Inventář schopností a vlastností nám ukázal, že peer mentoři mají ve většině případů vyhovující úroveň dopravního charakteru. Ve třech případech tomu dosažené výsledky neodpovídají.
- Peer mentoři se v názorech a postojích k činnosti peer mentora a k projektu přibližně shodovali. Nijak výrazně se ve svých výrocích neodlišovali ani u motivace k činnosti peer mentora a u motivace k zapojení se do projektu.
- V otázkách týkajících se všech činností souvisejících s projektem Close To se peer mentoři zásadně nelišili ve svých výpovědích až na výjimečné případy, které byly podmíněny ojedinělou životní zkušeností či zkušeností získanou v průběhu spolupráce na projektu anebo to bylo dáno okolnostmi dopravní nehody.

## Souhrn

Mladí lidé jsou značným potenciálem pro další generace. Neměli bychom tedy opomíjet vysokou míru úrazovosti mladých lidí, čemuž přispívá i velmi vysoká nehodovost mladých řidičů. Tyto nehody nezřídka kdy končí fatálně, v nehorším případě ztrátou lidských životů či vážnými následky např. zdravotními či finančními, se kterými se pak člověk často může potýkat i celý život. Není tedy překvapením, že se s tímto fenoménem snaží moderní společnost více či méně systematicky vypořádat a snižovat neblahé důsledky motorismu a především nehodovosti. K opatření ke snížení nehodovosti patří také dopravně preventivní projekty, jakou jsou např. Nemyslíš – Zaplatíš, The Action nebo Close To, kterému jsme se věnovali v této práci.

Dopravní tematikou z různých pohledů se u nás zabývalo již mnoho specialistů z nejrůznějších vědních oborů (Havlík, Hoskovec, Štikar, Štikarová, Široky, atd.). Řešili nejrůznější specifika, klasifikaci, potřeby dopravy a vše, co k ní neodmyslitelně patří. Zabývali se i historií dopravy, která jim umožnila předvídat vývoj dopravy a odhalit tak jisté zákonitosti progresu motorismu. K dopravě neodmyslitelně patří řidič. Při činnosti řidiče musíme vzít v úvahu jeho komplexní kapacitu, kterou tvoří zdravotní stav, osobnostní vlastnosti, schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti a také morální vlastnosti (Havlík, 2005). U řidiče sledujeme zejména jeho senzorické procesy, pozornost, rozhodování a reagování, orientaci a vnímání, inteligenci a jeho osobnost. Na základě toho je pak možné vytvořit typologii řidičů (Hoskovec, Šmolíková, Štikar, 2006). Všude tam, kde má v dopravě místo člověk, můžeme využít poznatků z dopravní psychologie. Poznatky z psychologie se uplatňují i v rámci prevence v dopravě.

Velmi důležitou otázkou v silničním provozu je bezpečnost a již zmiňovaná prevence, která má své nezastupitelné místo v předcházení negativních jevů v dopravě a její opatření pomáhají zvyšovat bezpečnost. (Bakalář, Friml a Přerovský, 1977) Jedním ze zásadních problémů v dopravě a zároveň negativním jevem číslo jedna jsou dopravní nehody a s nimi ve všech pádech skloňovaná nehodovost. Vysoká míra nehodovosti sebou přináší i otázku rehabilitace, jelikož dopravní nehoda patří mezi psychotraumatizující zážitky a je třeba se jimi zabývat, protože může jedince velmi negativně ovlivnit v další činnosti (Bakalář 1976).

Neméně důkladně bychom se měli věnovat i rizikovým faktorům jako jsou např. rychlost, únava, alkohol a jiné drogy. Dále bychom se měli zabývat dopravním chováním a aspektem, které ho ovlivňují a také činností řidiče a jejími determinujícími činiteli. Další velkou otázkou jsou různé věkové a rizikové skupiny v dopravě, kterými se rozumí takové skupiny lidí u kterých je zřejmé vyšší riziko vzniku dopravní nehody nebo projeví nevhodné chování či neukázněnost v silničním provozu (Höfner, 1976). Mezi ně patří hlavně děti, mladiství řidiči a senioři. S čímž je spojena i dopravní výchova, která by měla probíhat již od raného dětství až po dospělost, kde by se však měly znalosti zejména už jen prohlubovat a upevňovat (Límová, 2006).

Peer program je jednou z variant primární prevence a hraje důležitou roli v silničním provozu a to zejména při předávání informací mladým řidičům, kde by jiný způsob předání informací neměl takovou účinnost. Významnou roli zde hraje věková blízkost, emotivnost a názorová shoda mladých lidí. Peer program prošel svým vývojem až do dnešní podoby, ve které se uplatňuje i v dopravně preventivních projektech. U nás je to zejména projekt Close To. Peer programy jsou funkční hlavně díky tzv. peer pressure, kdy jedinci nedostanou pouze informace, ale nevědomě přebírají i postoje, hodnoty a chování (Demesová, 2008). Peer programy užívají specifické teorie, které cíleně podporují účinnost těchto programů. V peer programu a všude tam, kde se užívají jeho principy hraje zásadní roli peer mentor. Právě on je tím klíčovým prvkem, a proto je dobré znát osobnost těchto peer mentorů a mít představu o tom, jak by měl vypadat „ideální“ peer mentor, abychom mohli tímto směrem rozvíjet osobnosti jednotlivých peer mentorů. Také je žádoucí znát jejich motivaci k zapojení se do projektu, aby bylo možné je do budoucna cíleně motivovat a podporovat v činnosti. Peer mentoři musí nejdříve projít řádným „výcvikem“, aby mohli vykonávat činnost peer mentora, a v průběhu zapojení se do peer programu se průběžně zdokonalují pomocí různých školení, kde získávají nové znalosti a osvojují si nové dovednosti.

Peer metoda byla využita i v dopravně-preventivním projektu Close To, který je cíleně zaměřen na mladé řidiče motorových vozidel (Hamerníková, 2008). Projekt Close To u nás probíhal ve dvou bězích. Druhý běh proběhl na základě uspokojivých výsledků z běhu prvního, kde se ukázalo, že emotivní způsob předávání informací mladým řidičům funguje a dochází k pozitivní změně postojů.

Smyslem projektu je, že mladí řidiči, kteří mají zkušenost s dopravní nehodou, mohou tuto svou zkušenost předat začínajícím řidičům (CDV, 2004?). Tito mladí řidiči tedy tzv. peer mentoři chodí na besedy, všude tam, kde se nachází zájemci o řidičské oprávnění, vyprávět svůj příběh dopravní nehody. Předtím projdou přípravným kurzem. Důležitou roli v projektu hrají, vedle peer mentorů, autoškoly, ale i jiné školy (střední a odborná učiliště), kde se nachází cílová skupina mladých řidičů. Instruktoři těchto autoškol či učitelé ze škol mohou projít podobným přípravným kurzem jako peer mentoři a vhodně tak podpořit působení peer mentora na besedách a zvýšit tak účinnost projektu. Důležitou součástí celého projektu jsou také dotazníky, pomocí kterých se zjišťuje účinnost programu.

Ve výzkumné části práce jsme se věnovali osobnosti peer mentora, jeho výkonové motivaci, motivaci k zapojení se do projektu Close To, dále jeho motivaci k činnosti peer mentora a také postoji k projektu Close To. Do výzkumu bylo zapojeno deset peer mentorů, tedy všichni aktivní peer mentoři, kteří se podíleli na projektu Close To. Zúčastnili se přípravného školení a chodili na besedy do škol. Zdrojem peer mentorů byla probační a mediační služba, České sdružení obětí dopravních nehod, Masarykova Univerzita v Brně. Peer mentoři se do projektu zapojovali také prostřednictvím osobního kontaktu s realizačním týmem projektu Close to v ČR (psychologové z CDV) anebo vlastním přičiněním po získání informací o projektu nejčastěji skrze internet.

Výzkum byl prováděn pomocí standardizovaných metod. Mezi ně patří NEO pětifaktorový osobnostní inventář a dotazník výkonové motivace – LMI. Těmito metodami jsme zjišťovali výkonovou motivaci peer mentorů a jejich osobnostní vlastnosti. Další metodou byl polostrukurovaný rozhovor, který jsme použili za účelem zjištění postoje peer mentorů k projektu Close To, jejich motivace k zapojení se do projektu a k činnosti peer mentora, také ke zjištění postojů k peer metodě a v neposlední řadě k prozkoumání jejich osobnostních vlastností. Pro zajímavost jsme do výzkumu zařadili i nestandardizovaný Inventář schopností a vlastností, který zjišťoval úroveň dopravního charakteru jednotlivých peer mentorů.

K ověření výzkumných otázek jsme použili kvantitativní vyhodnocení u inventáře schopností a vlastností a také u NEO a LMI. U standardizovaných

dotazníků jsme nevyužili matematicko-statistickou analýzu, protože by neměla žádnou průkaznou hodnotu z důvodu malého výzkumného souboru. Porovnávali jsme tedy naměřené hodnoty s normou pro danou populaci u celé skupiny peer mentorů a zároveň u každého peer mentora zvlášť. Rozhovor jsme vyhodnotili pomocí kvalitativní analýzy.

Na základě kvalitativní analýzy byly určeny kategorie. Do těchto kategorií šly začlenit výroky, názory a postoje peer mentorů, které se navzájem nijak zásadně nelišily až na výjimečné případy. To se ovšem nedá konstatovat o výsledcích získaných pomocí NEO a LMI, kdy se peer mentoři ve své výkonové motivaci značně liší a liší se také ve svých osobnostních vlastnostech.

Výsledky naší práce mohou napomoci v další realizaci projektu Close To a to zejména při výběru vhodných peer mentorů, na základě našeho mapování v oblasti motivace, osobnosti a postojů peer mentorů zapojených do druhého běhu projektu Close To. V průběhu psaní diplomové práce jsme narazili na oblasti, které mohou sloužit jako témata k dalším výzkumům (jak realizovat projekt Close To v budoucnu; s tím může být spojena další otázka, a to jak zefektivnit školení pro peer mentory a pro učitele autoškol, středních škol a učilišť; zabývání se účinností dopravně preventivních projektů).

## Seznam literatury

Atkinson, R. L. et al.: Psychologie. Portál, Praha 2003.

Antušek, I.: Lexikon začínajícího řidiče. Grada, Praha 1998.

Bakalář, E., Friml, K. & Přerovský, K.: Čas běží i za volantem. Člověk, věk a motorismus. Nakladatelství dopravy a spojů, Praha 1977.

Bakalář, E.: Psychologická rehabilitace řidičů v silniční a městské dopravě. In: I. Díl sborníku z mezinárodního symposia BESIP (9. – 11. 11. 1976). Bezpečnost silničního provozu. Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi. ČVTS společnost dopravy a spojů, Praha 1976.

Bartoš, A.: Diagnostika poruch vědomí v klinické praxi. UK, Praha 2004.

Bene, E., Hoskove, J. & Štikar, J.: Psychologie a fyziologie řidiče. Nakladatelství dopravy a spojů, Praha 1968.

Blažková, M.: Hodnocení účinnosti peer programu realizovaného Pedagogicko psychologickou poradnou Uherské Hradiště. Závěrečná oborová práce. Masarykova Univerzita, fakulta sociálních studií, katedra sociální politiky a sociální práce, Brno 2004 [online]. [cit. 2010-01-27; 16:14]. Dostupné z WWW: <<http://www.zkola.cz/zkedu/rodiceaverejnost/socialnepatologickejevayajejichpreven ce/zavislosti/jakpredchazetvznikuzavislosti/peerprogramy/necomalozteoriepeerpro gramu/13056.aspx>>

Brumovská, T. & Málková, G.: Typologie dynamiky mentoringového vztahu v programu Big Brothers Big Sisters / Pět P. Závěrečná zpráva z výzkumu na téma: „Výchova k dobrovolnictví – mentoring“. Hestia, Praha 2008.

Budinský, V.: Za volant jen s úsměvem. HZ group, Vimperk 2007.

Cemipírek, V., Pivoňka, K. & Široký, J.: Základy technologie a řízení dopravy. Univerzita Pardubice, Pardubice 2002.

Centrum dopravního výzkumu: Preparing the trainers of teachers / driving teachers. Brno [2010].

Centrum dopravního výzkumu: Manuál CZ. Brno [2010].

Centrum dopravního výzkumu: Project Close-to. 2009 [power pointová prezentace]

Centrum dopravního výzkumu: Projekt Close-to. 2009 [power pointová prezentace]

Centrum dopravního výzkumu: Close To: Risk preventiv for beginning drivers. [2004?] [Informační kartička]

Centrum dopravního výzkumu: Close To: Risk preventiv for beginning drivers. [2004?] [Informační leták]

- Centrum dopravního výzkumu: Close To: Risk preventiv for beginning drivers. [2004?] [Brožura]
- Demesová, L.: Hodnotenie efektivity Peer programu „Môj život“: Závěrečná správa epidemiologickej štúdie. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Trebišov 2008.
- Emmerová, I.: Primární prevence a programy prevence drogových závislostí v podmínkách ZŠ v Slovenskej republike. Pedagogická orientace 2003, 4, 73 – 82.
- Evans, L.: Traffic safety, Science Serving Society. Bloomfields Hills, Michigan 2004.
- Goleman, D.: Práce s emoční inteligencí. Columbus, Praha 2000.
- Groeger J. A.: Understandig driving, London: Routledge, Frontiers of Cognitive Science Psychology Press, 2002.
- Hamerníková, V.: Projekt CLOSE TO – šance pro mladé řidiče. CDV, 2008. [Interní dokument]
- Hartl, P. & Hartlová, H.: psychologický slovník. Portál, Praha 2004.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P. et al.: From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. Transportation Research Part F 2002, 5 (20),15.
- Havlík, K.: Psychologie pro řidiče. Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Portál, Praha 2005.
- Höfner, K. J.: Driver improvement – vývoj psychologických opatření k rehabilitaci pachatelů dopravních trestných činů. In: II. Díl sborníku z mezinárodního symposia BESIP (9. – 11. 11. 1976). Bezpečnost silničního provozu. Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi. ČVTS společnost dopravy a spojů, Praha 1976.
- Horáková, M.: Projekt Close-To a jeho možnosti využití ve výuce. E-pedagogium. Dostupné z WWW: <<http://www.upol.cz/fakulty/pdf/e-pedagogium>> [Note: přijato do tisku]
- Hořín, J.: Prevence nehod v silničním provozu: Nová definice, Veřejná správa. Ministerstvo vnitra, Praha 2001.
- Hoskovec, J., Šmolíková, J. & Štikar, J.: Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe). Karolinum, Praha 2006.
- Hoskovec, J., Štikarová, J. & Štikar, J.: Psychologie v dopravě. Karolinum, Praha 2003.
- Hoskovec, J., Pour, J. & Štikar, J.: Psychologie bezpečné jízdy. Nadas, Praha 1981.
- Hoskovec, J. & Štikar, J.: Úvod do psychologie v dopravě: Psychologické kompendium pro pracovníky v silniční dopravě. Nadas, Praha 1973.
- Hoskovec, J. & Štikar, J.: Starší řidič za volantem. Nadas, Praha 1972.

- Hoskovec, J., Pour, J. & Štikar, J.: Mládež a silniční doprava. Nadas, Praha 1970.
- Hřebíčková, M. & Urbánek, T.: NEO pětifaktorový osobnostní inventář (podle NEO Five-Factor Inventory P. T. Costy a R. R. McCrae). První české vydání. Testcentrum, Praha 2001.
- James, L. & Nahl, D.: Road rage and aggressive driving. Prometheus Books, N. Y. 2000.
- Kachlík, P.: Návykové látky, rizika jejich zneužívání a možná prevence. 1. Vydání Brno. PdF MU v Brně 2003. Dostupné z WWW: <[www.ped.muni.cz](http://www.ped.muni.cz)>
- Kobliha, V. & Tošner, J.: O lidech a automobilech. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha 1980.
- Kobliha, V.: Soudně psychologická expertíza silničních dopravních nehod a osobnosti jejich pachatelů In: I. Díl sborníku z mezinárodního symposia BESIP (9. – 11. 11. 1976). Bezpečnost silničního provozu. Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi. ČVTS společnost dopravy a spojů, Praha 1976.
- Kolenčík, M.: Vytváranie a pôsobenie peer skupín mládeže v rámci výchovy k prosociálnosti. In Quo vadis výchova? Bratislava: Iuventa, 1997, 130 – 136.
- Kopecký, Z. & Pavlíček, K.: Dopravně bezpečnostní činnost. Police History, Praha 2005.
- Kováč, D.: Osobnosť. Od formovania k sebautváraniu. Ústav experimentálnej psychologie SAV, Bratislava 2002.
- Kratochvíl, S.: Základy psychoterapie. Portál, Praha 2006.
- Lašticová, L.: Peer program jako forma prevencie sociálno - patologických javov v okrese Dolný Kubín. Absolventská práca. Multimediálne centrum OADK, Dolný Kubín 2004.
- Leitner, M. & Lukášek, V.: Bezpečnost silničního provozu. Eurounion, Praha 2006.
- Límová, L.: Teorie dopravní výchovy. UK, Praha 2006.
- Macháček. I.: Nařízení 561, 3821 a AETR do kabiny. Systemconsult, Pardubice 2007.
- Miovský, M.: Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu. Grada, Praha 2006.
- Nakonečný, M.: Základy psychologie. Academia, Praha 1998.
- Nakonečný, M.: Encyklopedie obecné psychologie. Academia, Praha 1997.
- Nakonečný, M.: Psychologie osobnosti. Academia, Praha 1995.
- Nakonečný, M.: Motivace pracovního jednání a její řízení. Management Press, Praha 1992.



- Nešpor, K., Csémy, L. & Pernicová, H.: Zásady efektivní primární prevence. Praha: Sportpropag, 1999. Dostupné z WWW: <[www.drnespor.eu](http://www.drnespor.eu)>
- Nešpor, K., Csémy, L. & Pernicová, H.: Problémy s návykovými látkami ve školním prostředí. Časná a krátká intervence. Praha: Sportpropag 1998. Dostupné z WWW: <[www.drnespor.eu](http://www.drnespor.eu)>
- Nešpor, K., Fischerová, D., Csémy, L. & Pernicová, H.: FIT IN 2001 PLUS: Příručka pro spolupracovníky programu FIT IN na základních a středních školách. Sportpropag a Besip, Praha 1996.
- Nešpor, K.: Metodika prevence ve školním prostředí. 1996. Dostupné z WWW: <[www.drnespor.eu](http://www.drnespor.eu)>
- Nešpor, K.: Umí vaše dítě říci ne? Rodina a škola. 1996, 43 (10), 14.
- Nešpor, K.: Peer programy – hit dneška. Učitelství noviny 1995, 98 (28), 11.
- Nešpor, K.: Jak předcházet škodám působeným návykovými látkami u mládeže v České republice. In: Odborný bulletin k problematice mládeže. Mládež, společnost a stát 1994, č. 3, 20 - 32. Institut dětí a mládeže MŠMT ČR, Praha 1994.
- Ondrejko, P. & Poliaková, E.: Protidrogová výchova. Veda, Bratislava 1999.
- Plhánková, A.: Učebnice obecné psychologie. Academia, Praha 2003.
- Porada, V., a kol.: Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Linde, Praha 2000.
- Pospec, M.: Autonehody a jak na ně. Verifik, Voděradky 2008.
- Pfeiffer, R., Weiss, E., Panet, F., Horáková, M., Wacowska-Slezak, J., Nikiforou, M. et al.: MODULE CLOSE TO: Demonstration Report. Graz, 2009. Dostupné z WWW: <[www.close-to.net](http://www.close-to.net)>
- Pfeiffer, R., Walk, M., Reutter, U., Knauer-Lukas, M., Seda, E., Stelmachowicz-Pawyza, D., et al.: Initiative to establish innovative methods in driving school education by including peers who relate of their traffic accident occurrences. Final Report. FGM AMOR, Graz 2006. Dostupné z WWW: <[www.close-to.net](http://www.close-to.net)>
- Prouzová, Z.: Vztah vrstevnického vzdělávání k prevenci sociálně patologických jevů [online]. [cit. 2010-01-02; 15:03] Dostupné z WWW: <[www.planovanirodiny.cz/storage/brod08/23vztah\\_vzdelavani.pdf](http://www.planovanirodiny.cz/storage/brod08/23vztah_vzdelavani.pdf)>
- Repčík, J.: Dopravná psychológia. Alfa, Bratislava 1989.
- Schuler, H. & Prochaska, M.: Dotazník motivace k výkonu – LMI. První české vydání překlad a úprava S. Hoskocová. Příručka. Testcentrum, Praha 2003.
- Skládaná, P.: SARTRE 3 v České republice. Postoje řidičů k bezpečnosti silničního provozu. CDV, Brno 2005.
- Sobotka, P. & Tesařík, J.: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2009. Ředitelství služby dopravní policie Policejního

prezidia ČR [online]. [cit. 2010-02-01; 11:11] Dostupné na WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-283973.aspx>>

Stojan, M., et al.: Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů. MSD, Brno 2008.

Svenson, G. R. et al.: Doporučení Evropské unie pro peer výchovu v prevenci HIV/AIDS. SZÚ, GEM – Pracoviště manažera Národního programu HIV/AIDS, Praha 2003.

Svetlíková, J.: Historia a druhy rovesnických programů. Vychovatel, 2005, 51 (7), 2 – 5.

Šedá, E.: Využití konceptu „CLOSE TO“ k prevenci rizikového chování mladých začínajících řidičů. Centrum dopravního výzkumu, Brno 2006. Dostupné z WWW: <[www.close-to.net](http://www.close-to.net)>

Široký, J. a kol.: Základy technologie a řízení dopravy. Univerzita Pardubice, Pardubice 2007.

Štikar, J., Rymeš, M., Riegel, K. & Hoskovec, J.: Psychologie ve světě práce. Karolinum, Praha 2003.

Tampier, L.: Locus z Liberce. Informovanosti proti drogám a AIDS. Učitel'ské noviny 1995, 98 (28), 11.

Tůma, J.: Velký obrazový atlas dopravy. Mladá léta, Bratislava 1984.

Tůma, J.: Problematika osobnosti v silničních dopravních nehodách In: I. Díl sborníku z mezinárodního symposia BESIP (9. – 11. 11. 1976). Bezpečnost silničního provozu. Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi. ČVTS společnost dopravy a spojů, Praha 1976.

Vodičková, M.: Co je to PEER. Semperfit, 1999, 5, 8.

Zámečník, P.: Modul Close To. Příspěvek k národní konferenci Close To 9.2.2010. Brno, 2010. [power pointová prezentace]

<http://heaneydriving.co.uk/gde.aspx> (17.2.2010, 18:10)

<http://cat.rulez.cz/klamy.htm> (1.2.2010; 16:44)

<http://www.aber.ac.uk/media/Modules/MAinTV/visper03.html> (1.2.2010; 16:36)

<http://is.muni.cz> (1.2.2010; 15:53)

<http://fyzika.jreichl.com/index.php?sekce=browse&page=495> (1.2.2010; 15:35)

<http://fyzika.jreichl.com/index.php?sekce=browse&page=494> (1.2.2010; 15:27)

<http://fyzika.jreichl.com/index.php?sekce=browse&page=494> (1.2.2010; 15:25)

<http://fyzika.jreichl.com/index.php?sekce=browse&page=494> (1.2.2010; 15:24)

<http://www.zsruzdka.cz/word/brozura04.pdf> (14.1. 2010; 16:41)

<http://www.21zsplzen.cz/?menu=11> (14.1.2010; 16:29)

<http://www.inext.cz/peer/Hlavni.htm> (14.1.2010; 16:21)

<http://encyklopedie.seznam.cz/search?q=doprava> (12.1.2010; 7:47)

## Seznam příloh

- Příloha č. 1: Abstrakt diplomové práce
- Příloha č. 2: Seznam tabulek, grafů a obrázků
- Příloha č. 3: Optické klamy
- Příloha č. 4: Seznam aktivních peer mentorů
- Příloha č. 5: Přípravný kurz pro peer mentory – program kurzu
- Příloha č. 6: Příběh peer mentora I
- Příloha č. 7: Příběh peer mentora II
- Příloha č. 8: Přípravný kurz pro učitele autoškol – program kurzu
- Příloha č. 9: Statistická data – T1 experimentální vs kontrolní skupina
- Příloha č. 10: Statistická data – T1 a T3 experimentální skupina
- Příloha č. 11: Dotazník T1
- Příloha č. 12: Dotazník T2
- Příloha č. 13: Dotazník T3
- Příloha č. 14: Doprovodný dotazník pro peer mentora
- Příloha č. 15: Doprovodný dotazník pro instruktora
- Příloha č. 16: Inventář schopností a vlastností
- Příloha č. 17: Osnova polostrukturovaného rozhovoru

---

*PŘÍLOHA č. 11: Dotazník T1 – viz. CD*

*PŘÍLOHA č. 12: Dotazník T2 – viz. CD*

*PŘÍLOHA č. 13: Dotazník T3 – viz. CD*

*PŘÍLOHA č. 14: Doprovodný dotazník pro peer mentora – viz. CD*

*PŘÍLOHA č. 15: Doprovodný dotazník pro instruktory – viz. CD*

*Přílohy č. 11 – 15 jsme umístili na CD pro jejich velký rozsah. Na CD je uložen také audiovizuální záznam příběhů dvou dopravních nehod.*

|                      |                                 |                    |             |
|----------------------|---------------------------------|--------------------|-------------|
| <b>Vysoká škola:</b> | Univerzita Palackého v Olomouci | <b>Fakulta:</b>    | filozofická |
| <b>Katedra:</b>      | psychologie                     | <b>Školní rok:</b> | 2009/2010   |

## ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

|                               |                            |                          |      |
|-------------------------------|----------------------------|--------------------------|------|
| <b>Jméno:</b>                 | <b>Dana Krajáčová</b>      | <b>Rok imatrikulace:</b> | 2005 |
| <b>Obor:</b>                  | Psychologie – jednooborová | <b>Oponent:</b>          |      |
| <b>Vedoucí práce:</b>         | PhDr. Matúš Šucha Ph.D.    |                          |      |
| <b>Počet stran:</b>           | 171                        |                          |      |
| <b>Název diplomové práce:</b> |                            |                          |      |

### *Peer mentor v dopravně preventivním programu Close To.*

#### Abstrakt diplomové práce:

Dopravně preventivní projekt Close To vznikl jako snaha předejít negativním důsledkům motorismu, a to především vysoké míře nehodovosti u mladých řidičů. Nehodovost je dnes v oblasti dopravy problém číslo jedna, a proto jsou na ni zaměřeny rozmanité projekty. Projekt Close To je založen na peer metodě, tedy předávání informací z vrstevníka na vrstevníka. Úkolem peer mentora je předat své osobní zkušenosti z dopravní nehody mladým budoucím řidičům. Mladí budoucí řidiči jsou ovlivňováni přímým působením peer mentora. Peer mentor tedy hraje v projektu Close To zásadní roli. Proto se práce zabývá osobností a motivací peer mentora. Do výzkumu byli zahrnuti všichni aktivní peer mentoři, kteří se zapojili do projektu Close To. Jejich osobnost a motivace byla zkoumána pomocí standardizovaných dotazníků NEO a LMI a polostrukturovaného rozhovoru, který prozkoumal také postoje k projektu a k činnosti peer mentora. Získaná data byla kvalitativně a kvantitativně zpracována. Výzkum prokázal, že peer mentoři se liší ve své motivaci a také ve svých osobnostních vlastnostech a tvoří tak různorodou skupinu, jejichž členové mají odlišné osobnostní vlastnosti a rozdílnou výkonovou motivaci.

#### Klíčová slova:

Close To  
Doprava

Peer mentor  
Řidič

Peer program  
Bezpečnost a prevence

**University:** University of Palackého in Olomouc**Faculty:** Faculty of philosophy**Department:** Department of Psychology**Školní rok:** 2009/2010

## ABSTRACT OF THE GRADUATION THESES

**Name:** Dana Krajáčová**Specialization:** Psychology**Matriculation year:** 2005**Supervisor:** PhDr. Matúš Šucha Ph.D.**Opponent:****Pages:** 171**Title of graduation theses:**

### *Traffic Safety Method CLOSE TO – characteristics of peer-mentors*

#### **Abstract of the graduation theses**

The traffic prevention “Close To” project was created in order to prevent negative consequences of motoring, such as a high number of car accidents in which young drivers are involved. The problem number one in the field of traffic is the accident rate. That is why many projects have emerged in order to deal with this problem. The “Close To” project is based on the peer method, which means handing on information among people of the same age. The task of the peer mentor is to hand on his/her personal experience to future young drivers. Future young drivers are directly influenced by peer mentors. That is why peer mentors play significant part in the “Close To” project. For this reason the thesis deals with peer mentors’ personalities and motivation. All peer mentors who have taken part in the “Close To” project were involved in the research. Their personalities and motivation were analysed using standardized NEO and LMI questionnaires and semi structured interviews. These interviews also analysed the peer mentors’ attitudes towards the project as well as towards the role of peer mentors. The data achieved were qualitatively and quantitatively processed. The research proved that peer mentors differ in both their motivation and in their personality features. Thus, they form a varied group members of which have different personality features as well as different performance motivation.

#### **Key words:**

Close To  
TrafficPeer mentor  
DriverPeer program  
Safety and Prevention

## Seznam tabulek, grafů a obrázků

### Seznam tabulek:

|          |   |     |
|----------|---|-----|
| Tab. 1:  | Přehled vlastností pozornosti koncentrované versus distributivní (Sacher 1994 In: Hoskovec, Štikarová & Štikar, 2003, s. 38)..... | 17  |
| Tab. 2:  | Skupiny osobnostní zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny (Hoskovec, Šmolíková & Štikar, 2006, s. 78).....         | 23  |
| Tab. 3:  | Příčiny nehod řidičů motorových vozidel za rok 2009 (Sobotka & Tesařík, 2010, s. 7).....  | 36  |
| Tab. 4:  | Kritické dny v periodě (Kobliha & Tošner, 1980, s. 112).....  | 40  |
| Tab. 5:  | Reakční čas pod vlivem alkoholu (Kobliha & Tošner, 1980, s. 159).....   | 41  |
| Tab. 6:  | Snížená schopnost řízení pod vlivem alkoholu (Kobliha & Tošner, 1980, s. 159).....  | 42  |
| Tab. 7:  | Dopravně psychologická charakteristika (Bakalář et al., 1977, s. 33 – 37).....  | 47  |
| Tab. 8:  | GDE matice (www.close-to.net).....  | 87  |
| Tab. 9:  | Vyhodnocení (Evaluation) (CDV, 2009).....   | 89  |
| Tab. 10: | Dosažené hodnoty (Reached accomplishments) (Pfeiffer et al., 2009).....   | 89  |
| Tab. 11: | Statistická data: obecně (CDV, 2009).....   | 90  |
| Tab. 12: | Vyhodnocení OT_14 z dotazníku T3 (CDV, 2009).....   | 90  |
| Tab. 13: | Vyhodnocení OT_16 z dotazníku T3 (CDV, 2009).....   | 91  |
| Tab. 14: | Průměry škál – NEO.....   | 104 |
| Tab. 15: | HS a četnosti.....  | 104 |
| Tab. 16: | HS a četnosti.....  | 105 |
| Tab. 17: | HS a četnosti.....  | 106 |
| Tab. 18: | HS a četnosti.....  | 107 |
| Tab. 19: | HS a četnosti.....  | 107 |
| Tab. 20: | Přehled dimenzí LMI a jejich hodnot.....  | 108 |
| Tab. 21: | ST a četnosti.....  | 109 |
| Tab. 22: | ST a četnosti.....  | 110 |
| Tab. 23: | ST a četnosti.....  | 111 |

|          |   |     |
|----------|---|-----|
| Tab. 24: | ST a četnosti.....                                | 111 |
| Tab. 25: | ST a četnosti.....                                | 112 |
| Tab. 26: | ST a četnosti.....                                | 113 |
| Tab. 27: | ST a četnosti.....                                | 114 |
| Tab. 28: | ST a četnosti.....                                | 114 |
| Tab. 29: | ST a četnosti.....                                | 115 |
| Tab. 30: | ST a četnosti.....                                | 116 |
| Tab. 31: | ST a četnosti.....                                | 117 |
| Tab. 32: | ST a četnosti.....                                | 117 |
| Tab. 33: | ST a četnosti.....                                | 118 |
| Tab. 34: | ST a četnosti.....                                | 119 |
| Tab. 35: | ST a četnosti.....                                | 120 |
| Tab. 36: | ST a četnosti.....                                | 120 |
| Tab. 37: | ST a četnosti.....                                | 121 |
| Tab. 38: | Hodnocení dopravního charakteru peer mentorů..... | 122 |
| Tab. 39: | Skupina A.....                                    | 123 |
| Tab. 40: | Skupina B.....                                    | 123 |
| Tab. 41: | Skupina C.....                                    | 123 |

### Seznam grafů:

|          |  |     |
|----------|--|-----|
| Graf 1:  | Histogram k dimenzi Neuroticismus..... | 104 |
| Graf 2:  | Neuroticismus.....                     | 105 |
| Graf 3:  | Histogram k dimenzi Extraverze.....    | 105 |
| Graf 4:  | Extraverze.....                        | 105 |
| Graf 5:  | Histogram k dimenzi Otevřenost.....    | 106 |
| Graf 6:  | Otevřenost.....                        | 106 |
| Graf 7:  | Histogram k dimenzi Přívětivost.....   | 107 |
| Graf 8:  | Přívětivost.....                       | 107 |
| Graf 9:  | Histogram k dimenzi Svědomitost.....   | 107 |
| Graf 10: | Svědomitost.....                       | 108 |
| Graf 11: | Histogram k dimenzi Vytrvalost.....    | 109 |
| Graf 12: | Vytrvalost.....                        | 110 |
| Graf 13: | Histogram k dimenzi Dominance.....     | 110 |



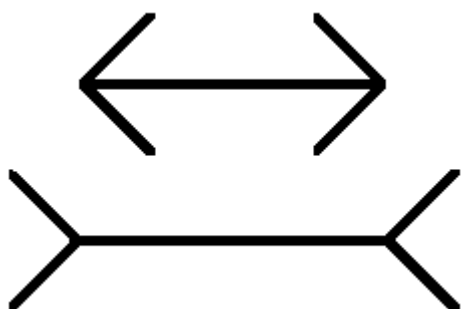
|   |     |
|---|-----|
| Graf 14: Dominance.....                                 | 110 |
| Graf 15: Histogram k dimenzi Angažovanost.....          | 111 |
| Graf 16: Angažovanost.....                              | 111 |
| Graf 17: Histogram k dimenzi Důvěra v úspěch.....       | 111 |
| Graf 18: Důvěra v úspěch.....                           | 112 |
| Graf 19: Histogram k dimenzi Flexibilita.....           | 112 |
| Graf 20: Flexibilita.....                               | 112 |
| Graf 21: Histogram k dimenzi Flow.....                  | 113 |
| Graf 22: Flow.....                                      | 113 |
| Graf 23: Histogram k dimenzi Nebojácnost.....           | 114 |
| Graf 24: Nebojácnost.....                               | 114 |
| Graf 25: Histogram k dimenzi Internalita.....           | 114 |
| Graf 26: Internalita.....                               | 115 |
| Graf 27: Histogram k dimenzi Kompenzační úsilí.....     | 115 |
| Graf 28: Kompenzační úsilí.....                         | 115 |
| Graf 29: Histogram k dimenzi Hrdost na výkon.....       | 116 |
| Graf 30: Hrdost na výkon.....                           | 116 |
| Graf 31: Histogram k dimenzi Ochota učit se.....        | 117 |
| Graf 32: Ochota učit se.....                            | 117 |
| Graf 33: Histogram k dimenzi Preference obtížnosti..... | 117 |
| Graf 34: Preference obtížnosti.....                     | 118 |
| Graf 35: Histogram k dimenzi Samostatnost.....          | 118 |
| Graf 36: Samostatnost.....                              | 118 |
| Graf 37: Histogram k dimenzi Sebekontrola.....          | 119 |
| Graf 38: Sebekontrola.....                              | 119 |
| Graf 39: Histogram k dimenzi Orientace na status.....   | 120 |
| Graf 40: Orientace na status.....                       | 120 |
| Graf 41: Histogram k dimenzi Soutěživost.....           | 120 |
| Graf 42: Soutěživost.....                               | 121 |
| Graf 43: Histogram k dimenzi Cílevědomost.....          | 121 |
| Graf 44: Cílevědomost.....                              | 121 |
| Graf 45: Hodnocení ve skupině A.....                    | 123 |
| Graf 46: Hodnocení ve skupině B.....                    | 123 |

|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| Graf 47: Hodnocení ve skupině C..... | 123 |
|--------------------------------------|-----|

### Seznam obrázků:

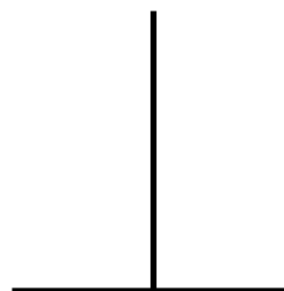
|  |    |
|--|----|
| Obrázek 1: Schéma provázanosti zdravotního a psychického stavu dílčích komponent v interakci s dopravním prostředím, podmínkami a aktuální dopravní situací (Havlík, 2005, s. 15)..... | 13 |
| Obrázek 2: Trojúhelník Penroseových ( <a href="http://fyzika.jreichl.com">http://fyzika.jreichl.com</a> ).....   | 16 |
| Obrázek 3: Heringova figura ( <a href="http://is.muni.cz">http://is.muni.cz</a> ).....   | 16 |
| Obrázek 4: Nehodový děj (Hoskovec, Štikarová & Štikar, 2003, s. 319).....  | 35 |
| Obrázek 5: Činitele determinující činnost řidiče (Hoskovec et al., 2003, s. 14).....   | 44 |
| Obrázek 6: Model základních dimenzí řidičských činností ve vztahu k adaptaci (Summal, 1997 In: Hoskovec, Štikarová & Štikar, 2003, s. 13).....   | 45 |
| Obrázek 7: Pyramidový systém dopravního vzdělávání (Stojan, 2008, s. 42).....  | 57 |

Optické klamy (<http://www.aber.ac.uk>; <http://fyzika.jreichl.com>; <http://cat.rulez.cz>; <http://is.muni.cz>)

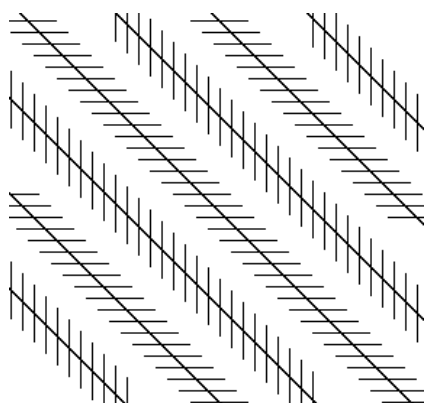


**Müller – Lyerova figura**

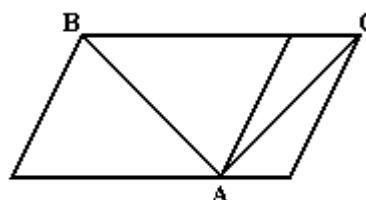
(<http://www.aber.ac.uk/media/Modules/MAinTV/visper03.html>)



**Horizontálně vertikální iluze**

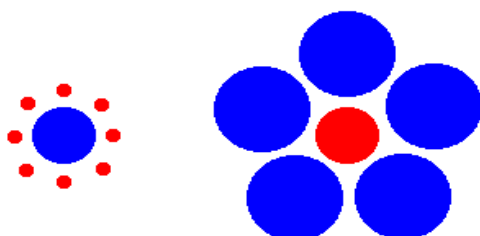


**Zöllnerova figura**



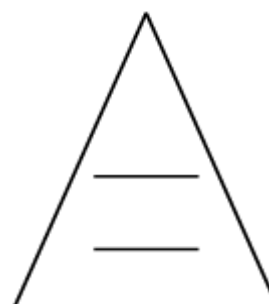
**Sanderův klam**

(<http://fyzika.jreichl.com/index.php?sekce=browse&page=494>)



**Ebbinghausova iluze**

(<http://cat.rulez.cz/klamy.htm>)



**Ponzova figura**

(<http://is.muni.cz>)

## Seznam aktivních peer mentorů (statistická data) (Pfeiffer et al., 2009)

| Peer Mentor | Věk | Pohlaví | Povolání            | Instituce                             | Typ PM                                       | Druh nehody        |                            |   | Počet setkání |
|-------------|-----|---------|---------------------|---------------------------------------|--|--------------------|----------------------------|---|---------------|
|             |     |         |                     |                                       | Viník<br>Oběť<br>Pomocník<br>Svědék<br>další | 0 osob se zraněním | 1 či více osob se zraněním | 1 či více osob s následkem smrti či vážným zraněním |               |
| 4(B.J.)     | 24  | F       | Student             | VŠ - inzerát                          | Oběť   |                    |                            | x   | 10            |
| 10(J.D.)    | 17  | M       | Student             | Probační a mediační služba            | Viník  | x                  |                            |   | 6             |
| 1(J.B.)     | 21  | F       | Student             | VŠ - inzerát                          | Oběť   |                    | x                          |   | 6             |
| 5(M.B.)     | 23  | M       | Student             | VŠ - inzerát                          | Viník  | x                  |                            |   | 5             |
| 7(P.S.)     | 19  | F       | Student             | VŠ - inzerát                          | Oběť   |                    |                            | x   | 6             |
| 9(T.G.)     | 21  | M       | Student             | Osobní kontakt                        | Viník  |                    | x                          |   | 1             |
| 2(B.S.)     | 26  | F       | Reklamní společnost | Česká asociace obětí dopravních nehod | sestra viníka                                |                    |                            | x   | 5             |
| 3(D.S.)     | 18  | M       | Student             | Česká asociace obětí dopravních nehod | Viník  |                    |                            | x   | 6             |
| 8(J.R.)     | 22  | M       | Student             | Osobní kontakt                        | Oběť   |                    |                            | x   | 1             |
| 6(V.Š.)     | 23  | M       | Student             | Inzerát                               | Viník  |                    |                            | x   | 1             |

## Přípravný kurz pro peer mentory - program kurzu (CDV, 2010)

| První den kurzu |               |  |
|-----------------|---------------|--|
| 1               | 13:00 –14:30  | <p><b>Úvodní aktivity</b></p> <p><b>Seznámení s programem kurzu, základní informace o projektu Close-to</b><br/>Vysvětlení</p> <p><b>Seznamovací aktivity</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Každý účastník představí svého souseda na základě krátké promluvy</li> <li>• Seznamovací erby</li> </ul> <p>⇒ navázání kontaktu, komunikace</p> <p><b>Proč řidiči riskují?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brainstorming</li> </ul> <p>⇒ aktivace tématu risk, riziko</p> <p><b>Účastníci vyjadřují</b><br/>Co je pro mě nejdůležitější v tomto okamžiku<br/>Co očekávám od tohoto kurzu? Bojím se něčeho?<br/>Proč jsem tady?<br/>⇒ sebevyjádření</p> |
| 2               | 14:30 – 15:15 | <p><b>Kooperační cvičení</b><br/>5 účastníků řeší puzzle<br/>Pravidla zakazují mluvit s ostatními<br/>Cvičení se zaměřuje na dilema – kooperace versus vlastní zisk<br/>Několik účastníků pozoruje probíhající process<br/>Následuje diskuse o zážitcích, emocích a pozorování<br/>Hra trvá 45 minut včetně evaluace<br/>⇒ změna perspektivy, dodržování pravidel, zodpovědnost za úspěch skupiny, komunikace beze slov</p>  |
| 3               | 15:15 – 16:15 | <p><b>Základy komunikace, asertivity</b><br/>Základní informace o komunikaci<br/>Asertivní desatero, asertivní dotazník<br/>⇒ zdokonalení komunikace, získání informací</p>  |
| 4               | 16:15 – 17:15 | <p><b>Výtvarná aktivita na emocionální téma (např. “já a volný čas”, “já a štěstí”)</b><br/>Abstraktní nebo konkrétní<br/>Co pro Tebe osobně znamená toto slovo?<br/>Co jsi prožil z tohoto tématu?<br/>Malování bez inhibice!<br/>⇒ introspekce, reflexe</p>  |

|   |               |  |
|---|---------------|--|
|   |               | <p><b>Prezentace/objasnění vlastního obrázku</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Řekni nám něco o svém obrázku</li> <li>• Co jsi chtěl vyjádřit?</li> <li>• Proč jsi použil tuto barvu?</li> <li>• Co jsi chtěl ztvárnit (obecně, konkrétně, situace)?</li> <li>• Co to či tamto znamená?</li> </ul> <p>⇒ komunikace, sebevyjádření</p> |
| 5 | 17.15 – 17.45 | <p><b>Krátká prezentace své nehody, kvůli které tady jsem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Každý peer mentor vypráví svůj příběh (spontánně, bez návodu)</li> <li>• Žádné otázky či komentáře</li> </ul> <p>⇒ nastínění tématu, desenzibilizace</p>  |
| 6 | 17:45 – 18:00 | <p><b>Závěr dne, shrnutí</b></p> <p>⇒ sebezpozorování, pozorování ostatních, rozdíly</p>   |

### Druhý den kurzu

|    |               |   |
|----|---------------|---|
| 7  | 9:00 - 9:30   | <p><b>Úvod, cíle a průběh dne, úvodní psychohra (“ice breaking”)</b></p> <p>⇒ uvedení do problematiky, navození atmosféry</p>   |
| 8  | 9:30 - 10:30  | <p><b>Jízda na simulátoru s “brýlemi mámení” (individuální cvičení)</b></p> <p>Jízda na simulátoru, brýle mámení (simulace vidění po alkoholové intoxikaci)</p> <p>Jízda dle zadaných instrukcí</p> <p>Krátká diskuse nad pocity, problémy spojenými s jízdou</p> <p>⇒ vnímání risku, bdělost, sebepercepce</p>                           |
| 9  | 9:30 – 10:30  | <p><b>Diskuse (během aktivity č. 10, v oddělené místnosti)</b></p> <p>Diskusní témata: alkohol za volantem, já a risk, já a moje auto apod.</p> <p>Proč riskuji?</p> <p>Co by mi pomohlo jezdit zodpověněji?</p> <p>Můj vztah k řízení a autu, co pro mě znamená auto?</p> <p>⇒ vyjádření různých názorů, korektivní působení skupiny</p> |
| 10 | 10:30 – 11.00 | <p><b>Diskuse na téma: zkušenost na simulátoru</b></p> <p>Popis vnímání jako řidič</p> <p>Vlastní emoce týkající se řízení</p>  |

|    |               |  |
|----|---------------|--|
|    |               | Popis obtížných situací, momentů<br>⇒ reflexe, vyrovnávání se s příkazy a omezeními, sebekontrola  |
| 11 | 11:00 - 12:00 | <b>Prezentační dovednosti</b><br>Jak prezentovat – informace, praktický nácvik<br>⇒ zlepšení komunikačních a prezentačních dovedností  |
| 12 | 12:00 – 12:30 | <b>Klíčová slova vztahující se k nehodě (brainstorming):</b><br>Co chci říci?<br>Kdy se to stalo, minulá zkušenost<br>Souvislosti, vliv (rodiče, přátelé, drogy/alkohol, stres, cíle atd.)<br>„Bod, z kterého není návratu“<br>Otázka viny/příčin, individuální zodpovědnost<br>Důsledky pro mě, vliv na ostatní<br>Moje závěry<br>⇒ reflexe, struktura                    |
|    | 12:30 - 13:30 | <b>Pauza na oběd</b>   |
| 13 | 13:30 - 14:00 | <b>Besedy v autoškolách</b><br>Informace o možné struktuře vyprávění příběhu, jak obohatit vyprávění<br>Průběh besedy v autoškolě, na co se připravit<br>⇒ příprava na besedu, dostatečná informovanost  |
| 14 | 14:00 – 15:30 | <b>Vyprávění vlastního příběhu</b><br>Každý peer mentor prezentuje vlastní osobní příběh (max. 10 min)<br>Účastníci aktivně naslouchají<br>Po prezentaci: otázky od ostatních a vedoucího skupiny<br>Nápady a návrhy týkající se prezentace od účastníků a instruktura:<br>pochopení, jazyk, řeč těla, využití pomůcek<br>⇒ nácvik prezentace, sebedůvěra, přijetí kritiky |
| 15 | 15:30 – 16:30 | <b>Strategie vyhnutí se dopravní nehodě</b><br>Analýza příčin vedoucích k dopravní nehodě<br>Nahrazení rizikového chování vhodnějším<br>Zavedení strategie do praxe, možné překážky<br>⇒ sebereflexe, adaptivní způsoby chování  |
| 16 | 16:30 – 17:15 | <b>Závěrečná reflexe</b><br><br><b>Zpětná vazba</b><br>V čem se cítíte připraveni na besedy a v čem ne?<br>Co bychom měli udělat jinak u další skupiny?<br>Co bylo pro mě nejzajímavější zjištění / nejzajímavější část programu?<br><br><b>Prostor na otázky</b><br><b>Kontaktní osoba, organizace dalšího průběhu projektu</b>   |
|    |               | <b>Konec kurzu</b>   |

### Příběh peer mentora I

Příběh autonehody dle ústního podání peer mentora 3: „Já jsem jel a pak jsem se probral v nemocnici. Nemohl jsem dýchat, nemohl jsem jíst, stolice odcházela do plíny, nemohl jsem se hýbat, nemohl jsem mluvit a nevěděl jsem co se děje, bylo to divný, pak jsem zjistil, že jsem ochrnutý na pravou stranu těla, mám díru v krku, protože nemůžu dýchat, katedr, moč odcházela pořád, žilní výživa... Časem jsem se zotavil, už mi vytáhli dýchací trubici, mohl jsem začít jíst sám, mluvit, tak jsem zjišťoval, co se stalo, tak mi řekli, že jsem se za Brnem vysekal. Byl jsem pod práškama, takže jsem moc neuvažoval, byl jsem takové dítě, bylo mi to trochu jedno, auto je rozbitý, ale já žiju, tak no a co, vše je v pohodě. Ze špitálu jsem odjel do Ostravy do Hrabyně do rehabilitačního ústavu, kde se mě snažili rozpohybovat, po pěti měsících jsem hýbal rukou, odešel jsem po svých, takže to bylo fajn. Asi po měsíci v Hrabini za mnou přišel policajt a museli mi oznámit, že jsem v tom autě nejel sám a že jsem ještě vezl 4 spolužáky a 3 z nich jsou mrtví. Já jsem dostal při předjíždění smyk na mokrém a narazil jsem pravou stranou do stromu v protisměru. Ti, co seděli na pravé straně auta, byli na místě mrtví. Jednoho kluka převezli do špitálu, kde po dvou dnech zemřel, a kamarádka na straně spolujezdce měla jen zlomené nártní kosti. Byl to jediný strom na deseti kilometrech. Tehdy pršelo jenom trošičku. Místy přeháňky. Takže moc nepršelo, jediný strom, těžký auto, 5 lidí v jednom. Jelo s náma ještě druhý auto, kde byli jenom 2 lidi. Takže to nebylo vybalancovaný, kdyby bylo, tak by to mohlo dopadnout taky jinak. Takže za mnou přišel policajt, ptal se mě na to, já mu řekl, že nevím, že si nic nepamatuju. Odjel a oni mě obvinili z těžkého ublížení na zdraví. Pak se probíralo, co se stalo, jak to přesně bylo. Ted už je to rok. Tak jsem šel k soudu, u soudu se to dlouho táhne, pořád si to přehazují, protože se jim nelíbí výše trestu. Je to nejistý. Pořád chtějí nové a nové důkazy, které jsme jim chtěli na začátku poskytnout, ale oni je nechtěli, přitom bylo jasné, že budou potřeba. Taky to bylo hodně drahý. Noc na JIP stojí 80 000, spousta přístrojů, spousta personálu, výjezdy hasičů, sanitek, policajtů, pak se platí za zrušení auta atd. Když jsem viděl ty účty, co chodili z pojišťovny, že se musí vyplácet peníze pozůstalým atd. Takže to šlo do milionů. Taky bylo nemyslitelné a nemožné se vrátit do školy. Zabil jsem tři svoje kamarády a spolužáky. Kolovalo spousta drbů, třeba kde sedím, jak jsem byl ožralej, jak jsem jel 200 km/h ve starém favoritu atd.“



## Příběh peer mentora II

Příběh autonehody dle ústního podání peer mentora 6: „Nehoda se stala loni na nový rok. Řekli jsme si s kamarádkama, že nebudeme nějak moc na Silvestra slavit, ani jsme si neplánovali žádnou akci s tím, že pak vyrazíme na Nový rok si zasportovat, že na horách nikdo nebude, protože všichni budou slavit Silvestra a vyspávat z kocoviny. Tak jsme ráno vyrazili na hory, jeli jsme s přítelkyní a s kamarádkou. Na horách jsme si zalyžovali, takový normální den na horách. Po lyžování jsme vyrazili zpátky kolem čtvrté hodiny do Prahy a holky postupně usnuly a já už si pak jenom pamatuju, jak jsem se mezi Prahou a Krkonošema někde u Jičina probral a už jsme byli nabouraní. Takže já jsem zjišťoval, co se stalo. Byl jsem od krve, měl jsem tržný rány v obličeji, uražený zuby, měl jsem překousnutý jazyk a byl jsem dost dezorientovaný. Tak jsem se začal ptát přítelkyně, co se stalo. Ona mi řekla, že jsme se srazili s protijedoucím autem a že je záchranka na cestě a pak to už mělo rychlejší spád. Přijeli hasiči a začali mě nůžkami vyprošťovat z toho auta, pak mě dostali ven a hned mi dali nějaký injekce a udělali odběr krve a odvezli mě do nemocnice. Tam mě začli léčit ty akutní problémy a zjišťovali, jestli nemám vnitřní zranění. Měl jsem zlomenou nohu, takže mi to zafixovali. Už večer, když mě dali dohromady, byla tam teda se mnou přítelkyně i ta kamarádka, tak volali mým rodičům, tak pak přijela moje rodina, brácha. Holkám se nic nestalo. V nemocnici jsem se už dozvěděl, že byl v tom druhém autě nějaký mladý člověk a že zemřel. Tak jsem byl rád, že je tam se mnou rodina ...když se člověk něco takového dozví. Je to hrozná změna, člověk má nové auto, najednou má havárii a je v nemocnici, má zlomenou jenom nohu a zabil druhého člověka. Pak to šlo dál, začalo se to vyšetřovat. Nenašli mi žádný alkohol, ptali se mě na nějaký detaily, to jsem jim pověděl. Pak jsem jel do Prahy, kde mě operovali, pak jsem měl berle a šroub v noze a pak se mi léčily i ty další zranění co jsem měl. Pak se to rozjelo v té právní rovině, musel jsem na policii, musel jsem si najít nějakého advokáta, zařídil jsem nějaký náležitosti. Bylo rozhodnuto, že jsem s tím nemohl nic udělat, protože to zavinil mikrospánek, holky obě taky spaly. Pak proběhl ten soud a díky tomu, že jsem relativně mladý a bezúhonný člověk a nebyl tam žádný alkohol a neměl jsem žádný velký porušení předpisů, nejel jsem nijak rychle, takže to proběhlo bez hlavního líčení a dostal jsem podmínku a zákaz činnosti na 4 roky a odůvodnění bylo, že jsem jel nepřiměřenou rychlostí. Báł jsem se, že to nedostanu od pojišťovny, že to nenahradí, měl jsem novýho BMW, tak jsem se báł, aby to nemusela platit firma. Tak jsem podal odvolání na toto odůvodnění, protože jsem s ním nesouhlasil. Tak jsem šel do hlavního líčení a nemělo to

na to vliv, dopadlo to stejně. Snažil jsem se hned z nemocnice spojit s pozůstalýma od toho kluka, co jsem ho zabil. Psal jsem jim dopis, omluvný, ale nepřišla na něj žádná odpověď. Pak jsem psal druhý dopis, to už na doporučení advokáta. Psal jsem to rodině a jeho přítelkyni. Nikdo se na něj neozval. Na jednu stranu to chápu na druhou stranu je to tristní. Pak jsem se spojil s probační a mediační službou, ale pak nedošlo k žádnému kontaktu. S tou druhou stranou jsem se potkal až u soudu, oni se mnou teda nechtěli přijít do kontaktu, což je asi pochopitelný.“

## Přípravný kurz pro učitele autoškol – program kurzu (CDV, 2010)

| Denní plán |  |   |
|------------|--|---|
| <b>1</b>   | <b>20 min</b><br>Seznámení               | <p><b>Uvítání</b></p> <p><b>Seznámení s průběhem semináře</b></p> <p><b>Seznámení</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seznámení se ve dvojicích</li> <li>• Jméno a autoškola</li> <li>• Očekávání</li> <li>• Zkušenosti z oblasti riskování v dopravě</li> <li>• Představení komunikačního partnera skupině</li> </ul>   |
| <b>2</b>   | <b>90 min</b><br>Přednáška a diskuse     | <p><b>Informace o projektu Close-to</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Současné vzdělávání řidičů (silné stránky, nedostatky, problémy)</li> <li>• Myšlenky, cíle projektu</li> <li>• Metody projektu</li> <li>• Výsledky pilotních běhů projektu</li> <li>• Vrstevnické působení</li> <li>• Otázky vztahující se k manuálu</li> </ul> <p><b>Systém práce v rámci projektu Close-to</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapojování Peer mentorů</li> <li>• Školení Peer-mentorů</li> <li>• Zapojování autoškol</li> <li>• Školení autoškol</li> <li>• Vzájemná koordinace</li> <li>• Besedy v autoškolách</li> </ul> <p><b>Diskuse</b></p> |
|            | <b>Přestávka</b>                         |   |
| <b>3</b>   | <b>45 min</b><br>Přednáška,<br>praktické | <p><b>Teoretické základy mezilidské komunikace</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Podíl jednotlivých složek komunikace</li> <li>• Neverbální komunikace</li> </ul>  |

|   |   |  |
|---|---|--|
|   | cvičení a následná analýza v plénu  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Averzivní projevy v komunikaci</li> </ul> <p><b>Komunikační cvičení</b> (pracovní skupiny o třech účastnících) („kontrolovaný dialog“)<br/>Aktivní naslouchání<br/>Výčet antagonistických pozic<br/>Zvýšení emočních kompetencí</p> <p><b>Analýza v plénu</b><br/>Individuální zpětné vazby<br/>Závěry</p>  |
| 4 | 75 min<br>Vlastní zkušenosti, přednáška, praktické cvičení a následná diskuse | <p><b>Sběr moderátorských dovedností</b><br/>Jak zaujmout studenty – strategie z vlastní praxe<br/>Čeho se vyvarovat</p> <p><b>Jak moderovat diskusi v autoškole</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Základní principy</li> <li>Postoje moderátora</li> <li>Strategie pro uvedení Peer mentora</li> <li>Jaké situace mohou nastat?</li> <li>Jaké jsou adekvátní akce/reakce?</li> <li>Co dělat v případě agresivního chování?</li> </ul> <p><b>Praktický nácvik setkání v autoškole</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jeden z účastníků hraje učitele autoškoly</li> <li>Jeden z účastníků prezentuje svůj příběh</li> <li>Ostatní figurují jako žáci v autoškole</li> <li>Využití videonahrávek</li> </ul> <p><b>Následná diskuse</b><br/>Co bylo pozoruhodné v průběhu moderace?<br/>Jak skupina reagovala?<br/>O jaké cíle bylo usilováno?<br/>Byly tyto cíle dosaženy?</p> |
| 5 | 40 min<br>Praktické cvičení a následná diskuse                                | <p><b>Kooperační cvičení</b><br/>Hra přináší klíčovou zkušenost o užitečnosti spolupráce oproti sledování individuálních záměrů<br/>Pět účastníků musí najít společné řešení hry s “puzzle”<br/>Nezapojení účastníci pozorují průběh cvičení<br/>Pravidla nedovolují účastníkům spolu hovořit<br/>Následuje diskuse o pozorovaném a o pocitech</p> <p>→ změna perspektivy, individuální odpovědnost za společný úspěch, nonverbální komunikace, emoce</p>  |
| 6 | 20 min  | <b>Kolečko zpětných vazeb/ Závěr</b>   |

## Statistická data: T1 experimentální versus kontrolní skupina (CDV, 2009)

|               | N   | Minimum | Maximum | Mean exp | Mean cont | Mean difference |
|---------------|-----|---------|---------|----------|-----------|-----------------|
| Q_8_1         | 499 | 1       | 5       | 3,8737   | 3,7539    | 0,1198          |
| Q_8_2         | 499 | 1       | 5       | 3,5491   | 3,4844    | 0,0647          |
| Q_8_3         | 499 | 1       | 5       | 3,8317   | 3,9484    | -0,1167         |
| Q_8_4         | 499 | 1       | 5       | 3,7976   | 3,9129    | -0,1153         |
| Q_8_5         | 499 | 1       | 5       | 2,2886   | 2,4081    | -0,1195         |
| Q_8_6         | 499 | 1       | 5       | 2,7515   | 2,9397    | -0,1882         |
| Q_8_7         | 499 | 1       | 5       | 4,1964   | 4,0714    | 0,125           |
| Q_8_8         | 499 | 1       | 5       | 2,8637   | 3,0201    | -0,1564         |
| Q_8_9         | 499 | 1       | 5       | 4,481    | 4,2924    | 0,1886          |
| Q_8_10        | 499 | 1       | 5       | 3,1122   | 3,25      | -0,1378         |
| Q_8_11        | 499 | 1       | 5       | 4,0802   | 4,0737    | 0,0065          |
| Q_8_12        | 499 | 1       | 5       | 2,2886   | 2,3438    | -0,0552         |
| Q_8_13        | 499 | 1       | 5       | 3,3547   | 3,4598    | -0,1051         |
| Q_8_14        | 499 | 1       | 5       | 2,6794   | 2,6964    | -0,017          |
| Q_8_15        | 499 | 1       | 5       | 3,7054   | 3,8795    | -0,1741         |
| Q_8_16        | 499 | 1       | 5       | 2,6132   | 2,6496    | -0,0364         |
| <b>Q_8_17</b> | 499 | 1       | 5       | 4,4549   | 4,1629    | <b>0,292</b>    |

|        | N   | Minimum | Maximum | Mean exp | Mean cont | Mean difference |
|--------|-----|---------|---------|----------|-----------|-----------------|
| Q_9_1  | 499 | 1       | 5       | 2,3607   | 2,5134    | -0,1527         |
| Q_9_2  | 498 | 1       | 5       | 2,3755   | 2,3013    | 0,0742          |
| Q_9_3  | 499 | 1       | 5       | 1,1563   | 1,217     | -0,0607         |
| Q_9_4  | 498 | 1       | 5       | 1,8434   | 2,1027    | -0,2593         |
| Q_9_5  | 499 | 1       | 5       | 2,0461   | 2,1763    | -0,1302         |
| Q_9_6  | 496 | 1       | 5       | 2,0323   | 2,2282    | -0,1959         |
| Q_9_7  | 497 | 1       | 5       | 2,0443   | 2,2975    | -0,2532         |
| Q_9_8  | 498 | 1       | 5       | 1,3574   | 1,4295    | -0,0721         |
| Q_9_9  | 499 | 1       | 5       | 2,1283   | 2,2723    | -0,144          |
| Q_9_10 | 499 | 1       | 5       | 1,9519   | 1,9152    | 0,0367          |
| Q_9_11 | 499 | 1       | 5       | 2,1222   | 2,0804    | 0,0418          |
| Q_9_12 | 499 | 1       | 5       | 1,1303   | 1,192     | -0,0617         |
| Q_9_13 | 499 | 1       | 5       | 1,4108   | 1,6786    | -0,2678         |
| Q_9_14 | 499 | 1       | 5       | 1,5812   | 1,596     | -0,0148         |
| Q_9_15 | 499 | 1       | 5       | 1,8156   | 1,8772    | -0,0616         |
| Q_9_16 | 499 | 1       | 5       | 1,8517   | 1,9306    | -0,0789         |
| Q_9_17 | 498 | 1       | 5       | 2,6667   | 2,9016    | -0,2349         |
| Q_9_18 | 499 | 1       | 5       | 1,6653   | 1,7964    | -0,1311         |
| Q_9_19 | 499 | 1       | 5       | 1,2325   | 1,4966    | -0,2641         |
| Q_9_20 | 499 | 1       | 5       | 2,1563   | 2,3691    | -0,2128         |

## T1 experimentální versus T3 experimentální skupina (CDV, 2009)

|        | T1 N | Mean T1 exp | T3 Mean | T3 N | Mean diff      |
|--------|------|-------------|---------|------|----------------|
| Q_8_1  | 499  | 3,8737      | 3,6993  | 153  | <b>0,1744</b>  |
| Q_8_2  | 499  | 3,5491      | 3,5752  | 153  | <b>-0,0261</b> |
| Q_8_3  | 499  | 3,8317      | 3,4481  | 154  | <b>0,3836</b>  |
| Q_8_4  | 499  | 3,7976      | 3,3961  | 154  | <b>0,4015</b>  |
| Q_8_5  | 499  | 2,2886      | 2,0844  | 154  | <b>0,2042</b>  |
| Q_8_6  | 499  | 2,7515      | 2,4545  | 154  | <b>0,297</b>   |
| Q_8_7  | 499  | 4,1964      | 4,1046  | 153  | <b>0,0918</b>  |
| Q_8_8  | 499  | 2,8637      | 2,4868  | 152  | <b>0,3769</b>  |
| Q_8_9  | 499  | 4,481       | 4,2252  | 151  | <b>0,2558</b>  |
| Q_8_10 | 499  | 3,1122      | 3,1192  | 151  | <b>-0,007</b>  |
| Q_8_11 | 499  | 4,0802      | 4,1579  | 152  | <b>-0,0777</b> |
| Q_8_12 | 499  | 2,2886      | 1,649   | 151  | <b>0,6396</b>  |
| Q_8_13 | 499  | 3,3547      | 3,0067  | 150  | <b>0,348</b>   |
| Q_8_14 | 499  | 2,6794      | 2,3947  | 152  | <b>0,2847</b>  |
| Q_8_15 | 499  | 3,7054      | 3,8675  | 151  | <b>-0,1621</b> |
| Q_8_16 | 499  | 2,6132      | 1,875   | 152  | <b>0,7382</b>  |
| Q_8_17 | 499  | 4,4549      | 3,9007  | 151  | <b>0,5542</b>  |

|        | T1 N | Mean T1 exp | T3 Mean | T3 N | Mean diff      |
|--------|------|-------------|---------|------|----------------|
| Q_9_1  | 499  | 2,3607      | 2,125   | 152  | <b>0,2357</b>  |
| Q_9_2  | 498  | 2,3755      | 2,02    | 150  | <b>0,3555</b>  |
| Q_9_3  | 499  | 1,1563      | 1,0395  | 152  | <b>0,1168</b>  |
| Q_9_4  | 498  | 1,8434      | 1,7763  | 152  | <b>0,0671</b>  |
| Q_9_5  | 499  | 2,0461      | 2,0526  | 152  | <b>-0,0065</b> |
| Q_9_6  | 496  | 2,0323      | 1,8649  | 148  | <b>0,1674</b>  |
| Q_9_7  | 497  | 2,0443      | 1,8224  | 152  | <b>0,2219</b>  |
| Q_9_8  | 498  | 1,3574      | 1,2583  | 151  | <b>0,0991</b>  |
| Q_9_9  | 499  | 2,1283      | 2,0395  | 152  | <b>0,0888</b>  |
| Q_9_10 | 499  | 1,9519      | 1,4605  | 152  | <b>0,4914</b>  |
| Q_9_11 | 499  | 2,1222      | 2       | 151  | <b>0,1222</b>  |
| Q_9_12 | 499  | 1,1303      | 1,0724  | 152  | <b>0,0579</b>  |
| Q_9_13 | 499  | 1,4108      | 1,3289  | 152  | <b>0,0819</b>  |
| Q_9_14 | 499  | 1,5812      | 1,2829  | 152  | <b>0,2983</b>  |
| Q_9_15 | 499  | 1,8156      | 1,6424  | 151  | <b>0,1732</b>  |
| Q_9_16 | 499  | 1,8517      | 1,6556  | 151  | <b>0,1961</b>  |
| Q_9_17 | 498  | 2,6667      | 2,6184  | 152  | <b>0,0483</b>  |
| Q_9_18 | 499  | 1,6653      | 1,6225  | 151  | <b>0,0428</b>  |
| Q_9_19 | 499  | 1,2325      | 1,1053  | 152  | <b>0,1272</b>  |
| Q_9_20 | 499  | 2,1563      | 2,1118  | 152  | <b>0,0445</b>  |



Inventář schopností a vlastností (Havlík, 2005, s. 208)

Inventář schopností a vlastností, které mohou tvořit dopravní charakter. Důležité je, aby se člověk ohodnotil na bodové škále podle toho, jak on sám sebe vidí. 1 představuje nejnižší hodnotu dané vlastnosti, 3 střední a 5 nejvyšší.

1 = vlastnost nejméně přítomna; 3 = středně přítomna; 5 = nejvíce přítomna

|                   |   |   |   |   |   |
|-------------------|---|---|---|---|---|
| 1. inteligence    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2. soustředěnost  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3. pozornost      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4. reagování      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5. přizpůsobivost | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6. paměť          | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 7. průbojnost     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 8. rozhodnost     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 9. citovost       | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 10. vzrušivost    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 11. sebedůvěra    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 12. snášenlivost  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 13. spolehlivost  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 14. odpovědnost   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 15. dovednost     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 16. znalosti      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 17. ukázněnost    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 18. soutěživost   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 19. starostlivost | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 20. lehkomyšlnost | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

## Osnova polostrukturovaného ROZHOVORU

Tématické okruhy: Motivace, Osobnost, Close To, Peer – mentor.

*Úvodní otázka:* Co tě motivovalo k tomu, že jsi se zapojil/a do projektu Close To. / Jak jsi se dozvěděl/a o projektu Close To.

CLOSE TO:

Co Tě zaujalo na projektu.

Z jakého důvodu jsi se rozhodl/a zapojit do projektu Close To.

Co si myslíš o projektu Close to (tvůj pohled na věc)?

PM:

Popiš mi PM (kdo to je) a co dělá PM (jeho práci v projektu).

Jak má podle Tebe vypadat „správný“ PM? (Mám na mysli jeho vlastnosti.)

Co si myslíš o práci PM?

Bavila Tě práce PM?

MOTIVACE:

Co Tě motivovalo k práci PM?

Kolik času jsi věnoval/a přípravě k práci PM?

Za jakých okolností jsi odřekl/a besedu a jak často?

Když jsi začínal/a s prací PM, chtěl/a jsi to dotáhnout až do konce anebo jsi spíš měl/a postoj „vyzkouším, uvidím“ a proč?

OSOBNOST:

Jak by jsi se popsal/a? (Jak sám/a sebe hodnotíš, vidíš.)

Jaké jsou Tvé dobré vlastnosti?

Jaké jsou Tvé špatné vlastnosti?

Jak, dle Tvého úsudku, Tvé vlastnosti souvisí s prací PM?

---

Jaký je tvůj největší zážitek v rámci PM?

Jaká situace se ti vryla do paměti? Na co vzpomínáš?

Co považuješ za klíčový okamžik Tvoje práce?

## Dotazník T<sup>1</sup> (CDV, 2007)

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<br>V jakém povolání?: | <input type="checkbox"/> Jsem zaměstnaný/á<br>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 přítomni 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 naprostou 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 řídicích 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 řídicí 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 pojedu 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"/> |

### 10. Zkušenosti s dopravními nehodami

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| 1. Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody? (jestli <b>ne</b> , pokračujte otázkou č. 11) | <b>ano</b><br><input type="checkbox"/>    | <b>ne</b><br><input type="checkbox"/>      |   |
| 2. Pokud <b>ano</b> , kolikrát?   | <b>jednou</b><br><input type="checkbox"/> | <b>dvakrát</b><br><input type="checkbox"/> | <b>více než dvakrát</b><br><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?<br>_____ |                              |                             |
| 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 <b>ne</b> , pokračujte na další straně) | <input type="checkbox"/> Ano           | <input type="checkbox"/> Ne             |  |
| 2. Pokud <b>ano</b> , kolikrát?  | <input type="checkbox"/> <b>Jednou</b> | <input type="checkbox"/> <b>Dvakrát</b> | <input type="checkbox"/> <b>Více než dvakrát</b> |

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 usmrčen/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 usmrčen   | <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/ poštovní adresu a telefonní číslo). Upřednostňujeme použití e-mailové adresy:

Telef. číslo: \_\_\_\_\_  
e-mailová adresa: \_\_\_\_\_

Příjmení: \_\_\_\_\_  
Jméno: \_\_\_\_\_  
Adresa  
(ulice, město, PSČ): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Vaše osobní údaje slouží pouze k tomuto vědeckému účelu, abychom Vás mohli znovu zkontaktovat. Poskytnutím těchto údajů CDV v. v. i. poskytujete souhlas s jejich zpracováním. Osobní údaje budou zpracovány v souladu se zákonem 101/2000 Sb. CDV se zavazuje s těmito informacemi nakládat důvěrně a použít je jen k výzkumným účelům.

## **Mnohokrát děkujeme a přejeme hodně štěstí!**

**DOTAZNÍK T2 (CDV, 2007)**

**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/<br>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 cokoli 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 zajímavá  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



|  |                          |                          |                          |                          |                          |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 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 (CDV, 2007)

Před pár měsíci jste navštěvoval autoškolu. A my jsme opět zvědaví na Vaše zkušenosti s řízením. Ujistiťujeme 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 údaj, 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 ?   |
| <input type="checkbox"/> Ano      Kdy jste obdržel řidičský průkaz ?      Měsíc: _____ Rok: _____ |
| <input type="checkbox"/> Ne      (v případě odpovědi <b>Ne</b> , přejděte na otázku číslo 8)      |

|  |
|--|
| 5. Který dopravní prostředek řídíte ? (pokud více jako jeden, označte ten nejužívanější.)                          |
| <input type="checkbox"/> Motocykl <input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Dodávka nebo nákladní vůz |
| <input type="checkbox"/> Jiný      Upřesněte jaký: _____   |
| <input type="checkbox"/> V současnosti žádný (v případě této odpovědi přejdě na otázku číslo 8)                    |

|   |
|---|
| 6. Jak často řídíte ?   |
| <input type="checkbox"/> Denně <input type="checkbox"/> Jednou za týden <input type="checkbox"/> Několikrát za měsíc <input type="checkbox"/> Téměř nikdy |

|   |
|---|
| 7. Z jakých důvodů používáte vozidlo nejvíce ?  |
| <input type="checkbox"/> Abych se dopravil/a do práce a zpět nebo do školy a zpět.          |
| <input type="checkbox"/> Používám služební automobil.                                       |
| <input type="checkbox"/> Abych si vyjel/a s kamarády nebo přítelem či přítelkyní.           |
| <input type="checkbox"/> Na nákupy, vyřizování svých záležitostí či abych někoho navštívil. |
| <input type="checkbox"/> 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 ? |
| <input type="checkbox"/> Ano      Jestli ano, tak kolikrát ? <input type="checkbox"/> Jednou <input type="checkbox"/> Dvakrát <input type="checkbox"/> Více jak dvakrát       |

|                             |                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ne | Jestli ne, jdi na otázku číslo 10 |
|-----------------------------|-----------------------------------|

|  |   |
|--|---|
| <b>9. Jaké byly okolnosti nebezpečné dopravní situace nebo přímo dopravní nehody ?</b>   |   |
| 1. Byl/a jsem:   | <input type="checkbox"/> spolujezdec <input type="checkbox"/> řidič                             |
| 2. Stalo se to:  | <input type="checkbox"/> ve dne <input type="checkbox"/> v noci                                 |
| 3. Stalo se to vinou:  | <input type="checkbox"/> mojí nebo řidiče, který mě vezl <input type="checkbox"/> někoho jiného |
| 4. Utrpěl/a jste nějaké zranění<br>( t.j. muselo ti být poskytnuto lékařské ošetření ) ? | <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne  |
| 5. Byl někdo další poraněn či usmrčen ?  | <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne  |
| 6. Nikdo zraněný nebyl, vznikla pouze hmotná škoda.                                      | <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne  |

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

|  | Naprost<br>nesouhlasím   | Nesouhlasím              | Ani<br>souhlasím/<br>ani<br>nesouhlasím | Souhla-<br>sím           | Zcela<br>souhla-<br>sím  |
|--|--------------------------|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------|
| 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 řídíš.  | <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 řídičských 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!**

Doprovodný dotazník pro peer mentora (CDV, 2009)

DOTAZNÍK O průběhu besedy v autoškole (prosíme o vyplnění následujícího dotazníku)

**Vyplní peer-mentor:**

Datum: \_\_\_\_\_ Hodina (začátek besedy): \_\_\_\_\_

Název autoškoly: \_\_\_\_\_ Město: \_\_\_\_\_

Počet lidí ve skupině: \_\_\_\_\_

Uveďte prosím svoje jméno a příjmení: \_\_\_\_\_

Uveďte prosím svůj věk: \_\_\_\_\_

Toto setkání v autoškole je pro mě (uveďte číslo, např. první, páté apod.): \_\_\_\_\_

V rámci svého příběhu figuruju, jako (prosím zakroužkujte): viník – oběť – pomocník (policie, záchranář) – svědek – další

Prosím zaškrtněte jednu z možností, která odpovídá Vašemu příběhu:

1. V rámci mého příběhu nebyl nikdo zraněn
2. V rámci mého příběhu byla zraněna jedna nebo více osob, nikdo však vážně nebo smrtelně
3. V rámci mého příběhu byla jedna nebo více osob vážně nebo smrtelně zraněna

Napište prosím, do jaké míry souhlasíte s následujícími tvrzeními (1. znamená: zcela souhlasím, 2. znamená: souhlasím, 3. znamená: ani souhlasím, ani nesouhlasím, 4. znamená: nesouhlasím, 5. znamená: zcela nesouhlasím)

|  |   |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|---|
|  |   |   |   |   |   |
| Představený příběh a diskuse může pozitivně ovlivnit žáky v oblasti bezpečnosti při řízení | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Prezentace příběhu a diskuse probíhaly dobře   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Byl jsem spokojený s průběhem besedy   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Poznámky

k besedě: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Doprovodný dotazník pro instruktora (CDV, 2009)

DOTAZNÍK O průběhu besedy v autoškole (prosíme o vyplnění následujícího dotazníku)

**Vyplní instruktor autoškoly:**

Datum: \_\_\_\_\_ Hodina (začátek besedy): \_\_\_\_\_

Název autoškoly: \_\_\_\_\_ Město: \_\_\_\_\_

Počet lidí ve skupině: \_\_\_\_\_

Napište prosím, do jaké míry souhlasíte s následujícími tvrzeními (1. znamená: zcela souhlasím, 2. znamená: souhlasím, 3. znamená: ani souhlasím, ani nesouhlasím, 4. znamená: nesouhlasím, 5. znamená: zcela nesouhlasím)

|  |   |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|---|
|  |   |   |   |   |   |
| Představený příběh a diskuse může pozitivně ovlivnit žáky v oblasti bezpečnosti při řízení | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Prezentace příběhu a diskuse probíhaly dobře   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Uvítám, když bude tato metoda zařazena do výuky  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Poznámky

k besedě: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

