

Shrnutí příprav první blok

Všechny přípravy shrnovaly nejdůležitější myšlenky, nebylo ale moc jasné, zda jim opravdu pisatelé rozumí nebo je dokážou vidět v kontextu.

Zvládli jste položit relevantní otázky či pojmenovat problém v praktické aplikaci.

I když se jedná pouze o přípravu, je potřeba dodržovat základní principy psaní textu, tedy nepoužívat vágní či nepodložené soudy, nepoužívat myslím/nemyslím – buď víme, nebo máme hypotézy anebo nevíme, také je dobré dát pár vět na úvod o kontextu, ve kterém jste články četli (téma bloku, první seznámení s oborem, atp.) a pár vět nakonec o tom, jak se vám článek četl (složitý, bylo dobře rozumět, potíší to samé, atp.).

Pokud chcete vypadat profi, tak je dobré v přípravě použít i jinou, než zadanou literaturu pro srovnání. Nejméně pracné je navázat na předchozí četbu nebo se vymezit vůči četbě z jiných předmětů (to už máte zpracované a něco o tom víte).

Dám všechny přípravy za sebou, abyste se mohli podívat na to, co vytvořili ostatní. Většina komentářů se týká všech textů. Nebudu psát stejné komentáře pořád dokola, takže opticky to první přípravy „sčytávají“ víc, než ty na konci.

1. písemná příprava na diskusi

Jeden z článků hovoří o hierarchické perspektivě řízení. Podle této perspektivy nejsou psychomotorické dovednosti a fyziologické funkce dostačující pro bezpečnost řízení. Důležitá je také motivace a postoje člověka. Existují čtyři hierarchické úrovně chování řidiče: ovládání vozidla (znalosti a schopnosti řídit), zvládání dopravních situací (schopnost předvídat, reakce na změny), cíle a kontext řízení (proč řídit, kam, atd.), životní cíle a dovednosti (osobnostní motivy a faktory, atd.). Jednotlivé úrovně jsou odlišné, avšak vzájemně spolupůsobí.

Druhý článek vypovídá o hlavních principech udržitelné bezpečnosti: o funkčnosti (rozdělení cest do několika typů podle účelovosti), homogenitě (mezi lidmi, rychlostí a směrem), předvídatelnosti (očekávání řidičů je podporováno prostředím a chováním ostatních), shovívavosti (řidičů mezi sebou i prostředím) a uvědomění si vlastního stavu (únava, zhodnocení podmínek, atd.). Cílem udržitelné bezpečnosti je prevence nehod a redukce zranění. Jejím prostředkem je proaktivní přístup, jenž zkoumá člověka, dopravní prostředí, vzdělávání řidičů a kontrolu chování. Článek dále přináší předpoklady o budoucím vývoji v dopravě, například rostoucí ekonomika a s ní vyšší počet automobilů, lepší kvalita vozů, ale i větší únava řidičů a menší tolerance.

Dle zprávy WHO je třeba do budoucna věnovat více pozornosti chodcům a cyklistům. Vzhledem k vysokému počtu úmrtí motocyklistů je třeba věnovat vyšší pozornost i této problematice. Dále je třeba zlepšit harmonizaci dat o úmrtích na silnici na mezinárodní úrovni. Podle WHO poskytuje kvalitní data pouze 34 zemí, 85 zemí poskytuje data s nižší kvalitou a 74 neposkytuje žádná. V případě nekvalitních dat mohou posloužit policejní data jako spolehlivý zdroj informací.

I dle mého názoru by bylo žádoucí vytvořit mezinárodní systém, jenž by monitoroval informace o dopravních nehodách. Myslím si však, že vzhledem k velkým rozdílům mezi jednotlivými zeměmi světa je to prozatím nemožné. Takovýto systém by byl navíc finančně nákladný a domnívám se, že i pro spoustu ekonomicky vyspělých států tedy není prioritou. Dle mého je však otázka větší bezpečnosti dopravy velmi důležitá, proto by bylo přínosné podporovat vše, co by k ní mohlo přispět. Zaujala mě také myšlenka budoucího vývoje, konkrétně názor, že rostoucí ekonomika přinese větší výskyt automobilů. Domnívám se, že spousta „pokrokových“ zemí se naopak snaží jejich počty redukovat. Také je pro mě palčivé téma bezpečnosti jednotlivých automobilů. Současná doba přináší stále bezpečnější auta,

řekla bych však, že velmi záleží na finančních možnostech jednotlivých majitelů aut. Otázkou pro mě zůstává, zda je správné, že movitější lidé si mohou za větší bezpečnost připlatit. Je právě bezpečnost to, co by mělo být do určité míry zpoplatněno?

Literatura:

Advancing Sustainable safety (SWOV, 2006).

WHO (2015): Global status report on road safety 2015.

Peräaho M, Keskinen E, Hatakka M. Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education. University of Turku. Report to Swedish Road Administration 2003.

MU, Fakulta sociálních studií

PSY 540

Bc. Adéla Dohnalová

385741



Příprava na diskuzi č. 1:

Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education

(Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M.)

Zadaná část textu má dvě části: první uvádí hierarchický pohled na řízení a zabývá se faktory, které mají vliv na chování řidičů; druhá představuje koncept vzdělávání řidičů vytvořený právě na základě tohoto hierarchického modelu.

Autoři se v první části zabývají širším pohledem na možné příčiny (ne)rizikového chování řidičů. Podle nich je nutné zaměřit se nejen na řidičské schopnosti, ale také na kognitivní stránku osobnosti řidiče – na základě čeho jedná tak, jak jedná. Uvádí 4-stupňový hierarchický model (na základě dřívějšího 3-stupňového modelu) zahrnující aspekty v chování řidiče:

4) životní cíle a osobnostní dovednosti

3) cíle v oblasti řízení

2) zvládnání dopravních situací

1) ovládnání vozidla

Vyšší stupeň v rámci hierarchie má vždy vliv na ten nižší, směr vlivu je tedy „shora dolů“. Čtvrtý stupeň zahrnuje osobnostní předpoklady jedince, tedy návyky, postoje, motivaci, způsob myšlení, atd., což má vliv na 3. stupeň, tedy např. na to, zda se rozhodnu v určitých podmínkách řídit nebo ne – a to zase na stupeň č. 2, tedy zda dopravní situaci v těchto podmínkách zvládnou, což souvisí se stupněm č. 1 – jak dobře umím ovládat vozidlo.

Autoři demonstrují některé příklady na mladých řidičích a představují jejich motivy, příčiny často rizikového chování za volantem i genderové rozdíly mezi těmito řidiči.

Druhá část navrhuje způsob vzdělávání řidičů v originále nazvaný Goals of driver education (GDE), který navazuje na výše uvedený hierarchický model. Principem je, že v rámci každého stupně hierarchického modelu by se měli řidiči naučit:

- základním vědomostem a principům
- možným rizikům
- sebeuvědomení

Komentář:

Uvedená teorie autorů a hierarchický koncept se mi líbí, v podstatě na veškeré chování a jednání člověka mají vliv osobnostní předpoklady, jeho přesvědčení, návyky, motivy, atd., s čímž je spojeno sociální prostředí, ve kterém vyrůstá, rodina, vrstevníci, škola, atp. – s tím souhlasím.

Co by mne zajímalo, je praktická stránka navrhovaného vzdělávání (GDE): v ČR prochází vzděláváním budoucích řidičů (autoškolou) většinou mladí lidé kolem 18 let, kteří se nachází v životním období, kdy hledají svou identitu, experimentují, důležitou úlohu hrají vrstevníci a od autorit se spíše odklánějí. Když k tomu připočtu ještě nepovinnou teoretickou část vzdělávání budoucích řidičů, nevím, zda budou mít úrodnou půdu cíle jako: předat základní informace o tom, jak životní cíle, hodnoty a chování ovlivňují řízení, jaká jsou tady rizika a jak si uvědomit své osobnostní tendence. Jakkoliv je to chválihodné, praktická aplikace konkrétně úrovně 4 nemusí být tak jednoduchá.

Zdroje:

Peräaho M., Keskinen E., Hatakka M. (2003): *Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education*. University of Turku. Report to Swedish Road Administration.



1. BLOK - PRÍPRAVA NA DISKUSIU

DOPRAVNÍ PSYCHOLOGIE, PSY540

Karolína Stegmannová

452925, Psychologie

Vyučující: Mgr. Veronika Kurečková, Mgr. Michal Šimeček, Ph. D., Mgr. Petr Zámečník

Datum odevzdání: 5.10.2016

Fakulta sociálních studií MU, 2016/2017

Hierarchická perspektíva vodičských kompetencií

Práca autorov M. Peräaho, E. Keskinena, M. Hatakkaa (2003) približuje Goals for Driver Education – rámec vychádzajúci z výskumu v oblasti dopravnej psychológie, poskytujúci všeobecné usmernenia zamerané na rozvoj a plánovanie dopravného vzdelávania.

Keďže šoférovanie je komplexnou činnosťou vyžadujúcou množstvo rozdielnych zručností a schopností, autori sa opreli o hierarchický prístup ku konceptualizácii ľudského správania a vytvorili štvorúrovňový hierarchický model správania vodiča – zahŕňajúci okrem výkonových faktorov (čo dokáže) aj motivačné a postojoyé aspekty (čo je ochotný robiť) vodičského správania.

Hoci sú 4 úrovne modelu kvalitatívne odlišné, sú tiež navzájom prepojené. Prvá úroveň tvoria základné zručnosti nevyhnutné pre ovládanie vozidla. Druhá úroveň predstavuje zvládanie dopravných situácií, ide teda o aplikáciu prvej úrovne do špecifických dopravných situácií. Tretia úroveň predstavuje ciele a kontext šoférovania (cieľ a účel cesty, vlastnosti prostredia počas cesty,...) zahŕňajúc aj rozhodovanie týkajúce sa jazdy. Štvrtá úroveň, najabstraktnejšia, výrazne ovplyvňuje všetky nižšie úrovne a je nezávislá od kontextu šoférovania. Jej obsah sa vytvára skôr ako sa človek začne vzdelávať v kontexte dopravy a šoférovania a výrazne ovplyvňuje to čo človek robí, ale tiež ako prijíma informácie zo vzdelávania a ako ich implementuje do svojho života. Predstavuje vlastnosti človeka a jeho životné postoje, motívy, ktoré sa odzrkadľujú v správaní, vrátane riadenia vozidla. Ciele a motívy ovplyvňujú rozhodovanie nižšej úrovne a tieto rozhodnutia následne požiadavky na potrebné zručnosti pri riadení vozidla.

Tento hierarchický model približuje komplexnosť vodičského správania s dôrazom na jednotlivé úrovne a ich vplyvu na konečný výsledok – priebeh jazdy. Hlavnou myšlienkou je upozornenie na skutočnosť, že správanie vodiča je výrazne ovplyvnené jeho postojmi a motívmi čo môže pomôcť vytvárať plány na vzdelávanie vodičov tak, aby boli efektívnejšie, aby reflektovali prirodzenú stránku ľudského správania a pôsobili na ňu spôsobom, ktorý by viedol k vyššej motivácii k bezpečnému jazdeniu a tým i k bezpečnejšej premávke vo všeobecnosti.

Napriek inšpiratívnosti myšlienky, aplikáciu tohto modelu do praxe vzdelávania vnímam ako značne obmedzenú, resp. komplikovanú. Využitie vidím skôr pri práci s vodičmi s opakovanými priestupkami, než v základnom výcviku autoškôl. Aspekty štvrtej úrovne sú pomerne stabilné a ich zisťovanie, ako i pôsobenie na ich usmernenie presahuje možnosti väčšiny autoškôl. Takéto vzdelávanie, pri ktorom by došlo aj k internalizácii získaných informácií, je časovo i finančne náročné nato, aby bolo súčasťou bežného výcviku autoškôl. Trvácnosť zmien po získaní vodičského oprávnenia je tiež otázna. Otázkou je, či nie sú jednoduchšie a lacnejšie spôsoby, ako zvýšiť bezpečnosť na cestách.

Literatúra:

Peräaho, M., Keskinena, E., & Hatakkaa, R. (2003). Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education. University of Turku. Report to Swedish Road Administration.

From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education

Pavčina Wurzelová, 392181

Seminář 1, PSY540 Dopravní psychologie

V článku autoři navrhli podle čtyřúrovňového hierarchického modelu řízení tzv. GDE Framework (Goals for Drivers' Education). Tento vzdělávací model staví na tom, že styl řízení nestojí čistě na schopnosti ovládat vozidlo nebo znát dopravní předpisy, ale úzce souvisí i s osobností řidiče a jeho postoji k řízení. Proto by i vzdělávání mělo být přizpůsobené intervenci ve všech těchto oblastech. GDE Framework je i nástroj k hodnocení kvality existujících vzdělávacích programů.

U řízení je důležité přemýšlet nejen nad výkonovou složkou, ale také nad motivací řidičů a postoji k řízení. Prozatím se výzkum i pozornost věnuje především výkonové složce. Chování řidiče je popsáno v rámci čtyřbodové hierarchické struktury, nejnižší je psychomotorická schopnost řídit vozidlo a ovládat ho v prostoru, dále schopnost se adaptovat momentálnímu prostředí, třetí jsou cíle a kontext řízení v životě řidiče a nejvyšší životní cíle a dovednosti řidiče. Všechny tyto složky řízení mohou jak zvyšovat, tak snižovat rizika v provozu.

Životní postoje a cíle ovlivňují celkový styl přístupu řidiče k dopravě. Souvisí také s osobnostním nastavením a vlastní schopností sebe-reflexe a sebe-kontroly. Postoje k řízení samotnému jsou popsány v duchu plánování řídicích aktivit, jak, s kým, kdy a kam pojedou. Plánování cest je způsobem, jak minimalizovat požadavky na dovednosti řidiče a složitost situací v dopravě, s jakými se setká. Třetí úroveň se týká znalosti dopravních pravidel a schopností vnímat a vyhodnocovat nastalé situace v dopravě. Přestože bezpečné řízení je závislé na zvládnutí této dovednosti, dobrá orientace v dopravních situacích může paradoxně vést i ke zvýšenému riziku nehody kvůli vyššímu sebevědomí řidiče a podstupování riskantnějších situací. Poslední složkou je schopnost ovládnutí vozidla. Pokud automatizace úkonů ve vozidle není dostatečná, řidič si ubírá zdroje ke zpracování informací, které k němu přicházejí z vnějšího prostředí. GDE se zaměřuje v těchto oblastech na znalosti a vědomosti, které je důležité mít pro bezpečné řízení, reflexi rizikových faktorů pro řízení a rozvoj sebereflexe.

Mojí první myšlenkou k tomuto článku bylo, že jako i v jiných oblastech, tento přístup dává velký důraz na individuální přístup ve vzdělávání. V zásadě by se i dalo říci, že je holistický. Drží se tedy obecných trendů ve vzdělávání. Osobně mi tento přístup dává velký smysl. Pokud chceme dosáhnout u řidičů dlouhodobých pozitivních změn, pak je třeba působit na jejich postoje a pomáhat jim v rozvoji sebereflexe a nastavování si cílů. Jak autoři sami uvádějí, dovednosti na všech úrovních mohou mít jak pozitivní, tak negativní dopady v řízení a to, jak jich vědomě užíváme, je zásadní pro to, jaké dopady vzejdou z našeho řízení.

Přesto se musím i zamyslet nad tím, jestli se opravdu jedná o hierarchickou strukturu. Úroveň psychomotorických dovedností nemusí zcela změnit náš přístup k životu, nicméně pokud vyjdou z Adlerovské individuální psychologie, potom dává smysl, že inklinujeme k určitému životnímu stylu na základě našich silných a slabých stránek. Pokud mám dobré předpoklady pro řízení vozidla, napomáhá to vnímání řízení jako činnosti, ve které jsem dobrý a schopný se realizovat. Pak je i pravděpodobné, že bude řízení získávat vyšší důležitost v mém životě a bude se měnit můj přístup k řízení.

Podobnou otázkou jsou pro mě jakási „implicitní pravidla řízení“. Ta beru jako ustálená pravidla řízení, kterými se řidič řídí, ale která nejsou ustálená v zákoně. Ta jsou podle mě závislá jak na naší osobnosti a motivaci, tak na tom, jaká legislativa a infrastruktura je pro řízení vytvořena. Jinak by nemělo smysl se zabývat tím, jak řidič vizuálně vnímá dopravní značky atd. Za mě by se tedy spíše mělo jednat o vícesložkový interakční model, než hierarchický, který bere v úvahu i kulturní a fyziologické vlivy. Bezpochyby se jimi dopravní psychologové zabývají. To, do jaké míry je jejich přítomnost důležitá ve vzdělávacím modelu je zpochybnitelné. Do celkového obrazu hodnocení řízení ale myslím patří.

Literatura

Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 201-215.

Tomáš Škrábal 415036

Shrnutí

Pro přípravu na diskuzi jsem si vybral úryvek článku z roku 2003 (Peraaho, Keskinen, Hatakka). Dle tohoto článku je řízení automobilu hierarchicky uspořádaným komplexním procesem, který nezahrnuje pouze samotný um řidiče na silnici (1. úroveň- výkonné funkce). Další úroveň pak postihuje to, jak dokáže řidič využívat svoje dovednosti využívat ve specifických dopravních situacích. Třetí úroveň pak zahrnuje kontext a cíl řízení (do práce, do baru s přáteli). Čtvrtá a nejvyšší pak zahrnuje od řízení nezávislé charakteristiky jedince jako jeho cíle v životě, důležitost auta pro život, nebo schopnost sebekontroly, tyto od řízení nezávislé atributy nicméně mají výrazný vliv na všechny nižší úrovně. Kupříkladu tak jedinec se slabší sebekontrolou bude mít větší tendenci riskovat a tedy dostat se do autonehody, než jedinec se silnou sebekontrolou avšak se stejnými znalostmi dopravních situací a řidičskými schopnostmi.

Tento model je především důležitý pro výuku řidičů, jelikož nestačí znát pouze dopravní předpisy nebo to, jak brzdit. Budoucí řidiči musí také pochopit, jaký vliv na řízení mají jejich rozhodnutí a motivy k řízení. Důraz při výuce řidiče by tedy měl být kladen na posílení jeho sebehodnocení či sebereflexe, aby si byl tedy vědom svých silných a slabých stránek a opakujících tendencí při řízení automobilu a jaké rizika z toho pro něj při řízení v určitých situacích plynou.

Kritický komentář

Po přečtení článku mě napadla otázka, jakou klíčovou roli by měly hrát faktory jako sebereflexe řidiče nebo jeho tendence při řízení při rozhodování o udělení řidičského průkazu. Jak kupříkladu uvádí článek, pro zjišťování úrovně sebehodnocení lze používat dotazníky nebo hodnocení instruktory, je tak určitě možné že zjistí, že aspirující řidič nemá dostatečnou úroveň sebehodnocení nebo má pochybné motivace k řízení (auto má pro „machrování“). Je tedy otázkou, zda by taková

zjištění mohly zabránit k udělení ŘP, i když by jeho schopnosti při řízení a znalost dopravy byly na adekvátní úrovni.

Použitá literatura

Peraaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M. (2003). DRIVER COMPETENCE IN A HIERARCHICAL PERSPECTIVE; IMPLICATIONS FOR DRIVER EDUCATION. Turku: University of Turku