

PROJEKT CLOSE-TO A JEHO MOŽNOSTI VYUŽITÍ VE VÝUCE

Miroslava Horáková

Abstrakt

Článek pojednává o projektu Close-to. Tento projekt, který je spolufinancovaný EU, má za cíl ovlivnit skupinu mladých začínajících řidičů směrem k vyšší bezpečnosti. V jeho rámci působí tzv. peer-mentori, mladí lidé, kteří prožili dopravní nehodu a vyprávějí nyní v autoškolách či na středních školách svůj příběh s cílem vést studenty k vyšší zodpovědnosti při řízení. Efekt metody je zjišťován prostřednictvím dotazníkového šetření.

Klíčová slova

Skupina mladých řidičů, postoj, peer-mentor, peer-metoda.

Project „Close-to“ and Its Implementation in Education

Abstract

The article deals with the project Close-to. This project is funded by the E.U. and its goal is to influence the group of young drivers (increase of traffic safety). Young drivers at driving schools or secondary schools listen to a story of an accident from someone (= peer mentor) who had experienced an accident (offender, victim etc.). These meetings should lead young drivers to more responsible driving. The effect of this method is measured by a questionnaire survey.

Keywords

Group of young drivers, attitude, peer-mentor, peer-method.

Úvod

Skupina mladých řidičů (17–25 let) je dle statistik nejvíce ohroženou skupinou, co se týče rizika vzniku dopravní nehody. Pro tuto skutečnost můžeme najít několik příčin: mladí začínající řidiči nemají dostatečné zkušenosti a dovednosti související s dopravou. V kombinaci s tím, že mají někdy tendenci přeceňovat

své schopnosti, „předvádět“ se před svými vrstevníky a neuvědomovat si následky, mohou snáze způsobit dopravní nehodu. Z těchto důvodů se hledají preventivní opatření a akce, které by mladé řidiče varovaly a vedly k tomu, aby si uvědomili svoji zodpovědnost na silnicích. Jde o to vést mladé řidiče k tomu, aby se chovali v dopravě opatrněji. Je zřejmé, že samotná účast v kritické dopravní situaci je nejlepším učitelem, naším cílem ale je, aby mohli být mladí lidé těchto těžkých lekcí na „vlastní kůži“ ušetřeni. Jednou z takových preventivních akcí je projekt Close-to. Jedná se o evropský projekt, spolufinancovaný Evropskou komisí, jehož koordinátorem pro ČR je Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Tento projekt probíhá již v druhém běhu, a to od roku 2007 do roku 2010. Jeho cílem je ověřit efekt navržené metodiky, implementovat projekt do stávajících systémů jednotlivých zemí, obohatit tak výuku v autoškolách a samozřejmě v neposlední řadě preventivně zapůsobit na skupinu mladých řidičů. Projekt Close-to v sobě nese řadu možností spolupráce, které popíšeme níže, a je určitě jednou z moderních metod, jež může fungovat i do budoucna.

Skupina mladých řidičů a její rizika

Mezi mladé řidiče můžeme počítat řidiče až do věku 25 let. Jak uvádí Štikar a kol. (1995) a dále dokládají dlouhodobé nehodové statistiky (viz např. web ETSC nebo PČR), tito řidiči mají větší četnost dopravních nehod než řidiči jiných věkových skupin. Mezi charakteristiky mladistvých řidičů patří tendence riskovat, soutěživost, mladická impulsivita a menší rozvážnost. Jezdí vyšší rychlostí, přičemž jsou zvýšeně egocentričtí. K tomu, aby si řidič vytvořil dostatečné návyky a získal zkušenosti, je potřeba, aby ujel 100 000 km, tzn. potřebuje 7 let, aby se dostal mezi řidiče s nižší četností nehod. Pro tyto řidiče je typické chování s motivací něco si vyzkoušet a nedostatek schopnosti anticipovat nebezpečí. Častým jevem je v této věkové skupině řízení pod vlivem alkoholu a drog.

V rámci skupiny mladistvých řidičů zjistil Schulze (cit. dle OECD 2006, s. 70) 3 typy nebezpečných životních stylů, které jsou rizikové pro oblast dopravních nehod:

1. Akční typ – Rád navštěvuje hospody, diskotéky, auta jsou pro něj velmi důležitá a většina jízdy je jen pro zábavu. Preferuje akční filmy a nezajímá se o intelektuální oblasti.
2. Typ fanouška – Fotbalový fanoušek, návštěvy diskoték. Rád jezdí pro zábavu.
3. Nepřízpůsobivý typ – Nemá rád běžné názory, hodnoty a populární aktivity. Sympatizuje s environmentálními aktivisty a pacifisty.

Všechny tyto tři skupiny jsou nad průměrem v množství konzumovaného alkoholu.

Dle výzkumu OECD (2006, s. 29) se mladiství podílejí na množství nehod v těchto zemích ve velké míře, z počtu celkově zabitých řidičů tvoří mladí řidiči 27 %. Nejvíce nehod se stane věkové skupině 18–20 let, v těsném závěsu následuje věková skupina 20–24 let. Pro ilustraci lze doplnit, že v rámci ČR v roce 2007 zavinili tito řidiči 18 % z celkového počtu dopravních nehod a měli vinu na 24 % z celkového počtu usmrcených osob při dopravních nehodách. Řidiči motorových vozidel do věku 25 let pod vlivem alkoholu zavinili 28 % z celkového počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu.

Projekt Close-to

Jedná se o projekt, jehož koordinátorem je Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) v Rakousku. Podílí se na něm 11 evropských zemí a jeho cílem je snížit míru nehodovosti mladých řidičů, zjistit připravenost jednotlivých zemí pro zavedení této metody a implementovat ji na národní úrovni do jednotlivých legislativ, institucí apod. Tento projekt probíhá již v druhém běhu. První běh projektu se uskutečnil v letech 2004–2006, kdy se účastnilo 5 zemí EU a aplikace metody proběhla v menším množství autoškol. Aktuálně se projekt rozšířil o studenty a žáky, kteří projdou besedami, metodologie byla obohacena.

Postoje a možnosti jejich ovlivnění

Dle výzkumu posledních let lze říci, že postoje jsou důležité pro chování účastníků dopravního provozu. „Sociálně psychologické teorie uvádějí, že nejlepší cestou, jak vyvolat změnu v oblasti chování, je změna přesvědčení, hodnot a postojů, načež bude následovat změna chování“ (Parker 2004, in Rothengatter, Huguenin 2004, s. 126). Některé sociální teorie poskytují vysvětlení vztahu mezi postoji a chováním. Jednou z nich je Ajzenova teorie plánovaného chování. Teorie uvádí, že volní jednání je založeno na intencích, které jsou podloženy třemi kognitivními komponenty – postoji a očekávanými důsledky chování (co se stane, když to udělám?), percepce sociálních norem souvisejících s chováním (co si lidé pomyslí, když to udělám?) a vnímanou kontrolou chování (mohu to opravdu dělat bez problémů?). Z toho je patrné, že „trojkombinace“, čili změna postojů vlivem různých kampaní, kontrola dopravního chování např. častými policejními hlídkami a sociální normy sdílené společností (např. odsuzování riskantního chování, netolerantnost vůči řízení pod vlivem alkoholu), by dle této teorie mohla vést ke změně chování účastníků silničního provozu.

Postoje mají tři základní složky – emoční, kognitivní a behaviorální. Emoční složka jsou všechny emoce spojené s daným tématem a jsou důležitým motivačním faktorem. Kognitivní složka je založena na znalostech dané problematiky, názorech apod. Behaviorální složka postoje vede jedince k jednání – jedná se o hybnou sílu postoje. Chceme-li změnit postoje člověka, musíme působit na všechny 3 komponenty. V rámci projektu Close-to ovlivňuje peer-mentor svým příběhem studenty tak, že působí na jejich emoce (vyprávění bývá autentické, emočně zabarvené), mimo to v rámci příběhu zdůrazňuje i zásady bezpečné jízdy (poskytuje informace). Takto lze předpokládat, že dochází ke změně postoje, který se může projevit v oblasti dopravní bezpečnosti – hlavně k ochotě riskovat.

Peer-metoda

Hlavní myšlenka metody byla převzata z preventivních peer-programů protidrogové prevence, kdy mladí lidé se zkušeností braní drog vyprávějí svůj příběh svým vrstevníkům. I v projektu Close-to ovlivňuje své vrstevníky mladý člověk, který prožil dopravní nehodu. Tato metoda vychází z předpokladu, že peer-mentor je blízko vrstevníkům („close-to“) věkově, prožitkově, ale i chováním, a tak je dokáže lépe ovlivnit. Může na ně působit jako pozitivní vzor. Vzhledem k tomu, že osobní příběhy mají většinou emoční podtext, jsou zajímavé a autentické, mohou studenty ovlivnit směrem k vyšší zodpovědnosti a opatrnosti na silnicích.

Peer-mentor

Peer-mentorem je mladý člověk ve věkovém rozmezí cca 17–26 let, který prožil dopravní nehodu (jako viník, oběť, spolujezdec, pomáhající profesionál apod.). Je speciálně proškolený pro účast na projektu – tzn. prochází úvodním seminářem, na kterém se dozvídá informace o projektu Close-to, učí se vyprávět svůj příběh tak, aby zapůsobil, cvičí se v komunikačních dovednostech apod. Seminář mívá obvykle rozsah 1–2 dny. Peer-mentor pak vystupuje v autoškolách či na SŠ, kde svůj příběh vypráví, diskutuje se studenty. Pro většinu peer-mentorů je projekt šancí, jak se např. vyrovnat se svojí nehodou, ale i šancí, jak se cvičit v prezentačních dovednostech před skupinou a v práci se skupinou. Naši peer-mentori se rekrutují z řad angažovaných studentů, klientů Probační a mediační služby, klientů Českého sdružení obětí dopravních nehod, pacientů rehabilitačních ústavů apod. Významné jsou pro nás i osobní kontakty, pomocí nichž můžeme oslovit i další osoby, které by projekt mohl zajímat.

Besedy v autoškolách a na středních školách

Besedy s proškolenými peer-mentory probíhají v autoškolách, SŠ a SOU s autoškolou nebo na SŠ se žáky, u kterých je předpoklad, že získají v brzké době řidičský průkaz. Setkání v autoškolě se účastní peer-mentor, dále pak učitel a ve většině případů i pracovník CDV – psycholog. Učitel či pracovník CDV besedu vede, podněcuje žáky k aktivitě, zjišťuje zpětnou vazbu od všech zúčastněných. Psycholog analyzuje dopravní nehodu většinou v oblasti prožitkové, učitel školy se spíše věnuje analýze nehody z hlediska dopravních předpisů a technické stránky. Toto rozdělení rolí vyplývá z odbornosti jednotlivých zúčastněných moderátorů besedy, někdy se však úlohy překrývají. Obvyklá struktura besedy je:

- a) Instruktor autoškoly přivítá peer-mentora;
- b) Instruktor autoškoly objasní projekt Close-to (10 min);
- c) Peer-mentor prezentuje svůj příběh (5–10 min);
- d) Konverzace/diskuse s žáky;
- e) Zpětná vazba od všech zúčastněných;
- f) Poděkování peer-mentorovi, rozloučení.

Velikost skupiny bývá obvykle mezi 12–18 lidmi. Tato velikost skupiny zaručuje to, že míra anonymity není příliš vysoká, ale na druhou stranu se studenti necítí být pod tlakem nutnosti se vyjádřit, jak tomu může být v menší skupině. Toto číslo dále zajišťuje, že každý bude mít příležitost vyjádřit své zkušenosti s rizikovými situacemi a zábrany jednotlivců promluvit ke skupině nebudou příliš velké. Forma besedy – tzn. úzkého kontaktu mezi peer-mentorem a žáky – je pro projekt klíčová – mělo by jít o komorní výměnu zkušeností, názorů a postřehů. Besedy obvykle trvají 45–60 minut.

Metody projektu Close-to

Dotazníkové šetření

Efekt metody se zjišťuje pomocí experimentálního designu, tzn. měření efektu besedy formou dotazování před a po besedě u skupiny experimentální (která projde besedou) a skupiny kontrolní (bez besedy).

Pro ověření efektu jsou použity dotazníky, které zjišťují změnu v postojích týkajících se riskantního řízení, riskování, přijetí zodpovědnosti a spokojenosti s besedami.

Experimentální design:

	Datum testování 1 (T1)	Datum testování 2 (T2)	Datum testování 3 (T3)
Experimentální skupina	Dotazník na začátku lekce, před setkáním s peer-mentorem	Dotazník na konci lekce, po setkání s peer-mentorem	Dotazník po 3–6 měsících po obdržení řidičského průkazu
Kontrolní skupina	Dotazník na začátku lekce	–	Dotazník po 3–6 měsících po obdržení řidičského průkazu

Dotazník T1 se skládá z otázek, jejichž témata jsou zodpovědnost, rychlost, bezpečnost a ovlivnění druhými. Obecně lze říci, že tento dotazník obsahuje otázky týkající se ochoty studentů riskovat (např. „Je zábava jezdit velmi rychle“, „Nenechám se ovlivňovat druhými lidmi“) a jejich zkušeností s nehodou. Dotazník T2 zjišťuje dopad besedy bezprostředně po jejím skončení (např. „Po této besedě budu jezdit opatrněji“). Dotazník T3 obsahuje stejné otázky jako T1 a nové otázky týkající se toho, co všechno si student pamatuje ze setkání s peer-mentorem.

Procesní evaluace

V rámci evaluace procesu jde o to, aby bylo zdokumentováno dosažení cílů vzdělávání, kterými jsou emocionální učení žáků. Kromě toho jde o to vyhodnotit praktické zapojení institucí a autoškol do projektu a jejich připravenost tuto metodu začlenit do výuky.

Metody evaluace:

1. kvalitativní metody (rozhovory, diskuse),
2. dotazování peer-mentorů, učitelů v autoškolách a osob zodpovědných za implementaci projektu (nábor peer-mentorů, přípravné kurzy pro peer-mentory, školení učitelů autoškol, tvorba manuálu apod.),
3. kvantitativní ukazatele jako počet autoškol zapojených do projektu, počet učitelů trénovaných v rámci projektu Close-to, počet studentů ve školách apod.

Cílová skupina

Cílovou skupinou projektu jsou mladí začínající řidiči v rozmezí 18–25 let. V rámci zapojených evropských zemí by mělo projít besedami 10 000 řidičů

(1000 pro ČR), v rámci srovnávací skupiny by se mělo výzkumu zúčastnit 2500 studentů (250 pro ČR).

Výsledky z minulého běhu pro Českou republiku

V letech 2004–2006 na projektu participovala 322 probandů. Rozdíl oproti současnému běhu projektu byl v tom, že se jednalo hlavně o studenty v rámci Jihomoravského kraje a že nebyla vytvořena srovnávací skupina studentů, kteří neprošli besedou. Použité dotazníky byly podobné jako současně použité.

Co se týče ohodnocení setkání v rámci autoškol po besedě:

- 80 % respondentů označilo besedy za zajímavé,
- 68 % vyjádřilo názor, že je beseda ovlivnila při jejich řízení.

Změny v postojích (Pfeiffer et. al. 2006: Close-to – final resport):

Obecně můžeme říci, že besedy pozitivně ovlivnily postoje účastníků v krátkém časovém horizontu. V rámci delšího časového horizontu se některé postoje vrátily na úroveň před akcí, ale velmi často se stali respondenti více zodpovědnými.

Co se týče rychlosti, procento řidičů, kteří velmi souhlasili s tvrzením „Jsi idiot, když jezdíš příliš rychle“ se zvýšila statisticky významně bezprostředně po setkání a ještě více po delší době (21 % – 32 % – 46 %). Co se týče tvrzení „Je OK jezdit velmi rychle, když jsi dobrý řidič“ a „Je zábava jezdit velmi rychle“, procento probandů, kteří s tvrzeními zcela nesouhlasili, se v průběhu doby zvyšovalo. Nesouhlas s tvrzením „Je v pořádku jezdit velmi rychle, když to doprava dovolí“ se zvýšil za půl roku mnohem více než bezprostředně po setkání: 9 % – 16 % – 36 %.

Co se týče řidičských schopností, procento lidí, kteří zcela souhlasili s výrokem „Když se budu starat o sebe a ostatní, budu dobrým řidičem“ vzrůstalo po několika měsících (26 % – 38 % – 65 %). Souhlas s tvrzením „Měl bys vždy dodržovat pravidla, když řídíš“ byl velmi silně vyjádřen před besedou a zůstal prakticky stejný bezprostředně po ní. Po několika měsících vzrostl z 62 % na 82 %.

Obecně řečeno, postoje vztahující se k stanoviskům ohledně vlivu ostatních nebyly těsně po besedě výrazně ovlivněny. Změny se projeví až v třetím dotazníku. Procento lidí, kteří souhlasili s názorem „Nebudu ovlivněn dalšími lidmi“ vzrůstala z 31 % na 35 % a pak na 56 %.

Většina lidí souhlasila s tvrzením „Po tomto setkání budu řídit mnohem bezpečněji“ (89 %).

Aktuální stav projektu

Demonstrační fáze projektu – tzn. besedy v autoškolách a školách v rámci celé ČR – skončila na podzim roku 2009. S tím souviselo kontaktování autoškol, jejich zapojování do projektu spolu se školením učitelů autoškol. Mimo to probíhalo vyhledávání peer-mentorů, jejich školení a koordinace. Dle výše uvedené metodiky budou získané výsledky projektu nejen kvantitativní (statistická analýza dotazníku měřícího postoje, množství besed, množství zapojených autoškol a peer-mentorů), ale i kvalitativní (zhodnocení implementace projektu na národní úrovni, jednání s institucemi, další rozpracování projektu apod.). V současné chvíli proběhl závěrečný workshop projektu v ČR a pracuje se na závěrečném vyhodnocení. Jsou známy už předběžné výsledky pro ČR a zpracovávají se výsledky pro všechny zapojené evropské státy.

Závěr

V článku jsme informovali o metodě Close-to. Jedná se o projekt, který proběhl v ČR a dalších evropských zemích, bude vyhodnocen a jeho výsledky budou publikovány. Následné pokračování projektu bude záležet na ochotě a vůli široké veřejnosti na projektu dále participovat a dále na úspěšnosti získání finančních zdrojů na další průběh projektu.

Domníváme se, že představená peer-metoda může být vítanou inspirací pro výuku v autoškolách či na SŠ, u kterých se dá předpokládat, že studenti brzy získají řidičské oprávnění. Dovedeme si představit iniciativního vyučujícího, který získá svého peer-mentora (z řad známých, oslovením rehabilitačního ústavu či probační a mediační služby apod.) a povede s ním v jedné hodině besedu, např. dle výše uvedené struktury. Projekt Close-to či část z něj v podobě peer-metody může do budoucna fungovat, když se každá z angažovaných stran (lidé po nehodě, autoškoly, SŠ, koordinátoři projektu) chopí své iniciativy a svým dílem zodpovědností přispějí ke společnému cíli.

Na závěr je potřeba uvést, že tato metoda jen sama o sobě nedokáže ovlivnit všechny mladé začínající řidiče, je ale důležitou součástí celkové mozaiky dopravní bezpečnosti tvořené i jinými bezpečnostními kampaněmi, dopravní výchovou na školách, vzděláváním v autoškolách apod.

Použitá literatura

Close-to (2006). Annex I. Description of the action.

OECD. *Young Drivers: The Road to Safety*. Paris: OECD Publishing, 2006.

ISBN 92-821-1334-5, s. 27–60.

- PFEIFFER, R. et al (2006). *Close-to - final report*. Graz, FGM.
- ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J. *Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace*. 1 vyd. Praha: Karolinum 1995. ISBN 80-7066-981-0, s. 57–58, 69.
- SIEGRIST, S. (2004). *Questions for psychologists related to enforcement strategies*. In ROTHENGATTER, T., HUGUENIN, D. (Eds.) (2004). *Traffic and transport psychology*. London, Elsevier. ISBN 0-08-043925-X, s. 349–356.

Mgr. Miroslava Horáková
Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství –
Oblast psychologie v bezpečnosti silničního provozu
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Vinohrady 10, 639 00 Brno
katolicka.m@seznam.cz