

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra psychologie a patopsychologie

Diplomová práce

Bc. Vendula Bonková

Psychologie řidiče - převažující psychologické typologie u řidičů z povolání

Olomouc 2017

vedoucí práce: doc. PhDr. Irena Plevová, PhD.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a všechny citace a prameny řádně vyznačila v textu. Veškerou použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v příloženém seznamu literatury. Současně souhlasím s tím, aby tato práce byla zpřístupněna v knihovně a používána ke studijním účelům v souladu s autorským právem.

V Prostějově dne 17.03.2017

podpis : _____

Děkuji doc. PhDr. Ireně Plevové, PhD., za odborné vedení práce a hlavně za její podněty a rady, které mi jako vedoucí mé diplomové práce poskytovala při jejím zpracování.
Chtěla bych také poděkovat své rodině za podporu a povzbuzování.

Anotace:

Diplomová práce se zabývá tématem osobnosti řidiče z povolání. Cílem práce je na vzorku řidičů z povolání získat přehled o míře výskytu vybraných osobnostních charakteristik, které odborná literatura ve vztahu k povolání řidiče označuje jako rizikové. Práce je členěna do čtyř kapitol. První kapitola představuje základní pojmy spojené s profesí řidiče z povolání. Kapitola druhá se zaměřuje na problematiku jednotlivých forem rizikového chování řidičů. Obsahem třetí kapitoly je tematika typologie osobnosti v dopravní psychologii včetně pojednání o struktuře osobnosti z hlediska obecné psychologie. Čtvrtá kapitola je vyhrazena prezentaci výsledků studie zaměřené na analýzu vybraných osobnostních charakteristik řidičů z povolání. Data k analýze byla získána z dopravně psychologického vyšetření pomocí 16 PF - Šestnácti-faktorový dotazník (16 PF Sixteen Personality Factor Questionnaire) R. B. Cattella. Závěr je vyhrazen souhrnu a interpretaci výsledků.

Klíčová slova: řidič z povolání, struktura osobnosti, Cattellův PF 16, diagnostika, dopravně-psychologické vyšetření typologie řidičů, rizikové chování řidičů

Abstract:

The thesis deals with the topic of the personality of a professional driver. The aim of the work is on a sample of professional drivers to get an overview of the prevalence of the selected personality characteristics. The characteristics determined in the literature as risk in relation with this occupation. The work is divided into four chapters. The first chapter introduces the basic concepts associated with the occupation of professional drivers. The second Chapter focuses on the issue of the various forms of risk-taking behavior of drivers. The content of the third chapter is the thematic typology of the personality in traffic psychology including the treatise on the structure of personality from the point of view of general psychology. The fourth chapter presents the results of the survey aimed at the analysis of the selected personality characteristics of professional drivers. The Data for the analysis was obtained from the transportation and psychological evaluation using the 16 PF Sixteen Personality Factor Questionnaire R. B. Cattella. The conclusion summarises and interprets the obtained results.

Keywords: professional driver, the structure of the personality, Cattellův PF 16, diagnostics, traffic-psychological examination of the typology of drivers, risky behavior of drivers.

Obsah

Úvod	7
1 Řidič	10
1.1 Definice termínu řidič	10
1.2 Charakteristika osobnosti řidiče.....	11
1.3 Odborná a zdravotní způsobilost řidičů	12
1.4 Dopravně-psychologické vyšetření.....	13
2 Rizikové chování řidičů.....	16
2.1 Definice rizikového řidiče.....	16
2.2 Nejčastěji se objevující ohrožující chování řidičů	17
2.2.1 Nedodržení bezpečné vzdálenosti	17
2.2.2 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu	18
2.2.3 Řízení vozidla pod vlivem návykové látky	20
2.2.4 Odjetí od dopravní nehody	22
2.2.5 Nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti.....	23
2.2.6 Řízení motorového vozidla bez odpovídajícího řidičského oprávnění	24
2.2.7 Nepřipoutání se bezpečnostním pásem	25
2.2.8 Telefonování v průběhu jízdy.....	25
2.2.9 Nedovolené předjíždění.....	26
2.2.10 Nedodržování povinných přestávek a doby vymezené k odpočinku	26
3 Možnosti využití typologie osobnosti v dopravní psychologii.....	28
3.1 Typologie řidičů.....	29
3.2 Vybrané faktory struktury osobnosti	32
3.2.1 Struktura osobnosti.....	32
3.2.2 Teorie osobnosti a faktory osobnosti.....	35
4 Výzkum osobnosti řidiče profesionála	42
4.1 Cíl studie	42

4.2	Metodika	42
4.3	Výsledky a analýza dat	51
4.4	Shrnutí výsledků	79
	Závěr.....	90
	Seznam pramenů a odborné literatury	92
	Seznam tabulek.....	95

Úvod

Tématem předkládané diplomové práce je psychologie osobnosti řidičů z povolání. Cílem práce je na vzorku řidičů z povolání získat přehled o míře výskytu vybraných osobnostních charakteristik, které odborná literatura ve vztahu k povolání řidiče označuje jako rizikové. Za tímto účelem jsou analyzovány výstupy z dopravního psychologického vyšetření, které byly provedeny dopravním psychologem prostřednictvím diagnostického psychometrického nástroje R. B. Cattella 16 PF - Šestnácti-faktorový dotazník (16 PF Sixteen Personality Factor Questionnaire).

Moderní pojetí lidské osobnosti přinesl do vědeckého diskursu Sigmund Freud, který rozpracoval některé filosofické koncepty nevědomí, které pak zasadil do rámce lékařské vědy. Vznikla tak psychoanalytická teorie osobnosti, která člověku přisuzovala nejen vědomou, racionální stránku osobnosti, ale objevila působnost nevědomých motivů na lidské chování a vliv pudové stránky. K těmto poznatkům Freud dospěl na základě analýzy pozorování, rozhovorů a snů lidí, kteří trpěli psychickou poruchou, známá je jeho studie o hysterii (Freud, 1993). Freud vnesl do psychologie osobnosti revoluční myšlenky, které jsou dodnes živé. Některé poznatky jeho učení o vlivu nevědomých motivů potvrzuje i moderní diagnostické nástroje využívané v neurovědách, např. tzv. zpětné maskování (Höschl, 2006). Z hlediska zkoumání psychologie osobnosti různých povolání, tedy i profesionálního řidiče, je důležité znát dynamiku procesů přítomného nevědomí, jehož obsahem je to, co na lidskou mysl aktuálně působí, avšak zároveň si to člověk neuvědomuje, potlačuje, nebo projikuje (Poněšický, 2003, s. 25).

Freud se snažil podat vysvětlující teorii osobnosti. Jiní psychologové se zaměřili ve svých zkoumáních na odlišnosti mezi lidmi. Snaha o vytvoření typologie lidské osobnosti se projevovala již ve starověku. Všeobecně je známá typologie temperamentu řeckého lékaře Hippokrata, který na základě představy o čtyřech tělesných šťávách rozlišil 4 typy temperamentu (sangvinika, flegmatika, melancholika a cholera). Hippokratovo dělení je nejen obecně známo v širší laické veřejnosti, ale stalo se i základem moderních typologií osobnosti vytvářených během 20. století. Německý psychiatr E. Kretschmer vytvořil konstituční typologii vycházející ze souvislostí mezi znaky utváření těla a psychickými vlastnostmi. Americký psycholog W. H. Sheldon vyšel ve své typologii rovněž z předpokládané korelace tělesných a psychických vlastností, oproti E. Kretschmerovi však více využíval statistiku (Nakonečný, 1995, s. 140-145). Zcela jiným směrem se při vytváření typologie

osobnosti vydal švýcarský lékař C. G. Jung, který vytvořil typologii na základě rozlišení svou základních typů, extroverze a introverze, které pak dále rozlišil do osmi typologií na základě toho, která ze čtyř funkcí (myšlení, citění, percepce, intuice) je u daného jedince nejvíce diferenciovaná (Jung, 1996, s. 260). Na práce Freuda a Junga pak v 60. letech 20. století navázala tzv. faktorová analýza - zkoumání osobnosti s využitím psychometrie, tj. zaváděním matematických a statistických metod do psychologie. Mezi nejznámější faktorově orientované modely patří Eysenckův model faktorů osobnosti a Cattellův model faktorů osobnosti, který je využit v praktické části této diplomové práce (Nakonečný, 1995). Moderní přístupy k teorii osobnosti využívají i poznatky z neurověd o roli dopaminu a dalších neurotransmiterů na lidské chování. Nejrozšířenějším přístupem je v současné době patrně teorie temperamentu a charakteru C. R. Cloningera (Preiss, 2000, s. 43-45).

Na základě poznatků z teorie osobnosti v průběhu dvacátých a třicátých let minulého století vznikla řada osobnostních dotazníků, které byly orientovány jednak psychopatologicky, jednak na popis individuálních rozdílů v rámci „normální osobnosti“ (Cattel, 1975, s. 33). Jedním z těchto dotazníků je i výše uvedený Cattellův šestnácti-faktorový dotazník osobnosti, založený na faktorové analýze. Tento psychometrický nástroj vzniklý v 60. letech 20. století, který do českého prostředí uvedl kolektiv psychologů kolem Pavla Říčana, se dodnes využívá při dopravně psychologickém vyšetření řidičů z povolání.

Povinnost absolvování dopravně psychologického vyšetření je zakotveno v legislativě. Na základě ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích se musí tomuto vyšetření podrobit mj. všichni řidiči z povolání, a to: a) před zahájením výkonu činnosti řidiče-profesionála; b) nejdříve šest měsíců před dosažením 50 let věku; c) následně pak každých pět let po dovršení 50 let (tedy např. 55 let, 60 let atd.). Právě z provedených vyšetření profesionálních řidičů (prostřednictvím Cattellova osobnostního dotazníku) byla pro tuto diplomovou práci získána podkladová data (ze vzorku 109 řidičů z regionu Prostějovska) sloužící k zhodnocení míry rizikových faktorů osobnosti řidiče z povolání.

Diplomová práce je členěna do čtyř kapitol. První kapitola představuje základní pojmy spojené s profesí řidiče z povolání. Kapitola druhá se zaměřuje na problematiku jednotlivých forem rizikového chování řidičů. Obsahem třetí kapitoly je tematika typologie osobnosti v dopravní psychologii včetně pojednání o struktuře osobnosti z hlediska obecné psychologie. Čtvrtá kapitola je vyhrazena prezentaci výsledků studie zaměřené na analýzu vybraných osobnostních charakteristik řidičů z povolání. Data k analýze byla získána z dopravně psychologického vyšetření pomocí 16 PF - Šestnácti-faktorový dotazník (16 PF Sixteen

Personality Factor Questionnaire) R. B. Cattell. Závěr je vyhrazen souhrnu a interpretaci výsledků.

Z metodického hlediska práce využívá postupů kvantitativního výzkumu.

1 Řidič

V úvodní kapitole se práce nejprve zaměřuje na vymezení pojmu řidič a souvisejících pojmů, v další části se pak věnuje problematice charakteristiky osobnosti řidiče.

1.1 Definice termínu řidič

V zákoně 361/2000 Sb. je jasně stanoveno, že řidičem je každá osoba, jež řídí motorové i nemotorové vozidlo, případně tramvaj na nějaké pozemní komunikaci. To z ní dělá účastníka provozu. Tato práce se primárně orientuje především na řidiče motorových vozidel, přestože z ní samozřejmě řidiče nemotorových vozidel nelze zcela eliminovat. Za řidiče není chápán jen majitel řidičského oprávnění, jenž musel nějakým způsobem doložit odbornou a zdravotní způsobilost, ale jedná se o každého, kdo se na provozu na pozemních komunikacích podílí. Patří sem tedy také řidiči nemotorových vozidel, a to především cyklisté a řidiči málo obvyklých potahových vozidel, stejně tak je sem možno zařadit i ty řidiče, kteří mají dovoleno řídit, aniž by vlastnili řidičské oprávnění. K nim se počítají studenti autoškol během výcviku i lidé, kteří přišli z různých důvodů o své řidičské oprávnění, a nyní se je snaží získat zpět prostřednictvím přezkoušení.

Česká republika v současnosti umožňuje obdržet řidičské oprávnění podle podmínek, jež určuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Mimo jiné jsou v něm také definovány věkové limity, které je třeba splnit pro získání konkrétního řidičského oprávnění. Není nic překvapujícího na tom, že právě věk je možné považovat za podstatný prvek, který působí na chování i bezpečnou účast konkrétní osoby v silničním provozu.

Podle Havlíka (2005, s. 133) na vývoj dopravního charakteru působí všechno výchovné působení, které se děje již od nejtělejšího dětství. Třebaže se to na první pohled nemusí zdát, dítě již od malička vnímá, co se děje ve vozidle, všímá si stylu jízdy i reakcí řidiče. Některá bádání o dopravním chování mladých řidičů dokonce v této spojitosti mluví o řidičské dědičnosti. Podstata dopravního charakteru je tak zformována již dávno předtím, než dotyčná osoba úspěšně ukončí autoškolu. Mladí řidiči představují specifickou skupinu, přičemž se od těch starších odlišují i nezralostí, nevyježděností a nezkušeností.

Status mladého řidiče však nemá pouze nevýhody. Mezi přednosti je možné zařadit kvalitní smyslové funkce, tělesnou zdatnost a poměrně velikou psychickou kapacitu. Obecně se soudí, že u mladého řidiče dochází ke zrání dopravního charakteru přibližně v prvních pěti

až šesti letech, případně po ujetí minimálně osmdesáti tisíc kilometrů. Pod termínem dozrání se skrývá relativní soulad vzájemných vztahů, jež panují mezi osobnostní a výkonovou, ale také mravní a sociální stránkou. Toto dozrání se může dostavit u někoho klidně již v osmnácti letech, u jiného k němu nemusí dojít nikdy. (Havlík, 2005, s. 134)

Je obecně známou věcí, že během stárnutí duševní i tělesné schopnosti člověka klesají. Typickými příznaky tohoto jevu je prodlužování reakční doby, oči si stále hůře zvykají na světlo i tmu a k tomu se připojují problémy s rozhodováním. Po šedesátém roce věku sice potíže s řešením nových situací narůstají, ale ze srovnání nehodovosti starších a mladších řidičů stále vyjdou ti starší lépe. To je dáno tím, že svoji horší výkonnost nahrazují svými zkušenostmi, ale i schopností vlastní kritické sebereflexe. V dnešní době se u nás řidiči při dosažení 65 let věku musí podrobovat lékařským prohlídkám, aby došlo k posouzení jejich zdravotního stavu i smyslových funkcí. To samé se děje v 68 letech a poté každé dva roky. Je nutné tu akcentovat nezbytnost individuálního přístupu. Lidé se dnes dožívají stále vyššího věku a automobil je možné brát jako synonymum svobody pohybu. Jestliže řidič dokáže svoje přece jen s věkem pomalejší reakce nahrazovat zkušeností a předvídavostí, nebylo by správné mu i ve vysokém věku bránit v řízení.

Na bezpečné řízení vozidla má podstatný vliv rovněž osobnostní profil řidiče, a to především u těch profesionálních. Tomu bude ostatně v další části práce věnována odpovídající pozornost. Dnes je možné sledovat, že se nároky, které jsou vznášeny na profesionální řidiče, neustále zvyšují, což jen symbolizuje konflikt, který dnes nejen na našich silnicích probíhá mezi technikou a lidskými možnostmi. V souvislosti s výrobou stále dokonalejších vozidel, zvyšováním hustoty silniční sítě a silničního provozu se rovněž zvyšují nároky kladené na psychosomatickou zdatnost řidiče. Je pochopitelné, že mnoho z nich jim nemůže vyhovět. Dnešní řidič přijímá značné množství informací, jeho pozornost rozptylují reklamní cedule, svůj vůz má obvykle vybaven handsfree, přehrávačem i navigací. Přitom musí brát v potaz i počasí a různé nepředvídané situace na vozovce. Z výčtu je snad dostatečně patrné, že to je těžké pro řidiče, který vyniká svým klidem, stabilitou a soustředěností, o poznání těžší to pak musí být pro takového řidiče, jenž vykazuje některé rysy lability. Také tento problém bude v následujícím textu detailněji rozebrán.

1.2 Charakteristika osobnosti řidiče

Pro tuto práci je tento pojem zcela zásadní i ve spojení s termínem osobnost, jenž představuje hlavní téma pro psychologii osobnosti. Jak již tomu u podobných pojmů bývá,

jejich definic existuje velké množství. Jedna z definic osobnosti zní: „*osobnost je celek duševního života člověka, nejvlastnějším znakem je jedinečnost, výlučnost, odlišnost od všech jiných. V osobnosti člověka lze nalézt větší či menší vnitřní konflikty a protiklady.*“ (Hartl, Hartlová, 2010, s. 373). Rozličné definice osobnosti se obvykle shodují na tom, že osobnost je možné chápat jako jistý souhrn, souvislost nebo propojení charakteru, temperamentu, schopností, ale i konstitučních vlastností lidského jedince (Cakirpaloglu, 2012, s. 16). Jak již bylo zmíněno, přes veškeré snahy není možné nějaké definici osobnosti přiznat univerzální platnost. Je pochopitelné, že každý psycholog, jenž se o něco podobného pokusí, v souladu se svým zaměřením zdůrazňuje některé dílčí prvky, kdežto jiné vypouští. Opakovaně nicméně bývá zmiňována celistvost nebo jednota veškerých funkcí, osobitost a jedinečnost individuálního prožívání, myšlení a jednání, stejně tak ale i relativní důslednost či neměnnost psychosociálního bytí člověka (Cakirpaloglu, 2012, s. 18).

S přihlédnutím k výše řečeným charakteristikám je tedy možné pojímat osobnost primárně jako individualitu, přičemž důraz by měl být kladen na vlastnosti, které ji popisují, a na sebepojetí, jež je jejím vlastním jádrem. Podle Heluse (2011, s. 160) sestává triáda základních vlastností ze schopností, temperamentu a charakteru. Schopnosti představují vše, co daný člověk umí a jak těžké úlohy je schopen vyřešit. Temperament nachází svůj výraz v prožívání a jednání a konečně charakter zahrnuje to, jakým způsobem je člověk morálně vybaven a podle jakých norem i hodnot se ve svém životě snaží chovat. Detailněji se práce zabývá teoretickými aspekty osobnosti v závěrečné podkapitole teoretické části.

1.3 Odborná a zdravotní způsobilost řidičů

Odborná způsobilost řidičů je spojena s obsahem znalostí a dovedností, jež byli nuceni řidiči získat, aby se v souladu s platnými právními předpisy mohli stát majiteli řidičských průkazů. Je možné tvrdit, že získání odborné způsobilosti není úplně jednoduchou záležitostí, protože v České republice musí řidič o svých kvalitách přesvědčit nejen učitele v autoškole, ale rovněž zkušebního komisaře, jenž má funkci zástupce správního orgánu. Nabytí odborné způsobilosti je spjato také s osobností řidiče, protože každý má k řízení vozidla i samotné přípravě na zkoušky poněkud rozdílný přístup. Odborná způsobilost je spojena s teoretickými vědomostmi, jež je třeba předvést v písemném testu, i s praktickou částí, jež se stává z praktické zkoušky z řízení vozidla. Kvalitní učitel by měl být schopen odhalit ze způsobu řízení vozidla možná nebezpečí, jež jsou s osobou uchazeče spojena.

Jestliže funguje systém ve smyslu prevence tak, jak má, je nezbytné s touto skutečností nějak zacházet. V praxi se proto někdy přihodí, že správní orgán vydá podnět k přezkoumání odborné způsobilosti u takových řidičů, u nichž panuje pochybnost o tom, jestli jsou opravdu způsobilí. Typickým příkladem tohoto postupu je případ řidiče, jenž je držitelem řidičského oprávnění k řízení motocyklu, ale několikrát se mu nepodařilo úspěšně složit písemný odborný test v průběhu jeho žádosti o získání řidičského oprávnění na motorové vozidlo. Z toho důvodu u něho bylo započato řízení pro ztrátu odborné způsobilosti. Jedná se o logický krok, protože je možné důvodně předpokládat, že takový žadatel, který v podstatě nedokáže úspěšně absolvovat zkoušku z pravidel silničního provozu, je neovládá takovým způsobem, aby mohl být nadále držitelem řidičského oprávnění k řízení motocyklu.

Zdravotní způsobilost řidičů definuje § 84 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jenž pod tímto pojmem chápe tělesnou i duševní schopnost k řízení. Zdravotní způsobilost hodnotí lékař a ten také vydává posudek o zdravotní způsobilosti.

Za zdravotně způsobilého k řízení motorového vozidla není možné považovat člověka, jenž trpí poruchami chování zaviněnými závislostí na alkoholu nebo jiných návykových látkách. Lékař registrujícího poskytovatele má za povinnost poskytnout lékaři pracovně – lékařských služeb na jeho žádost výpis ze zdravotnické dokumentace, jenž musí obsahovat veškerá data nezbytná pro zjištění zdravotní způsobilosti. Pokud žadající osoba takového lékaře nemá, je na vyšetřujícím lékaři, aby ověřil, že je dotyčný opravdu zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel.

1.4 Dopravně-psychologické vyšetření

Pro další zaměření této práce má značnou důležitost dopravně psychologické vyšetření, které musí povinně absolvovat držitelé řidičského oprávnění skupin C1+E, C a C+E, jestliže řídí nákladní automobil o nejvyšší povolené hmotnosti vyšší než 7 500 kg, případně speciální automobil stejných parametrů nebo jízdní soupravu, jež sestává z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo speciálního automobilu a přípojného vozidla, přičemž její nejvyšší povolená hmotnost je vyšší než 7 500 kg. Stejnou povinnost mají držitelé řidičského oprávnění skupin D1+E, D a D+E, jestliže řídí některé vozidlo, jež do těchto skupin patří. Dopravně psychologické vyšetření musí řidič absolvovat před započítáním výkonu řidičské činnosti, následně se dopravně psychologickému vyšetření podrobuje nejdříve šest měsíců před dovršením padesátin a nejpozději v den těchto narozenin, následně potom každých pět let.

Dopravně psychologické vyšetření musí absolvovat i osoby, jimž bylo řídičské oprávnění odebráno. Naopak z této povinnosti jsou vyjmuti řidiči, kteří uskutečňují silniční dopravu soukromé povahy, jestliže tak nečiní za úplatu, dále také řidiči požární ochrany a dále řidiči vozidel policie, zpravodajských služeb, Vězeňské služby České republiky a ozbrojených sil České republiky. Vyšetření provádí psycholog, který má potřebnou akreditaci. Taková fyzická osoba musí mít úspěšně absolvované magisterské studium v oboru psychologie a současně také postgraduální studium z dopravní psychologie v akreditovaném studijním programu, nebo programu celoživotního vzdělání, jež uskutečňuje vysoká škola. Současně musí prokázat minimálně tříletou praxi v oboru dopravní psychologie a měl by mít k dispozici veškeré potřebné vybavení, jež je nutné pro účinné provádění dopravně psychologického vyšetření. Toto vyšetření se provádí písemnou formou a patří k posudku o zdravotní způsobilosti. Tento obor je bezesporu aktuálně velmi užitečný a potřebný, což je podmíněno tím, že řízení dopravního prostředku sestává z neustálého reagování na celou řadu rozličných podnětů, přičemž musí docházet k nepřetržité obnově křehké rovnováhy mezi řidičem – vozidlem – komunikací – dopravní situací a jinými účastníky silničního provozu (Havlík, 2005, s. 10).

Podle Šuchy (2013, s. 23-24) se dnes dopravní psychologie pokouší především o splnění tří důležitých úkolů. Mezi ně se řadí hodnocení a psychologická diagnostika řidičů, jež sestává z diagnostiky psychické způsobilosti rozličných skupin řidičů k řízení motorových vozidel, dále je to bádání o dopravní bezpečnosti z psychologického pohledu a konečně také efektivní metody výcviku a prostředky zlepšování řídičských dovedností i případné poradenství v důsledku dopravních nehod.

Příčiny dopravních nehod je samozřejmě nutné hledat především v lidském jednání. Z toho důvodu hraje v provozu tak významnou úlohu osobnost řidiče, jež je definována jeho temperamentem, který tvoří dynamičnost, senzitivita, emocionalita a prožívání, dále potom chováním, potřebami, zájmy a hodnotami. Významnou úlohu sehrávají také obecné i specifické schopnosti, inteligence, talent nebo paměť. Pro tuto práci má zásadní význam poznatek, že pro dopravní chování každého řidiče platí, že je odrazem jeho základní osobnostní orientace, jež má směrem k schopnostem nadřazené postavení. Když se totiž u řidiče objevují sociopatické rysy, nelze bohužel plně využít jeho schopností (Havlík, 2005, s. 17).

Dopravně psychologické vyšetření si klade za cíl zjistit, jaké jsou schopnosti řidiče k řízení, detailně zkoumá strukturu těchto schopností, kapacitu, vyváženost, a to se samozřejmě zohledňuje ve vztahu k celé osobnosti. Dopravně psychologické vyšetření necílí jen na situace v dopravě, ale snaží se zhodnotit projevy řidiče i ve vztahu k specifickým činnostem v dopravě,

jimiž se rozumí třeba řízení zvláštních dopravních prostředků. Dopravní psychologie tímto způsobem vlastně obstarává v dopravě preventivní a regulační funkci.

Z výše uvedeného vyplývá, že účelem dopravně psychologického vyšetření je rozpoznat, zda zkoumaná osobnost vykazuje zvýšené sklony k rizikovému chování na silnici (viz kapitola 2), případně diagnostikovat typ osobnosti řidiče vzhledem k rizikovému chování během řízení motorového vozidla (viz kapitola 3 a kapitola 4).

2 Rizikové chování řidičů

S ohledem na charakter činnosti, kterou představuje řízení vozidla, je třeba se zabírat tím, zda má řidič sklony k rizikovému jednání. Ve střetu se tu ocitá úsilí o dosažení cíle i bezpečnosti provozu. Každý řidič volí v konkrétní situaci jistou míru rizikovosti v závislosti na svých osobnostních rysech. Při sklonu riskovat se jedná o najetí pokud možno co nejlepšího vztahu mezi předpoklady konkrétního řidiče k řešení situace a jejím adekvátním vyřešením. Přitom každé odklonění od normy, lhostejno v jaké míře, s sebou nese neadekvátní chování. Rizikovost volby současně představuje objektivní i subjektivní kategorii. To znamená, že identická volba v dané situaci může pro každého řidiče znamenat poněkud jinou hladinu akceptování rizika, což ve svém důsledku svědčí o jiné výši tendence k rizikovému chování (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 224).

Identifikace toho, co lze rozumět pod pojmem rizikové chování řidičů ohrožujících bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích, samozřejmě ústí ve snahu určit spolehlivou metodu výběru takových řidičů, kteří by byli z dopravně psychologického pohledu co nejzpůsobilější. Šucha (2013, s. 65-66) ve své práci tvrdí, že osoby, které mají tendenci k rizikovému chování, se projevují nízkou odpovědností směrem k druhým, nemají dostatečně rozvinutou schopnost anticipace, snaží se najít situační vzrušení a dobrodružství. Patrně je u nich i úsilí o sociální exhibování. Nápadní jsou rovněž svojí nereálnou sebejistotou a kompenzací pocitu méněcennosti. U rizikových a ohrožujících řidičů se lze běžně setkat rovněž s nízkou odpovědností za vlastní skutky a hostilním postojem k ostatním lidem. Charakteristická je jejich nízká emocionální labilita, bezstarostnost a sklon spoléhat na náhodu. Jejich reakce bývají hodnoceny jako nepředvídatelné. Rizikové a ohrožující řidiči mívají nízkou frustrační toleranci a míru odolnosti k stresu, špatně se ovládají a trpí sklony k podrážděnosti i agresivitě. Chování účastníka silničního provozu je možné považovat za agresivní ve chvíli, kdy vědomě zvyšuje nebezpečí kolize. Takové chování je příznačné netrpělivostí nebo nepřátelstvím směrem k dalším účastníkům dopravního provozu.

2.1 Definice rizikového řidiče

Je nezpochybnitelné, že rizikové faktory i osobnostní rysy působí na chování řidiče. Postoje rizikových řidičů se nejvíce vážou k faktorům, které představuje kupříkladu respektování pravidel silničního provozu, sklon k riskování, nedostatečné a špatné zhodnocení situace nebo agresivita. Sklony k rizikovému jednání se zpravidla projeví v konkrétních

situacích, k nimž je možné počítat kolony i zácpy, kdy dochází u celé řady řidičů k ventilaci jejich stresu. Na rizikové chování tak působí nejen indikátory jako hněv a hostilita, ale rovněž osobnostní charakteristiky, jež se vážou k agresivitě.

Mezi nimi je na jednom z prvních míst třeba jmenovat impulsivnost. Pod ní se skrývá připravenost reagovat výbušně na určitou situaci a v danou chvíli se projevovat hrubým způsobem, podrážděně a mrzutě. Bádání podniknutá fyziologií v této souvislosti hovoří u impulsivních agresorů o různých stupních poškození oblasti frontálních laloků. Jinou důležitou osobnostní charakteristikou rizikového chování je sebevědomí, přičemž mnoho pokusů došlo k závěru, že výše sebevědomí není v přímé souvislosti s agresivním chováním. Výjimkou jsou adolescenti, u nichž se automobil proměňuje v součást jejich ega, dále potom narcisti. Emoční labilitu a neuroticismus je možné hodnotit jako sníženou schopnost vypořádat se se stresovými situacemi, které se objevují v každodenním životě. Tato osobnostní charakteristika se pochopitelně při řízení vozidla lehce odhalí, protože provoz s sebou přináší velmi stresové situace. Z dalších charakteristik je nutné zmínit soutěživost, když je prokázána přímá souvislost mezi sklonem k soutěživosti a mírou agresivity v průběhu řízení. Konečně důležitou osobnostní charakteristikou je netrpělivost, přičemž je zajímavé, že výzkumy ji diagnostikují především u žen. Jmenovat je nutné ještě svědomitost, protože nižší hodnota svědomitosti inklinuje k agresivitě. Svědomití řidiči nevykazují tendence k porušování pravidel a i jejich chování k ostatním lze vnímat jako ohleduplné (Šucha, 2013, s. 75-77). K osobnostním charakteristikám z pohledu psychologie osobnosti se práce vrátí v závěru třetí kapitoly a dále v praktické části prezentované v kapitole čtvrté.

2.2 Nejčastěji se objevující ohrožující chování řidičů

Mezi ohrožující chování řidičů, které se na silnicích vyskytuje nejčastěji, patří zejména nedodržení bezpečné vzdálenosti, řízení vozidla pod vlivem alkoholu, řízení vozidla pod vlivem návykové látky, odjetí od dopravní nehody, nedodržování nejvyšší povolené rychlosti, řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění a další rizikové chování, které je detailněji představeno v následujícím textu.

2.2.1 Nedodržení bezpečné vzdálenosti

Celá řada psychologů řadí možná poněkud překvapivě na první místo mezi agresivním chováním řidičů nedodržování bezpečné vzdálenosti. Někdy se jej řidiči dopouštějí pod vlivem alkoholických nápojů, ale obvykle se jedná o projev agresivity jedince. V paragrafu § 19 zákona 361/2000 Sb. je jednoznačně určeno, jak velkou vzdálenost by měl řidič mezi vozidly

zachovávat, aby se případně dokázal vyhnout srážce ve chvíli náhlého snížení rychlosti, nebo náhlého zastavení vozidla, jež jede před ním. Je pochopitelné, že brzdná dráha vozidla vzrůstá s rychlostí, kterou se pohybuje. Vliv na její prodlužování mají rovněž špatné adhezní podmínky, jež mohou být zapříčiněny sněhem, námrazou i deštěm. Pokud řidič bezpečnostní vzdálenost nedodržuje, je to známkou nedostatku respektu k bezpečnosti před ním jedoucího řidiče, současně jej podrobuje i poměrně značnému tlaku. Tento řidič je totiž nucen reagovat odpovídajícím způsobem na dění před sebou a současně mít neustále na zřeteli, že řidič jedoucí za ním by zřejmě nebyl schopen odpovídajícím způsobem zareagovat kupříkladu na nečekané zabrzdění. Není nijak překvapivé, že takové vědomí je pro mnoho řidičů stresujícím faktorem a je u nich takovým jednáním druhého řidiče vzbuzován pocit jistého nátlaku na způsob jejich jízdy. K takovým situacím poměrně běžně dochází v okamžiku, kdy se první řidič nemůže odhodlat k předjíždění, případně jede podle druhého agresivního řidiče příliš pomalu. Svým najetím do značné blízkosti k vozidlu projevuje svůj požadavek a snaží se k jeho splnění prvního řidiče přimět. Výjimkou není situace, že první řidič tento tlak, jenž je na něj vyvíjený, nezvládne a nechá se vyprovokovat k uskutečnění manévru, jenž je nad jeho síly, což vede k vzniku incidentu dopravní nehody.

2.2.2 Řízení vozidla pod vlivem alkoholu

Tento typ ohrožujícího chování je obecně společností hodnocen jako značně nebezpečný. Na rozdíl od některých jiných států u nás platí nulová tolerance přítomnosti alkoholu v krvi. Dechovou zkoušku, která toto ověří, může provést policista, vojenská policie, strážník obecní policie, ošetřující lékař i zaměstnavatel. Metodika vydaná Ministerstvem dopravy ČR k zákonu 379/2005 Sb. stanoví, že oprávněné osoby mají výsledek dechové zkoušky posuzovat podle následujících pravidel: „*S ohledem na faktory, které se mohou promítnout do výsledku měření, lze výsledek zkoušky provedené analyzátozem alkoholu v dechu považovat za pozitivní v případě, že výsledná naměřená hodnota je větší nebo rovna hodnotě 0,25 promile. V případech, kdy je naměřená hodnota nižší než 0,25, je nutno ve smyslu uvedené metodiky považovat výsledek za negativní.*“ Na první pohled se jedná o rozpor, který ovšem plyne z toho, že praxe musí počítat s potenciální odchylkou měřicího zařízení v toleranci 0,04 promile. Současně je nutné brát v potaz i fyziologickou hladinu alkoholu v dechu, jež může být zapříčiněna mimo jiné léky, chorobou apod. Zde se počítá s tolerancí 0,2 promile. Přesto dochází k takovým situacím, kdy řidič špatně vyhodnotí, zda je po požití alkoholu minulý den již schopen řídit, případně se spolehne na nekvalitní alkoholtester, což má za následek, že je

jeho kontrola pozitivní ve spojení se zbytkovým alkoholem. Rozhodně se přitom nevyplácí spoléhat na různé zaručené rady, které mají odbourávání alkoholu urychlit. To je totiž proces nadmíru individuální, který probíhá u každého jedince jinak a závisí rovněž na situaci. Obecně se udává, že třetina požitého množství se odbourá v žaludku a zbytek potom ve střevech. Z jater putuje alkohol do tkání, kde jeho značná část oxiduje, 7 % pak vyprchá dechem a 3 % opustí tělo s močí a stolicí. Celkovou dobu trvání tohoto procesu ovlivňuje věk, pohlaví, tělesná hmotnost, ale také aktuální tělesný stav člověka.

Někteří lékaři hovoří o alkoholu jako o nervovém jedu, protože ovlivňuje ty nejjemnější funkce mozku. Jsou lidé, kterým postačí nepatrná dávka alkoholu k tomu, aby došlo k ovlivnění jejich chování, což se může projevit i nutkáním k nastartování vozidla. Alkohol se pak v chování jedince projevuje sebejistotou a agresivitou, zvyšuje se soutěživost, sebeprosazování i tendence k riskantnímu předjíždění. Přestože si to řidiči pod vlivem alkoholu nepřipouštějí, velmi se zvyšuje riziko selhání. Psychologicky nejrizikovější hladinou je údajně rozmezí mezi 0,5-1,5 promile. (Havlík, 2011, s. 35)

Naštěstí většina lidí má dostatečně vyvinuté zábrany, aby po požití alkoholu řídila. Neplatí to ovšem pro všechny. Přitom je všeobecně známo, že alkohol významně ovlivňuje centrální nervovou soustavu. Má záporný vliv na zrakové vnímání i následný proces zachycení a zpracování podnětu, stejně tak negativně ovlivňuje i jeho vyhodnocení a následné rozhodnutí i reakci. Moderní bádání prokázalo, že požití alkoholu má za následek zúžení zorného pole, horší kvalitu vidění za šera i za tmy a konečně pomalejší adaptaci oka na případné oslnění. Malá dávka alkoholu postačuje ke zpomalení myšlení a strhávání pozornosti k nedůležitým maličkostem. Z výše řečeného je tedy jasně patrné, že alkohol jednoznačně vede k problémovému dopravnímu chování.

Podle Havlíka (2011, s. 92-97) lehce podnapilý člověk, který má hladinu alkoholu do 0,5 promile, sice navenek nevykazuje nějaké projevy opilosti, ale jeho psychické procesy již nejsou tak kvalitní. Při lehké opilosti do 1,5 promile se člověk proměňuje v odvážnějšího, sebevědomějšího a optimističtějšího. Dochází k omezení pozornosti a zkreslenému vnímání, kdy řidič riskuje a chová se nezodpovědným způsobem. Střední opilost do 2,3 promile se projevuje nekoordinovanými pohyby, nejasnou mluvou, hlučností a různými impulsivními reakcemi. Řidiči s touto hladinou alkoholu v krvi nejsou schopni jet rovně a plynule. V okamžiku těžké opilosti vyšší než 2,3 promile mívá člověk problémy se stabilitou, motá se a usíná, čímž se stává řízení technicky neproveditelným.

Pole zájmu dopravních psychologů při hodnocení způsobilosti k řízení motorových vozidel představuje i téma závislosti či problémového užívání alkoholu nebo jiných

návykových látek. Podobně rizikového řidiče lze odhalit rozličnými způsoby. Jednou z nich je zkontrolování karty řidiče, kde by byly případné přestupky spáchané pod vlivem alkoholu uvedeny. Zároveň bývá k dispozici záznam od praktického lékaře o případné léčbě závislosti, takže ve chvíli, kdy má nějaké podezření, může dopravní psycholog provést screeningové vyšetření, jež mu odkryje případné rizikové faktory (Šucha, 2013, s. 93)

2.2.3 Řízení vozidla pod vlivem návykové látky

V psychiatrické literatuře je možné se setkat v souvislosti s léky a drogami s tím, že rozlišuje mezi závislostí na nich a jejich škodlivým užíváním. Závislost je spojena s rostoucí tolerancí k dané látce, abstinenčními příznaky, které jsou doprovázeny nutkavou potřebou látku sehnat, ale i s nepřetržitým užíváním dané látky, ačkoli si člověk dobře uvědomuje, že mu to působí újmu. Škodlivým užíváním se potom rozumí užívání látky i přesto, že v důsledku člověk nedokáže splnit svoje povinnosti ve škole, v práci nebo doma, danou látku užívá v možných nebezpečných situacích, k nimž lze zařadit třeba řízení auta, a činí tak nezákonně a i přes přetrvávající nežádoucí vedlejší účinky (Furnham, 2012, s. 12).

Je samozřejmé, že řízení pod vlivem jakékoli návykové látky vykazuje stejné rysy nebezpečnosti jako u alkoholu. V posledních letech dochází k nárůstu počtu řidičů, kteří jsou přistiženi za volantem pod vlivem návykových látek, jako je marihuana nebo různé tvrdé drogy. Drogy samozřejmě negativně ovlivňují psychiku řidiče, působí na jeho chování i jednání, zhoršují jeho schopnost správného odhadu vzdálenosti, soustředění a sebereflexe, zpomalují rovněž rychlost jeho reakcí. Jízda pod vlivem některých návykových látek je ještě nebezpečnější než pod vlivem alkoholu. Je tomu tak z té příčiny, že alkohol ovlivňuje podobu jízdy v jisté konkrétní době odvislé od jeho požití. To u některých návykových látek neplatí. Demonstrovat to lze na odlišném nástupu účinku u aplikace nitrožilní, při vykouření, či ve chvíli, kdy je droga požitá v nějaké potravě. Lehké drogy jsou známé svými nepředvídatelnými účinky. Kupříkladu marihuana ovlivní mysl řidiče tím způsobem, že ho dostane takřka do euforie, kdy z jeho mysli zmizí starosti, úzkost nebo zmatek, což má za následek, že není schopen rozpoznat nestandardní chování. Lékaři z protidrogových center tvrdí, že zbytky po marihuaně jsou v krvi zjištělné až sedmdesát dní po jejím požití (Havlík, 2005, s. 98). Když účinky začnou mizet, objeví se nejistota a nuda, což komplikuje soustředění na jakoukoli věc, natož na řízení vozidla.

Jestliže si uživatel drogy není schopen uvědomit přirozený proces důsledku požití nějaké návykové látky, může snadno nabýt dojmu, že jej drogy v podstatě nijak neovlivňují, což má za následek, že je příště užije ve větším množství a řízení vozidla mu nepříjde jako nic

špatného. Když však začne droga působit, může to mít osudné následky, protože k tomu může dojít právě během řízení vozidla, čímž se takový řidič stává nezpůsobilým k řízení. Podobné negativní důsledky jako drogy mohou mít různé léky, které jsou vydávány na lékařský předpis, ať se jedná o antidepresiva nebo zklidňující léky. Proto je každý lékař, jenž tyto léky svému pacientovi ordinuje, povinen seznámit jej s tím, že mohou negativně ovlivnit jeho schopnost řídit, případně se s řízením motorového vozidla zcela vylučují. Každý řidič by si měl před užitím podobného léku důkladně prostudovat příbalový leták a zařídit se podle informací, kterých se mu z něj dostane.

Mezi léky s takovými negativními účinky patří mimo jiné barbituráty, trankvilizéry a amfetaminy. Barbituráty jsou léky, jež mají uspávající účinky. Velmi brzy na nich vzniká závislost a nastupuje nutkání ke zvyšování dávek. Při dlouhodobém užívání je možné sledovat narušení schopnosti vnímat, způsobují bolesti hlavy, závratě, podrážděnost a vyvolávají celkovou únavu. Pod označením trankvilizéry se skrývají uklidňující prostředky, které mají zmírňovat úzkost. Současně ale také mají za následky snížení koncentrace, horší svalovou koordinaci, malátnosti a pokles schopnosti reagovat odpovídajícím způsobem na danou situaci. Jestliže se ale užívají v malých dávkách, jsou schopny navodit psychickou vyrovnanost, přičemž neškodí jiným funkcím nervové soustavy. Amfetaminy ovlivňují především mozek, když u něho odbourávají potřebu spánku a odpočinku. Člověk, který je užívá, je v důsledku těchto jejich účinků schopen podávat vysoké výkony, ale značné nebezpečí se skrývá v možném přetížení organismu. Pokud se užívají příliš dlouho, mohou způsobovat halucinace a vyvolávat pocity strachu (Fürst, 1997, s. 202).

Je třeba poznamenat, že přítomnost léků není pokaždé možné zjistit použitím různých typů testerů na návykové látky. Měla by se tu projevit vnímavost zasahujících policistů, přičemž lékař by měl při následném detailním vyšetření dojít k závěru, jestli je dotyčná osoba schopna řídit. Zjišťují se reakce řidiče, vzhled zornic, chování i to, jaký je jeho projev řeči. Tady je nutné apelovat především na osobní odpovědnost řidičů, kteří by měli být schopni dostatečně sebereflexe a případně se poradit s lékařem. Přítomnost drogy v těle řidiče se potom vyšetřuje přímo na pozemní komunikaci pomocí testerů na přítomnost návykové látky. Policisté by měli věnovat pozornost zároveň také psychologickým projevům řidiče, a to způsobu jeho chování, soustředěnosti, potencionální agresivitě a roztěkanosti. V médiích se čas od času objeví případy pravidelných uživatelů různých drog, kteří za volant opakovaně sedají navzdory tomu, že jsou pod vlivem drogy a leckdy jim již za toto provinění byl uložen zákaz řízení. Tyto osoby lze zařadit mezi řidiče, kteří zcela ignorují a neuznávají právo ostatních na bezpečný provoz, neuznávají jakýkoli řád a v mnoha případech již jsou do té míry závislí, že nedokážou zhodnotit

možné důsledky svého jednání. Jejich „výhodou“ je navíc často dobré majetkové zázemí, což jim dovoluje najmout si drahé a kvalitní právníky, čímž dokážou leckdy úspěšně mařit řízení, které by mělo mít za výsledek uložení trestu.

Schopnost řízení mohou pozměnit i jiné látky, jež bývají nazývány jako motoristický doping, protože jejich primárním cílem je potlačit únavu. Sem patří mimo jiné tabák. Kuřáci se někdy mylně domnívají, že nikotin, který je v cigaretách obsažen, umí potlačit únavu a aktivovat smysly. Paradoxně je to opačně. Nikotin zapříčiňuje místně ohraničené poruchy prokrvení mozkové tkáně a snižuje výkonovou kapacitu centrální nervové soustavy. To má za následek, že okrsky, které zodpovídají za zrakové vnímání a při jízdě jsou značně zatěžované, mají tendenci se rychleji unavit. Podle výzkumů má dlouhodobé intenzivní kouření rovněž za následek pokles úrovně rozumových schopností vášnivých kuřáků v porovnání s nekuřáky (Havlík, 2011, s. 34).

U kuřáků – motoristů je zároveň možné sledovat, že vykazují nižší stresovou odolnost, bývají obecně netrpělivější a vznětlivější. Nikotin sice dokáže v krátkodobém časovém horizontu nabudit některé oblasti psychiky, ale současně kysličník uhelnatý produkuje v krvi takzvaný karbonylhemoglobin, jenž zamezuje co možná nejlepšímu okysličování krve. V kombinaci se stresem a vysokou zátěží může nikotin dokonce zavinit srdeční selhání. Je navíc obecně známé, že již samotná manipulace s cigaretou rozptyluje pozornost řidiče a odvádí jejich pozornost od samotného řízení. Kouření v automobilu je rovněž bezohledné ke spolujezdcům, kterým poškozuje zdraví stejně jako kuřákovi. Psychologové uvádějí, že sobecký sklon kuřáků navozovat si příjemné pocity bez zohledňování druhých je spojen i s jejich méně adaptabilním chováním na silnici (Havlík, 2005, s. 91).

K motoristickému dopingu bývá řazen rovněž kofein. Zde alespoň platí, že v jistém množství má káva na lidské tělo pozitivní vliv. Kofein vstřebávají veškeré orgány a jeho účinek se projeví přibližně dvacet minut po vypití kávy. Děje se tak prostřednictvím zvýšení krevního tlaku, snížení hladiny cukrů v krvi a potlačením chuti k jídlu. Tyto účinky mohou trvat i více než hodinu, pak se však únava vrátí a je ještě intenzivnější. U řidiče to lze vysvětlit tím způsobem, že se sice navýší kvantita jeho výkonu, ale děje se tak na úkor kvality. Tělo se podvést nedá a jediným opravdu účinným prostředkem k načerpání energie je odpočinek.

2.2.4 Odjetí od dopravní nehody

Zákon 361/2000 Sb. definuje dopravní nehodu jako „*situaci v provozu na pozemní komunikaci, například havárii nebo srážku, která se stala na pozemní komunikaci, při které dojde ke zranění nebo usmrcení osoby nebo ke škodě na majetku v souvislosti s provozem*“

vozidla.“ V tom samém zákoně je přikázáno, že řidič, který se dopravní nehody zúčastnil, musí ihned zastavit vozidlo a splnit i další povinnosti, jež jsou tu vyjmenovány. Pravděpodobně tou nejdůležitější je poskytnuté první pomoci zraněné osobě. Zde nemohou obstát žádné výmluvy, že se dotyčný obával, aby zraněné osobě ještě více nepřitížil. Jedinou výjimkou, kdy je řidič zproštěn povinnosti poskytnout pomoc, je situace, kdy by v případě poskytnutí pomoci došlo k ohrožení jeho života a zdraví, případně života a zdraví jiných nezraněných osob. Jestliže řidič první pomoc neposkytne, může být dokonce odsouzen k nepodmíněnému trestu odnětí svobody. Když však řidič od nehody ujede, je to projev zcela fatálního selhání. Stěžít lze přitom diagnostikovat, zda se prvotně jedná o výraz lability, agrese nebo nepřizpůsobivosti směrem k pravidlům. Mnoho řidičů má jednoduše obavy z možného potrestání. Jednání řidiče v takovém momentu může ovlivnit rovněž šok a panika, přičemž někdy dojde po jejich odeznění k tomu, že se řidič sám přihlásí a přijme za svoje jednání zodpovědnost. Obecně platí, že řidiči, kteří jsou disciplinovaní a emočně vyrovnaní, které lze považovat za dobře přizpůsobené, se i v takových výjimečných situacích dokážou chovat rozumně, pohotově reaguji, snaží se nejprve diagnostikovat zranění účastníků nehody a způsobené škody, přičemž mají snahu je co nejvíce umenšit a neváhají zavolat lékařskou pomoc a policisty.

2.2.5 Nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti

Prostřednictvím zákona 361/2000 Sb. je striktně určena nejvyšší dovolená rychlost v rozličných situacích i místech na pozemních komunikacích, přičemž řidič je povinen ji dodržovat. Pokud se tímto nařízením neřídí, je trestán. Obecně je možné konstatovat, že čím výraznější je překročení dovolené rychlosti, tím těžší by měl být také trest. V některých případech je dokonce opakované porušení těchto pravidel důvodem k odebrání řidičského oprávnění na konkrétní dobu. Mimo finančního trestu jsou řidiči také přiděleny trestné body, jež jsou evidovány v jeho kartě řidiče. Přesto není možné generalizovat a tvrdit, že všechny řidiče, kteří nedodržují rychlost, je možné klasifikovat jako agresivní řidiče nebo hazardéry.

Při uvažování nad daným problémem je nutné mít na zřeteli, že překročení nejvyšší dovolené rychlosti nese vždy v konkrétní situaci jinou míru rizika i ohrožení. Vždy je nezbytné brát v úvahu i čas, místo a situaci, kdy dané protiprávní jednání proběhlo. Reálný život totiž ukazuje, že většina řidičů, které by jinak bylo možné považovat často za disciplinované, rychlost ne vždy dodržuje. Je to míra rizika, jež má úzkou spojitost s charakterem řidiče, což ukáže i praktická část této práce. Také zákon pracuje s mírou přestoupení jím určených limitů a snaží se toto závadové jednání hodnotit také s přihlédnutím k tomu, o kolik byla rychlost překročena.

Běžně platí, že v obcích je toto provinění „diagnostikováno“ prostřednictvím automatizovaných technických prostředků bez obsluhy, jimiž se rozumí kamerové systémy. Z toho důvodu není nutné, aby každého provinilého řidiče pokutovala policejní hlídka, ale vše se řeší až s časovým odstupem správními orgány. Zde ovšem praxe uplynulých let ukázala na slabinu tohoto systému, kdy se mnoho řidičů snažilo rozličnými způsoby sankcionování vyhnout. Známým způsobem, jak uniknout trestu, bylo odvolání na „osobu blízkou“ ze strany řidičů, kteří jsou zároveň i provozovateli vozidla. Proto je dnes v praxi uplatňován institut „objektivní odpovědnosti provozovatelů vozidla“, kterým je dovoleno za tyto přestupky zaplatit jistou částku, načež dojde k odložení přestupku, přičemž bodové hodnocení řidiče nedozná újmy. To znamená, že skutečný řidič v daném okamžiku se po zaplacení výzvy již dále nezjišťuje.

Policie České republiky má na rozdíl od kamerového systému potenciál dopadnout řidiče přímo na místě, kde spáchal protiprávní jednání, ztotožnit jej a vést řízení přímo s ním. Proč však řidiči nedodržují rychlost, jestliže se na celý problém podíváme psychologickou optikou? Vysoká rychlost dává dojem moci, sebedůvěry a nepřekonatelnosti. Některé osoby zažívají v souvislosti s rychlostí příjemné pocity, přičemž si někdy nejsou schopny dostatečně uvědomit rizika s ní spojená. Je jisté, že vysoká rychlost vyžaduje od řidiče vyšší koncentraci a také rychlejší reakce. Z toho důvodu se nedoporučuje jezdit rychle v místech, které řidič dobře nezná a není v nich patřičný rozhled, protože potom značně stoupá riziko vzniku dopravní nehody. Takové neuvážené chování je příznačné pro některé řidiče s malými zkušenostmi, kteří přeceňují svoje schopnosti a kvůli nepřiměřené rychlosti nejsou schopni zvládnout vozidlo, což má za následek havárii s leckdy osudovými následky.

2.2.6 Řízení motorového vozidla bez odpovídajícího řidičského oprávnění

V reálném životě se tohoto přečinu dopouštějí nejčastěji řidiči, kteří mají zákaz činnosti, případně přišli o své řidičské oprávnění kvůli vybodování nebo ztrátě zdravotní způsobilosti. Dotyční však nemíní tento pro ně nepříznivý fakt akceptovat. Rozhodně se tímto nerozumí taková situace, kdy si řidič jen zapomene svůj řidičský průkaz doma. Existují řidiči, kteří tímto protiprávním způsobem jednají opakovaně. Takřka vždy lze toto jednání spojit se značným stupněm nebezpečí a ohrožení a je projevem asociálního chování a nerespektování daných pravidel. Riziko ohrožení je nutné spatřovat především ve skutečnosti, že ztráta řidičského oprávnění je dostatečně zdůvodněna. Jestliže byl řidiči stanoven trest v délce šesti měsíců a více, nebo přišel o řidičský průkaz kvůli vybodování, případně ztrátě zdravotní nebo odborné

způsobnosti, musí pro jeho navrácení absolvovat dopravně psychologické vyšetření a přezkoumání zdravotní způsobilosti. Když mu byl zákaz udělen na více než 12 měsíců, musí také znovu prokázat odbornou způsobilost. Jestliže řidič daným podmínkám nevyhoví, nemůže mu být řidičský průkaz vydán zpět. Někdy se takového jednání řidiči dopouští z prosté neznalosti, když jsou sice majiteli řidičského průkazu, ale nikoli pro danou skupinu vozidel, kterou opravdu řídí.

2.2.7 Nepřipoutání se bezpečnostním pásem

Tuto povinnost často porušují řidiči i spolujezdci, ačkoli se jedná o jeden z bodů pasivní bezpečnosti vozidla, jenž má mít za důsledek pokud možno co největší ochranu osob v případě dopravní nehody. Je prokázáno, že nepřipoutané osoby jsou na předním sedadle vystaveny šestkrát většímu, v obci dokonce osmkrát většímu riziku úmrtí než ty připoutané. Navíc je nutné brát v potaz i další prvek pasivní bezpečnosti, jímž je airbag, jenž představuje ochranný prostor mezi hlavou řidiče a volantem či čelním sklem. Zde se zdůrazňuje, že ochranou funkci má pouze pro připoutaného člověka. Dokáže se nafouknout v průběhu desetiny vteřiny a člověka, jenž není připoután, může i zabít.

Jako jeden z největších hazardů na pozemních komunikacích je pak hodnocena cesta s nepřipoutaným dítětem. Děti, které jsou menší než 150 centimetrů a mají méně než 36 kilogramů, musí být při přepravě usazeny ve schválené dětské autosedačce. Následky havárií, v nichž jsou účastníky nepřipoutané děti, jsou speciálně vážné již z té příčiny, že dítě, které váží 25 kilogramů, má při nárazu v rychlosti padesát kilometrů za hodinu kinetickou energii hmoty o hmotnosti jedné tuny (Havlík, 2011, s. 47).

2.2.8 Telefonování v průběhu jízdy

Podle zákona 361/200 Sb. sice telefonování v průběhu jízdy není zakázáno, řidič však nesmí držet telefon v ruce nebo nějakým jiným způsobem. Nelze pochybovat o tom, že telefonování za jízdy je riskantní i v takovém případě, že je vozidlo vybaveno handsfree.

V průběhu hovoru totiž řidič musí svoji pozornost dělit mezi jízdu a rozhovor, čímž dochází k potlačení vizuálního vnímání na úkor akustického. Záporným důsledkem tohoto stavu je prodloužená doba reakce a také neúplná soustředěnost na řízení vozidla. Z toho plyne, že se zvyšuje případná délka brzděné dráhy. Se zvýšeným rizikem je třeba počítat i po ukončení hovoru, přičemž návrat do normálního stavu je u každého řidiče individuální a má spojitost s obsahem hovoru. Samozřejmě jako nejrizikovější se ukazuje telefonování v komplikovaných dopravních situacích.

2.2.9 Nedovolené předjíždění

Předjížděním se zabývá již několikrát zmiňovaný zákon 361/2000 Sb., v němž je jednoznačně určeno, kde a jakým způsobem může řidič předjíždět, stejně tak je tu vymezeno, kde se naopak předjíždět nesmí. Každý řidič by si měl uvědomit, že předjíždění je možné hodnotit jako jeden z nejnebezpečnějších manévřů, a proto by ho měl řidič provádět pouze v okamžiku, kdy si je stoprocentně jistý, že jej dokáže bezpečně dokončit. Jinak by měl být schopen vyčkat na příhodnější místo, což opět souvisí s dostatečnou schopností sebeovládání. Fyzika přináší jasné důkazy o tom, že nehody, které jsou zapříčiněny chybným předjížděním, mají mimořádně tragické důsledky, protože vozidla se srazí zpravidla čelně, takže rychlosti se sčítají dohromady a kinetická energie, jež působí na lidi ve vozidlech, je mimořádně velká. Takovým nehodám přitom vždy předchází chybné vyhodnocení situace, jež má svůj zdroj ve špatném odhadu, nezkušenosti řidiče, ale často také v agresivitě a netrpělivosti. Výše již bylo zmíněno, že agresivní řidiči někdy v místě zákazu nepředjíždí, ale před nimi jedoucím vozidlu dávají najevo, že by mělo zrychlit, což mívá za důsledek rovněž vznik dopravních nehod. Vrcholným projevem agresivity je potom situace, kdy agresivní řidič po předjetí sáhne k takzvanému „vybrždění“. Takto se projevují především řidiči, kteří jsou přesvědčeni o své nadřazenosti a nedotknutelnosti.

2.2.10 Nedodržování povinných přestávek a doby vymezené k odpočinku

S ohledem na zaměření této práce je nutné zdůraznit i toto ohrožující jednání, jež se objevuje hlavně u profesionálních řidičů. V rámci celé Evropské unie, které je Česká republika součástí, platí nařízení ES 561/2006 Sb., jež je určeno pro řidiče i dopravce při obchodní přepravě vozidly nad 3,5 tuny a pro autobusy. Tato opatření byla zavedena právě s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu. Již výše bylo jasně demonstrováno, že řízení vozidla patří k činnostem, které znamenají pro organismus značnou zátěž. Unavení řidiči pak pro ostatní účastníky silničního provozu, ale i sami pro sebe představují značné nebezpečí. Během let se jasně ukázalo, že zařazování nutných přestávek a dob odpočinku není možné ponechat jen na samotných řidičích. Je tomu tak z té příčiny, že jsou často vystaveni působení dalších faktorů, jež ovlivňují jejich práci, ať již je to časový stres, nebo povinnost být v konkrétní dobu na určitém místě. Nesou rovněž odpovědnost za náklad nebo přepravované osoby a mají zpravidla nepravidelnou pracovní dobu. To vše působí na to, že si tyto pauzy v mnoha případech nedokážou (nechtějí) správně ordinovat (Bud'a, 2011, s. 7)

Z této příčiny byla ve vozidlech těžších než 3,5 tuny a v autobusech povinně zabudována záznamová zařízení, která jsou označována jako tachografy. Ta mají za cíl přesně kontrolovat dobu řízení a dobu odpočinku, přičemž je kontrolují správní orgány i policie přímo v silničním provozu. Pokud je zjištěno porušení stanovených pravidel, dochází k tvrdé penalizaci řidičů i dopravců.

Jak bylo nastíněno v kapitole první, dopravní psychologie - resp. prováděná psychologická vyšetření - se snaží predikovat vztah mezi osobností řidiče a zvýšeným sklonem k výše popsaným rizikovým projevům chování během řízení motorového vozidla. Osobnosti řidiče se věnují následující tři kapitoly diplomové práce.

3 Možnosti využití typologie osobnosti v dopravní psychologii

V úvodní části třetí kapitoly práce představuje - v českém klinickém písemnictví všeobecně uznávanou - typologii řidičů podle Štikara, Šmolíkové a Hoskovce (2003). V následující podkapitole jsou prezentovány poznatky o obecné teorii osobnosti, struktuře a faktorech osobnosti. Uvedené členění kapitoly jsme zvolili z důvodu návaznosti praktické části na závěr části teoretické.

Podle typologie řidiče je možné usuzovat na to, jaké jsou typické znaky jeho jednání i chování, když se ocitne v provozu na pozemních komunikacích. Z typologie řidiče je možné odvodit i pravděpodobnost vzniku dopravní nehody nebo přestupkového, čili protiprávního jednání. Lze konstatovat, že typologií řidičů existuje celá řada, přičemž se snaží o pohled na řidiče z různých úhlů. Spojuje je fakt, že se pokouší vymezit obecně skupiny řidičů, které mají sdílet jisté znaky chování a konkrétní osobnostní charakteristiky. Významu v tomto ohledu nabývají pojmy extrovert a introvert.

Analytická psychologie pracuje s výrazem introverze ve dvojím pojetí. První ji vidí jako jistý projev aktivního obrácení se směrem k vlastnímu vnitřnímu světu, což je nutné ve spojitosti s introspekci. Druhé pod pojmem introverze rozumí typickou, delší dobu trvající orientaci na vlastní osobnost (Müller, 2006, s. 152). Jeden z největších odborníků na psychologii osobnosti Eysenck potom tvrdil, že individuální rozdíly mezi lidmi jsou biologicky podmíněné a podle něho se centrální nervový systém introvertů může pochlubit vyšší citlivostí na podněty. Tento psycholog současně přišel s názorem, že každý člověk se snaží najít takový rozsah stimulace, jež způsobí odpovídající hodnotu nabuzení CNS. Rozdíl mezi introverty a extroverty viděl v tom, že introvertům se daří dosáhnout této hranice poměrně jednoduše, a z toho důvodu se snaží ze svého života eliminovat potenciální intenzivní prameny rozrušení, kdežto extroverti se vzruší jen velmi těžce, což má za následek, že se pokouší hledat větší množství silných podnětů (Kassin, 2004, s. 566), (srov. podkapitola 3.2).

Hartl a Hartlová (2010, s. 141) spatřují v extroverzi takový souhrn povahových znaků člověka, jenž má za důsledek orientaci osobnosti směrem ven, což se projevuje otevřeností, společenskostí, ale i oblibou změn a vzrušujících situací, specifickou výřečností a snahou o sebezprosazení.

3.1 Typologie řidičů

Typologie řidičů je úzce spjata s emoční labilitou i stabilitou. Havlík (2011, s. 52) v této souvislosti podotkl, že emočně labilní lidé reagují lehčeji na různé emoční výzvy, vzrušují se, je u nich možné pozorovat tendence k vznětlivosti, náladovosti, úzkosti i nadměrné starostlivosti. Jejich chování se často vyznačuje zranitelností, nepřizpůsobivostí, citlivostí, která může přerůst v přecitlivělost. Emočně labilní člověk má problém zbavit se některých vtíravých myšlenek, bývá vztahovačný, trpí slabým sebeovládáním i nízkou sebedůvěrou, což je spojeno s pocitem méněcennosti a viny. Je to zcela rozdílná charakteristika oproti emoční stabilitě, která je naopak spojena s vlastnostmi jako je přiměřené sebevědomí, sebeřízení i sebehodnocení. Jejím typickým znakem je mírnější a řízenější odpověď na emotivní podněty. Psychickou rovnováhu je po psychické zátěži v porovnání s emočně labilním člověkem možné nastolit mnohem rychleji.

Typickým rysem emočně stabilního člověka je tedy skutečnost, že na emoční podněty reaguje v mnohem menší míře, má dobré sebeřízení, když musí podstoupit zátěž, nečiní mu problémy poměrně rychlý návrat do stabilní pozice. Vyniká zdravým sebevědomím a sebehodnocením odpovídajícím realitě. K typickým znakům sangvinika patří adaptabilita, aktivita, společenskost, dominance, bezstarostnost a optimismus. Pro flegmatika je příznačná menší přizpůsobivost, pasivita, snášenlivost, spolehlivost, rozvážnost a odpovídající sebekontrola. Typickými rysy cholera jsou impulsivnost, absence sebeovládání, nedůtklivost, vznětlivost, neklidnost a možná agresivnost. Melancholiky lze poznat podle pesimističnosti, zdrženlivosti, oproti jiným typům bývají citlivější, náladoví, rezervovaní a úzkostnější (Havlík, 2005, s. 18).

Je pochopitelné, že v reálném životě se jen stěží setkáme s lidmi, kteří by spadali výlučně do kategorie extrovert nebo introvert, případně přesně odpovídali Hippokratově teorii temperamentu. Podle Havlíka (2011, s. 52) mají lidé sklon inklinovat do středu nebo směrem k jednomu nebo druhému osobnostnímu pólu. Extrovertní rysy se projevují v průběhu jízdy městem, na závodních okruzích a vůbec obecně v dynamičtějším dopravním ruchu. U lidí, kteří jsou extrovertně ladění, je možné především v průběhu noci nebo při jízdě na dálnici sledovat, jak u nich roste netrpělivost a také jejich pozornost může za daných okolností, pokud ji něco nevzbudí, slábnout. V porovnání s extrovertně laděnými řidiči ti introvertně ladění nedostatkem podnětů tolik netrpí, což však neznamená, že by jejich pozornost nemohly oslabit sklony k prožívání a potřeba zabývat se vnitřními podněty na úkor těch vnějších. Níže přiblížené

typologické skupiny řidičů budou charakterizovány podle práce Štikara, Šmolíkové a Hoskovce (2003, s. 148).

V následující části jsou představeny jednotlivé typologie řidičů:

1) Dobře přizpůsobení řidiči

Pro dobře přizpůsobeného řidiče je signifikantním znakem, že pouze ve zcela výjimečných situacích není schopen odpovídajícím způsobem a s rozmyslem zareagovat na konkrétní situaci následkem vyvedení z míry. Když už se mu taková věc přihodí, zpravidla se během pár okamžiků vzpamatuje a dokáže jednat. Je možné jej také charakterizovat z toho pohledu, že vědomě nekoná protiprávně, což znamená, že neporušuje předpisy a minimalizuje tak pravděpodobnost vzniku dopravní nehody. Tito řidiči disponují rovněž kvalitní předvídatostí, jsou schopni dobře zpracovat poskytované informace a je možné si všimnout, že jsou častěji předjížděni, než aby sami předjížděli. Obecně jsou tyto řidiči chápáni jako výborní

2) Řidiči s duševními problémy schopní se ovládat a společensky zodpovědní

Pro tyto řidiče platí, že vědomě platné právní předpisy neporušují. Jestliže k takovému incidentu dojde, je to spíše zapříčiněno jejich nevědomostí, případně špatným způsobem vyhodnocení dané situace. Za problémy těchto řidičů se obvykle skrývá emoční napětí, které má za následek potíže se soustředěním a rozhodováním. Takoví řidiči bývají poměrně mírné povahy a dokážou se ovládat. Obecně jsou tyto řidiči chápáni jako dobří.

3) Řidiči s duševními problémy, kteří bývají na delší časový úsek vyvedeni z míry, společensky odpovědní

U těchto řidičů se poměrně běžně v horizontu několika týdnů i měsíců vyskytují duševní problémy. S nimi stoupá pravděpodobnost zrodu dopravních nehod a přestupkových jednání. Zdroje lze hledat v nesoustředěnosti, ale rovněž aktuálním poklesu schopností pro řízení vozidla, neodpovídajícím vyhodnocení stávající situace nebo v nadhodnocení vlastních dovedností, což můžou zapříčinit obavy i úzkost. Takové řidiče jde zpravidla charakterizovat jako odpovědné, jejich problémy se ovšem pravidelně opakují ve vlnách. V takovém období jsou potom méně opatrní, obezřetní i soustředění. Tito řidiči jsou obecně chápáni jako dobří za té podmínky, když nemusí čelit rušivým vlivům, jež se záporně projevují v jejich řízení.

4) Řidiči s duševními problémy, kteří mají sklon k nepřetržitému rozrušení, ale společensky odpovědní

Tito řidiči se podílejí na značně vysokém počtu způsobených incidentů nehod i dopravních přestupků. Podobně jako u výše zmíněných řidičů mohou mít svůj zdroj v nesoustředěnosti, pokleslé schopnosti k řízení vozidla, v neodpovídajícím vyhodnocení konkrétní situace i v nedostatečném ohodnocení vlastních schopností či v přílišné úzkosti a obavách. Tito řidiči se vyznačují tím, že často jednají na vozovce nečekaně, projevují svoji netrpělivost a nedostatečně vyhodnocují situaci, v níž se v daném okamžiku ocitli.

5) Řidiči s nepřetržitou tendencí k nespolečenskému a asociálnímu chování

Pro tyto řidiče je příznačné, že mají sklon k neustálému porušování dopravních předpisů, což má za následek zvýšené riziko vzniku dopravních nehod. Bývají bezohlední a nejsou schopni uznávat společenské normy. Jejich soukromý život se vyznačuje labilitou, která nachází odraz kupříkladu v častých změnách povolání, obecně potom jejich životu chybí řád a okolí je vidí jako necitelné a chladné. Tato skupina zahrnuje pasivní i aktivní osoby, které spojuje jejich egoismus.

6) Řidiči s rozličnými potížemi (diabetici, epileptici, duševní poruchy aj.)

U těchto řidičů je možné hovořit o jednoznačně nepředvídatelném chování, jež se může pohybovat na široké škále od velmi dobrého po velmi špatné. Právě tato nevypočitatelnost je velkou slabinou těchto řidičů a představuje značné riziko. Tito řidiči se často pohybují mezi různými skupinami v obou směrech. K jejich zlepšení dochází vlivem nabytých zkušeností, zhoršení může zapříčinit projev jejich nemoci.

7) Agresivní řidiči

Specifickou skupinou jsou řidiči vykazující známky agresivity (srov. podkapitola 3.2.1). Šuchova práce (2013, s. 65) bere v potaz Larsonovo členění tohoto typu řidičů do pěti typologických skupin, které nesou názvy: 1) závodník, 2) soutěžící agresor, 3) pasivní agresor, 4) narcista a 5) strážce.

Pro závodníka je jednoznačně příznačné, že jeho cílem je ujet trasu své cesty co nejrychleji, přičemž případné překážky v silničním provozu vyvolávají jeho zlobu. Soutěžící agresor se snaží porazit ostatní řidiče, takže podobně jako u závodníka se i pro něho stává jeho jízda závodem. Pasivní agresor „vyniká“ tím, že různými způsoby komplikuje život ostatním řidičům, když jim třeba brání v předjíždění nebo útočí na jejich sebevědomí. Narcista zachází

s vozidlem a ovládá jej rigidním stylem jízdního chování, přičemž odchylka ostatních řidičů vůči z jeho strany stanovenému „normálu“ v něm vyvolá zlobu. Strážce potom sám sebe chápe jako nadřazeného soudce nad jinými řidiči z pohledu trestání za kterýkoli přestupek.

Šucha (2013, s. 65) rovněž ve své knize zmiňuje výsledky Ulleberova bádání, z něhož na základě výzkumného vzorku 2524 respondentů vzešly dva nejrizikovější typy řidičů. Jako nejrizikovější se Ulleberovi jeví muž, jenž disponuje nízkou dávkou altruismu i úzkostnosti, na druhou stranu je u něho rozpoznatelná vysoká míra snahy o vyhledávání dobrodružství, nebezpečí a rizika, dále i nezodpovědnosti a agrese. Druhý rizikový typ představuje na základě výzkumu člověk, který má značné sklony k vyhledávání zajímavých podnětů, projevuje se zvýšenou agresivností a úzkostností i sklony k hněvu v průběhu řízení. Společným rysem obou rizikových skupin je skutečnost, že na ně jen v minimální míře působí dopravně-bezpečnostní kampaně.

Výše uvedené poznatky rozšiřují a doplňují informace uvedené v bakalářské práci autorky diplomové práce.

3.2 Vybrané faktory struktury osobnosti

V závěrečné části se detailněji zaměříme na strukturu osobnosti. Některé základní poznatky byly nastíněny výše v podkapitole 2.1 a v podkapitole předcházející. Analýza vybraných faktorů osobnosti je pak předmětem praktické části diplomové práce prezentované v následující kapitole.

3.2.1 Struktura osobnosti

Psychologie vymezuje lidskou osobnost nikoli jako nějakého významného člověka; osobnost je chápána celek (pre) dispozic, které spolu se situací determinují obsah a průběh psychických procesů, které jsou tedy chápány jako reakce individua na určitou situaci (Nakonečný, 1995, s. 9). Znamená to tedy např., že řidič z povolání vykazuje určité stálé rysy osobnosti, které mu např. umožňují adekvátně zvládat běžné krizové situace, při výjimečné krizové situaci však může ten samý jedinec vykazovat odlišné způsoby reagování.

V psychologii se hovoří o struktuře osobnosti, která zahrnuje temperament, emocionalitu, schopnosti (tvořivost, kognitivní styl, inteligenci), postoje a motivy. Z hlediska tématu práce považujeme za nejdůležitější zmínit se v dalším textu o emoční stránce a inteligenci

Temperament odkazuje ke stabilitě jedince a jeho celkovým dispozicím i obvyklému způsobu emočních odpovědí. Společně s autonomním nervovým systémem ovlivňuje individuální psychosomatické reakce na stres i adaptaci jedince a jeho bio-psycho-sociální interakce (Imriš, 2007, s. 18). Odborná literatura označuje pojmem emoce psychický stav zaručující okamžitou odpověď organismu na jisté výzvy a příležitosti, jimž organismus čelí. Pojem pocit je pak vyhrazen doprovodnému procesu, který lidskému vědomí zprostředkovává působení emocí (Motlová, Koukolík, 2008, s. 9). Emoce je pak zastřešující pojem pro subjektivní zážitky libosti či nelibosti provázené, fyziologickými změnami, motorickými projevy (gestikulace) stavy menší či větší zaměřenosti (láska, nenávisť).

S působením emocí ve vztahu osobnosti řidiče z povolání je velmi důležitým pojmem agrese a schopnost jejího zvládnání. Koukolík (2000, s. 230) rozumí pod pojmem agrese fyziologickou reakci, jejímž smyslem v přírodě je přežití, zatímco násilné chování je patologická agrese se záměrem někoho poškodit. Z terminologického hlediska je agrese zaměnitelná s pojmem násilí, označující agresi jakožto projev interakce mezi lidmi. Dalším souvisejícím pojmem je termín hostilita (agresivita), který se nejčastěji využívá k označení nepřátelských postojů (Volavka, 2002, s. 160). Jinými slovy, ve vztahu k chování řidiče označuje pojem agrese konkrétní útočné jednání (např. agresivní útok, kdy v extrémním případě se např. řidič snaží vytlačit jiného řidiče ze silnice), agresivita (hostilia) je pak pojem označující sklon řidiče (povahový rys osobnosti) k nepřátelskému a útočnému jednání. Agresivní chování může být i obrannou reakcí na situaci, která je subjektivně percipovaná jako ohrožující, nebo na situaci, v jejímž jádru je pocit nekontrolovanosti. Odpovědí na skutečné nebo domnělé nebezpečí je pak boj (agrese) nebo útek, tzv. fight or flight reaction (Barrlow, 2004, s. 138). Psychologie osobnosti rozlišuje heteroagresi, zaměřenou na druhé, a autoagresi, zaměřenou na sebe sama (Nakonečný, 1995, s. 244). Jak bylo naznačeno výše, agrese je přirozenou součástí lidské psychologické výbavy, jež musí být v průběhu ontogeneze „socializována“ na společensky přiměřenou mez. Pokud tomu tak není, může se osobnost rozvíjet patologicky. Výzkumy ukazují, že některé děti a mladiství vykazují nápadnosti v chování v podobě extrémních, častých, obzvláště vystupňovaných, nebo perzistentních projevů agresivního chování, případně kombinaci těchto aspektů (Pelz, Schmidt, 2007, s. 146). Psychologické vyšetření řidičů z povolání by mělo odhalit nejen patologicky agresivní osobnost, nýbrž i latentní projevy agresivity řidičů z povolání. Jak bylo naznačeno v předchozí podkapitole, agresivita či agresivní chování řidiče z povolání může vést k fatálním následkům. Agresivita se nemusí projevovat jen přímo na silnici chováním jako hazardní předjíždění, „vybrždování“,

troubení na pomalejší řidiče, netrpělivostí v zácpách, ale i chováním vůči zákazníkům, a to zejména u řidičů autobusů.

Velmi důležitým aspektem osobnosti řidiče ve vztahu k agresivitě je způsob zvládnání stresu a zátěžových situací, tzv. coping. Lazarus vymezuje coping jako „*kognitivní a behaviorální úsilí, které jedinec vynakládá na zvládnutí, tolerování, anebo redukování požadavků, jež zatěžují či dokonce převyšují psychické zdroje jedince*“ (in: Palíšek, 2007, s. 148). V odborné literatuře se lze setkat s mnoha modely, které se soustředí na popis strategií zvládnání zátěže. Mezi tzv. dysfunkční strategie se řadí různé převažující způsoby zvládnání zátěže, jako jsou mj. i afektivní reakce (křik, bouchání, agrese) a dále např. úniková tendence (indikuje sklon k rezignaci a tendenci vyváznout ze zátěžové situace), perseverace (neschopnost myšlenkově se odpoutat od prožívané zátěže), rezignace (značí reakci na zátěžovou situaci ve smyslu pocitu bezmocnosti a beznaděje zátěž zvládnout, což má za následek, že jedinec se vzdává dalšího snažení o zdoání situace) či sebeobviňování vyjadřuje vcelku sklon ke sklíčenosti a přisuzování chyb vlastnímu jednání v souvislosti se zátěží (tamtéž, 2007, s. 150). Testování řidičů z povolání na převažující způsoby zvládnání zátěže a stresu, resp., odhalování preference dysfunkčních strategií by mohlo odhalit další dimenzi rizikového chování řidičů.

Intelligence patří vedle emoční stránky osobnosti k důležitým prvkům ve struktuře osobnosti řidiče z povolání. Dimenze inteligence zahrnuje: a) kognitivní schopnosti (nalézání, objevování informací), b) produktivní schopnosti (použití známých informací k získání nových), c) faktory hodnocení (poznávání správnosti, přijatelnosti, použitelnosti daných informací) (Nakonečný, 1995, s. 97). Důležitou součástí inteligence je myšlení a myšlenkové operace, které lze definovat jako „*účelné mentální manipulace s psychickými obsahy, které směřují k řešení různých problémů*“ (Plháková, 2005, s. 268). Teorie rozlišuje dva základní druhy myšlení, a to konvergentní myšlení, které užívá známého způsobu řešení problému, a divergentní myšlení, jež se uplatňuje u nového způsobu řešení problému a je podkladem tvořivosti (Maňák, 2008, s. 75). Konvergentní myšlení je charakterizováno hledáním správné odpovědi v určitém úkolu. U řidiče z povolání jsou důležité oba výše jmenované druhy myšlení, přičemž při řízení se uplatní zejména myšlení konvergentní, založené na opakované zkušenosti při řešení různých problémů, ať už jsou to zácpy, reakce na neukázněné řidiče ad. Mezi znaky inteligentního chování řadí H. J. Eysenck: 1) dobrá orientace a dobré myšlení, 2), ostré vnímání a dobrá paměť, 3) koncentrované zaměření na daný objekt činnosti s pružným a rychlým myšlením (in: Nakonečný, 1995, s. 101) – všechny výše uvedené znaky by neměly v osobnosti řidiče z povolání absentovat.

3.2.2 Teorie osobnosti a faktory osobnosti

Teorie osobnosti zakotvují psychologické poznatky do sjednocujícího rámce, využívají myšlenkového postupu indukce, kdy vyvozují obecný závěr z dílčích poznatků. Poznatky z obecných teorií se mohou aplikovat na určitou specifickou dílčí oblast, jako např. výše uvedená typologie řidičů. Existuje celá řada teorií a typologií osobnosti. Detailní představení všech přesahuje možnosti této práce, z tohoto důvodu se zaměřujeme jen na čtyři vybrané teoretické konstrukty osobnosti, resp. teorie založené na empirii. Z historického hlediska patří mezi nejznámější přístupy teorie Sigmunda Freuda nebo Carla Gustava Junga z počátku 20. století. Na konci 60. let se objevila faktorová analýza, která má na základě matematicko-statistických metod umožnit nacházet a sestavit teorie o struktuře a dynamice osobnosti. Mezi hlavní představitele tohoto přístupu patří Raymond Bernard Cattell a Hanse Jurgena Eysencka (Nakonečný, 1995, s. 158). Mezi modernější přístupy lze počítat teorii osobnosti Claude Roberta Cloningera.

Sigmund Freud vytvořil teorii osobnosti založenou jedna na topickém modelu, jednak na modelu strukturálním. Topický model osobnosti zahrnuje tři vrstvy: nevědomí, předvědomí a vědomí. Ve strukturálním modelu rozlišil Freud:

- Id označuje komplex pudů dle principů slasti. Pudová složka tvoří energetický potenciál osobnosti a je nevědomá. Cílem Id je odstraňovat tenzi.
- Ego představuje zkušeností vytvořený komplex funkcí ovládaných principem reality, tj. přizpůsobení. Funkce ega je obranná cenzura zabraňující vnitřní dezintegraci. Ego má tedy funkci regulující instance našeho života. Je výsledkem zkušenosti a představuje organizovanou složku osobnosti. V ego se velmi často objevují racionalizace, kdy se pro nemorální motivy uvede morálně schůdnější motiv.
- Superego – značí osobní morálku, zvnitřněné normy dané kulturou a převzaté výchovou. Představuje „vnější kontrolu“ v jedincově psychické struktuře, tj. svět s jeho zákony, donucení, odměny, tresty). Superego vyvolává v životě důležitý smysl pro to, co bychom měli nebo neměli, tlumí impulsy z Id, usiluje o dokonalost, je výrazem sociální složky osobnosti (Freud, 1993).

Nevědomí, resp. obsah nevědomých procesů, hraje v psychice člověka důležitou roli v tom smyslu, že jsou do této sféry lidské psyché z vědomí vytěsňovány nepříjemné obsahy, které mohou zpětně působit negativně na vědomou část osobnosti. Nevědomá složka psyché rovněž obsahuje automatismy, nevědomí tedy tvoří pudovou, instinktivní a emoční část lidské osobnosti. Jak upozorňuje přední český psychiatr Cyril Höschl, současná

medicína prostřednictvím moderních vyšetřovacích metod potvrzuje Freudův hypotetický postulát nevědomí. „*Jednou z neurofyziologických metod, kterými lze existenci nevědomí dokázat, je tzv. zpětné maskování. Dotyčné osobě se exponuje na obrazovce určitý objekt, který se vzápětí překryje neurčitým obrazcem. Je-li interval mezi expozicí a překrytím kratší než 100 milisekund, dotyčný si neuvědomuje, že předtím, než spatřil určitý obrazec, něco viděl. Ukázalo se, že například expozice pavouků pacientům s arachnofobií u nich vyvolává vegetativní reakci i při maskování kratším než 100 milisekund, kdy nedojde k sémantickému uvědomění a dotyčný vůbec neví, že nějakého pavouka viděl*“ (Höschl, 2006). Tyto poznatky ukazují, že reakce řidičů z povolání na různé nové, překvapivé nebo i výše popsané stresové a zátěžové situace mohou být ovlivněny z nevědomí.

Freudova teorie směřuje obecně ke struktuře psychiky každého člověka. Carl Gustav Jung, který byl nejprve považován za Freudova nástupce v psychoanalýze, avšak později se od Freudova učení vzdálil, vytvořil patrně první všeobecně uznávanou typologii osobnosti. Jung rozlišil dvě základní dimenze osobnosti, a to výše uvedené extroverzi a introverzi, kteréžto modalitty později převzal do svého modelu osobnosti H. J. Eysenck (viz níže). Při extrovertním zaměření převažuje v Jungově teorii orientace na objekt a objektivně dané tak, že nejčastější a nejdůležitější rozhodnutí a jednání nejsou podmíněna subjektivními názory, nýbrž objektivními poměry. Introvertní typ se odlišuje od extrovertního tím, že se neorientuje převážně na objekt a objektivně dané, nýbrž na subjektivní faktory. Zatímco extrovertní typ se tedy odvolává převážně na to, co k němu přichází od objektu (z objektivní, vnější skutečnosti) introvert se opírá převážně o to, co vnější dojem vyvolává v subjektu, tedy v něm samém (Jung, 1996, s. 238). V Jungově teorii osobnosti jsou uvedené dvě základní dimenze dále ovlivňovány čtyřmi modalitami, a to dvěma racionálními (myšlení, cítění) a dvěma iracionálními (percepce, intuice). Celkově tedy Jung rozlišuje osm typů lidské osobnosti:

- 1) Extrovertní myslivý typ - tento typ příkládá nejen ve vztahu k sobě samému, nýbrž i vůči svému prostředí rozhodující vliv objektivní skutečnosti. Potlačuje všechny formy života závislé na citu (např. estetické aktivity vkus, smysl pro umění, přátelství apod.) a iracionálnu (např. náboženství).
- 2) Extrovertní citový typ – u tohoto typu city odpovídají objektivním situacím a obecně platným hodnotám, což znamená, že realita je modulována citem. Takový jedinec myslí v citech, ke všemu objektivnímu zastává i „citové stanovisko“, absentuje chladná racionalita.
- 3) Extrovertní percepční typ - pokud je percepce dominantní funkcí, není jen reaktivním, procesem, ale spíše aktem, který se objektu zmocňuje a dotváří ho. U extrovertního typu je zaměření percepce podmíněno převážně objektem, tedy vnější skutečností. Tito jedinci mají

mimořádně rozvinutý smysl pro realitu, neboť hromadí ve svém životě reálné zkušenosti na konkrétních objektech. Na nižší úrovni je tento typ člověkem hmatatelné skutečnosti (hyperrealismus).

- 4) Extrovertní intuitivní typ - intuice je aktivní, tvořivý proces, v extrovertní podobě intuice toho na objektu dotváří právě tolik, kolik toho odnímá. Tito jedinci se necítí dobře tam, kde lze najít obecně uznávané hodnoty, nýbrž všude tam, kde existují možnosti; nikdy se nepřizpůsobí ve stabilních, dlouho již existujících a dobře osvědčených poměrech.
- 5) Introvertně myslivý typ – tento typ se může zabývat konkrétními nebo abstraktními veličinami, ale na rozhodujícím místě se vždy orientuje podle subjektivně daného; zatímco extrovertní myšlení je založeno na empirickém hromadění faktů, introvertní myšlení vykazuje sklon vtlačovat či modifikovat skutečnost do formy svého obrazu, v extrémním případě reálná fakta nebrat v potaz či přímo ignorovat.
- 6) Introvertní citový typ - tito jedinci se nechávají vést převážně svým subjektivně orientovaným citem, přičemž jejich pravé motivy zůstávají pro druhé skryté. Dají se označit za tiché, obtížně přístupné, nepochopitelné, často skryté za dětskou nebo banální maskou, mnohdy mají melancholický temperament. Navenek projevují harmonickou nenápadnost, příjemný klid, který nechce druhého k ničemu přimět, ovlivňovat nebo dokonce přesvědčovat. Výrazněji se projevuje tento emoční doprovod jako vlažnost až chlad, který může zesílit až k lhostejnosti vůči štěstí a neštěstí jiných lidí.
- 7) Introvertní percepční typ - introvertní percepce má subjektivní charakter, vedle objektu, který je vnímán, je zde subjekt, který vnímá a připojuje k objektivnímu podnětu svou subjektivní dispozici. Tito lidé si dotváří nebo přetváří objektivní realitu podle svého vlastního subjektivního vnímání, percipovaná realita je „kontaminována“ a „zkreslována“ subjektivním vnímáním. Působení objektu či objektivní reality se u těchto jedinců setkává s blahovolnou, málo účasti prozrazující neutralitou, která se neustále snaží vyrovnávat a uklidňovat; to, co je příliš nízké, je poněkud vyzdviženo, příliš vysoké je poněkud sníženo, co je entuziastické, je ztlumeno, extravagantní je drženo na uzdě a neobvyklé je přivedeno na „správnou míru“.
- 8) Intuitivně introvertní typ - je spojen především s uměleckými osobami, osobami kreativními, ale rovněž s typy mystických snílků, věstců a fantastů (Jung, 1996, s. 320-331).

Jak bylo nastíněno v úvodu podkapitoly, faktorová analýza je spojována především se jmény psychologů R. B. Cattella a H. J. Eysencka. R. B. Cattell své pojetí osobnosti založil na

dvou výchozích předpokladech: 1) pozorování poukazuje na určitou stabilitu některých prvků chování v podobných situacích, 2) pravidelnost a podobnost chování osob umožňuje předpokládat, že tyto osoby mají společné vlastnosti a že je možno tyto osoby popisovat v termínech těchto vlastností. Výhodiskem Cattellovy faktoriální analýzy byl slovník, jenž zachycuje způsoby chování a zkušenosti člověka. Tento slovník vytvořený G.W. Allportem a H. Oldbertem, obsahoval téměř 18 000 slov, jimiž je možno charakterizovat projevy osobnosti. Cattell redukoval synonyma, seznam upravil a dospěl k 171 termínům a posléze k 36 proměnným, které reprezentují redukovanou sféru osobnosti. Tyto proměnné pak byly roztrženy a zkoumány v psychometrickém šetření na vzorku 200 osob (Nakonečný, 1995, s. 162). Ze získaných výsledků sestrojil Cattell matice, přičemž finálním produktem faktorové analýzy je šestnáct faktorů prvního řádu a pět faktorů druhého řádu, které blíže představujeme v podkapitole 4.2 (viz tabulka 1). Na základě těchto poznatků pak kolektiv anglických psychologů pod vedením Cattella konstruoval dotazník 16PF. Jak z názvu vyplývá, dotazník cílí na faktory prvního řádu, které jsou vždy uspořádány do antagonistických dvojic, např. rezervovanost vs. otevřenost, inteligence vs. mentální defekt, opatrnost vs. bezstarostnost ad. (viz tabulka č. 1). Psychologická podstata jednotlivých faktorů je sycena korelací společných faktorových skupin, přičemž, jak uvádějí autoři druhého vydání české příručky k PF16, interpretace se dále prohlubuje podle empiricky zjištěných vztahů příslušné škály s různými proměnnými z dalších výzkumů: „*zjistí-li se například, že ženy jsou – podle Cattellových škál – submisivnější než ženy, fyzikové introvertovanější než psychologové, staří lidé strážlivější než mladí, že neurotici mají „slabší ego“, že určitá vysoká škola podporuje u mladých mužů vývoj maskulinních rysů, dozvídáme se tím zároveň i něco o psychologické podstatě těchto škál*“ (Cattell, 1975, s. 6). Vidíme, že i modernější psychologické nástroje operují s pojmy zavedené Freudem.

H. J. Eysenck, zdůrazňující úzké sepětí experimentu a teorie vymezuje osobnost jako „*více či méně setrvávající organizaci charakteru, temperamentu, intelektu a těla osoby, která determinuje její jedinečné přizpůsobení se prostředí*“ (Nakonečný, 1995, s. 165). Eysenckův model osobnosti je zakotven do výše popsaného Jungova dělení na dvě základní dimenze, extroverzi a introverzi, obohacené o dimenze emoční stability a emoční lability. Extraverti jsou v Eysenckově modelu popisováni jako osoby milující společnost, sociálně angažované, družné, nenucené, impulzivní, bezstarostné a malými zábrany. Mají rádi změny, zábavu, rády se předvádějí. Introverti jsou osoby uzavřené, spíše nepřístupné, mající sklon k sebezpozování, společnosti se spíše straní, jsou spíše vážné, nedůvěřivé a zdrženlivé. Ve vztahu k psychologickému profilu řidiče z povolání jsou podle našeho soudu důležitější zbylé dvě

dimenze. Emočním stabilitou se vyznačují vyrovnaní, klidní a rozvážní jedinci, vykazující stabilní, podnětům přiměřené emoční reakce. Emočně labilní jedince charakterizují nestálé emoce, lehce vyvolatelné a podnětům často nepřiměřené emoční reakce, kolísání nálad, přecitlivělost či zvýšená sugestibilita (Nakonečný, 1995, s. 168) Emoční labilita (neuroticismus) je doprovázená labilitou autonomní nervové soustavy (Imrich, 2007, s. 35), což se u řidičů může negativně projevat mj. zvýšenou potivostí rukou.

Moderní teorii osobnosti, v níž hrají roli i poznatky z neurověd, představil americký psycholog C.R. Cloninger. Podle C. R. Cloningera je osobnost komplexní systém skládající se z psychobiologických dimenzí temperamentu a charakteru, které jsou měřitelné a umožňují posoudit odlišnosti mezi lidmi (Preiss, 2000, s. 43). Tyto dimenze jsou pozorovatelné od raného dětství a zahrnují prekoncepční a nevědomé učení a projevují se mimovolně. Charakter se vytváří v průběhu ontogeneze a je ovlivňován učením a v závislosti na individuálních hodnotách a cílech (Preiss, Klose, 2001, s. 226). Cloninger ve své teorii rozlišil čtyři základní dimenze temperamentu a tři základní dimenze charakteru. Základní dimenze se dále člení do několika faset. K diagnostickým účelům byl vyvinut dotazník Temperament and Charakter Inventory (TCI). TCI je nástroj o 226 položkách, kde respondent zvažuje odpovědi na stupnici „spíše platí – spíše neplatí,“ přičemž výsledky obnáší níže uvedené charakterové a temperamentové dimenze (Loučimová, Preiss, et al., 2005, s. 6). V klinické psychologické je možné využití Cloningerova modelu osobnosti jako pomocného diagnostického nástroje. Temperamentové a charakterové dimenze jsou v obecné populaci stálejší než u osob postupující krize a nemoci, především duševní. Cloninger se zmiňuje především o úzkostných poruchách, poruchách nálad, závislostech a poruchách osobnosti (Simová, Preiss et al., 2004, s. 287). Mezi základní dimenze temperamentu patří (Preiss, 2000, s. 43-44):

- Vyhledávání nového (Nowelty seeking; NS) - vysoký skóre se vysvětluje jako zvědavost, impulzivita, netolerance k monotonii. Osoby s vysokým skóre na této škále jsou riskující, neukázněné, nesnášejí jednotvárnost, rozhodnutí a názory si vytvářejí na základě globálních dojmů a intuice. Zvýšené skóre v této dimenzi upomíná na faktor dobrodružnost v Cattellově 16 PF (srov. podkapitola 4.2). Individua, která skórují nadprůměrně v NS a jsou průměrná v ostatních temperamentových škálách, jsou charakterizována jako impulzivní, zkoumající, nestálá, prudká, výstřední. Velmi snadno nechají svou pozornost upoutat novými věcmi, nicméně mají sklon přehlížet detaily a jsou často roztržitá nebo znuděná. NS pozitivně koreluje s agresivitou a impulzivitou. Nízký skóre označuje jedince s převažujícími vlastnostmi jako rezervovanost, systematickost, přemýšlivost. Nízký skóre evokuje nízký skóre v Cattellově škále Vřelost.

- Vyhýbání se nebezpečí (Harm avoidance; HA) - vysoké skóre se interpretuje pomocí vlastností jako opatrnost, bojácnost, plachost, utlumenost, pochybnost, pasivita, tenze, nejistota, pesimismus, nízká dobrodružnost. Nízké skóre naopak predikuje uvolněnost, veselí, odvaha, optimismus, dynamismus, iniciativnost, energičnost. HA do určité míry evokuje s Cattellovy škály Živost, Ustrašenost či Napětí.
- Závislost na odměně (Reward dependence; RD) - vysoké skóre je charakterizován vlastnostmi jako oddanost, závislost a sociabilita. Osoby skórující nadprůměrně v RD a v ostatních temperamentových škálách průměrně jsou popisovány jako dychtivé pomáhat a zalíbit se druhým, vytrvalé, pilné, citové, citlivé k sociálním podnětům a osobním problémům, ale neschopny oddálit požitky s očekáváním odměny. RD pozitivně koreluje s extroverzí a empatií a bývá vyšší u žen než u mužů. Podprůměrně skórující v RD jsou charakterizovány jako osoby sociálně odtažité, emočně chladné, praktické, tvrdé a emočně nezávislé ve výběru. Nízké skóre se obecně interpretuje jako necitlivost, pragmatičnost, tvrdost a studenost.
- Odolnost (Persistence; PE) - perzistence měří odolnost a vytrvalost v kontrastu k unavitelnosti a frustraci. Osoby s vysokým skóre jsou pilné, dychtivé, ambiciózní a kladou si vysoké cíle, mají tendenci usilovně dosahovat cílů. Dobře odolávají únavě a frustraci, kterou vnímají jako výzvu. V očekávání odměny zintenzivňují svou činnost a nesnadno se vzdávají. Osoby s nízkým skóre jsou vnímány jako lhostejné, líné nebo nedbalé, zřídka zintenzivní úsilí k dosažení odměny, mající tendenci tempo práce spíše zpomalovat, snadno se vzdát při frustraci, kritice, překážkách a únavě. Jsou spokojeny s tím, čeho dosáhly, a nesnaží se o vyšší cíle, které si obecně kladou nízké. Dají se charakterizovat jako pragmatické se sklonem k uzavírání kompromisů. Odolnost upomíná na Cattellovu škálu citlivost.

Kromě výše zmíněných temperamentových dimenzí rozlišuje Cloningerova teorie tři charakterové dimenze:

- Cílesměrnost (Self – directedness; SD) - jedná se o schopnost jedince kontrolovat a adaptovat chování vzhledem k určité situaci a cílům či hodnotám, které si jedinec sám stanovil. SD je měřítkem zralosti, odpovědnosti, cílového zaměření a integrity. Vysoké skóre ukazuje na osobnost sociálně zralou, integrovanou, odpovědnou, se schopností akceptace sebe samého, orientovanou na stanovené cíle. Nízké skóre značí nezralost, destruktivnost, nespolehlivost, sklon k nízkému sebehodnocení a obviňování ostatních za své potíže. Tato osoba jedná často reaktivně, nevyvalézávě. Nízké skóre SD odpovídá nízkému skóre v Cattellově škále Perfekcionismus.

- Spolupráce (Cooperativeness - CO) - dimenze je důležitá pro sociální fungování a skupinovou práci. Kooperující lidé se označují jako sociálně tolerantní, citliví, pomáhající, soucítící. Osoby s nízkým skóre lze označit jako nespolupracující, sociálně netolerantní, bez zájmu o druhé, nepomáhající, pomstychtivé. Ostatní lidi vnímají jako nepřátelské a zlé. Nízké skóre dimenze Spolupráce do určité míry koreluje s faktorem Uzavřenost z Cattellova PF.
- „Sebepřesažení“ (Self – transcendence; ST) – vysoké skóre je syceno vlastnostmi jako skromnost, spokojenost se sebou samým či trpělivost, Osoby s vysokým ST jsou popisovány jako kreativní, nesobecké, zaměřené na duchovní dimenze a pocit naplněnosti života. Nízké skóre ST značí tendenci k projevům pýchy, netrpělivosti. Ukazuje na osoby s malou představitostí, materialistické, neoceňující umění, žijící bez pocitu smyslu života. Mají nízkou frustrační toleranci k neurčitosti, nejistotě a překvapení. Mohou být oceňovány pro racionalitu, objektivnost a materiální úspěch. Nízké ST do jisté míry interferuje s nízkým skóre v Cattellově škále Snivost (Preiss, 2000, s. 44-45).

Z výše uvedeného podle našeho názoru vyplývá, že TCI může být považováno za citlivý nástroj ke snímání psychologického profilu řidičů z povolání. V praxi se však licencovaní psychologové nadále drží využívání Cattellova PF. V následující části prezentujeme výsledky výzkumného šetření zaměřeného na osobnost řidiče a rizikové chování řidičů profesionálů, jejichž osobnostní profil byl získán právě prostřednictvím Cattellova osobnostního dotazníku.

4 Výzkum osobnosti řidiče profesionála

Závěrečná kapitola prezentuje výsledky výzkumného šetření orientovaného na analýzu zvolených faktorů osobnosti u řidičů z povolání z regionu Prostějovska.

4.1 Cíl studie

Jak bylo zmíněno v úvodu, cílem praktické části je posouzení a zhodnocení míry výskytu osobnostních charakteristik, které odborná literatura ve vztahu k povolání řidiče označuje jako rizikové. Za tímto účelem jsou analyzovány vybrané faktory diagnostického psychometrického nástroje R. B. Cattella na vzorku řidičů z povolání, kteří absolvovali dopravně psychologické vyšetření.

Prezentovaná studie se však nezaměřuje na pouhé kvantitativní zhodnocení míry rizikových faktorů ve sledovaném souboru. Účelem práce je hlubší vhled do osobnosti řidičů z povolání. Za tímto účelem se studie orientuje na získání přehledu o rozložení rizikových faktorů v závislosti na: 1) věku řidičů, 2) délky výkonu praxe řidiče z povolání, 3) počtu zaviněných nehod a 4) inteligenci.

4.2 Metodika

1) Metody sběru dat

Data byla získána ze souboru řidičů, kteří absolvovali dopravně psychologického vyšetření dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (viz teoretická část). Analyzovaný soubor tvoří řidiči z povolání z regionu Prostějovska. Vyšetření byla provedena akreditovanou psycholožkou PhDr. R. Přemyslovskou v období leden až listopad 2015. Výběr psychotestů provedla PhDr. Přemyslovská, která rovněž autorce této diplomové práce poskytla metodickou pomoc při analýze dat.

Dopravně psychologické vyšetření bylo provedeno prostřednictvím Cattellova osobnostního dotazníku 16 PF (Sixteen Personality Factor Questionnaire). Jak bylo uvedeno v podkapitole 3.2.2, dotazník je založen na výstupech z faktorové analýzy osobnosti, jejímž autorem je anglický psycholog R. B. Cattell. Číslice 16 označuje počet faktorů, přičemž faktor v Cattellově pojetí je především empiricky zjiitelná vlastnost, nikoli pojem odvozený teoreticky (Cattell, 1975, s. 6). Uvedená psychodiagnostická metoda je výsledkem mnohaleté práce kolektivu vedeného Cattellem a jeho rodiny (Vaněk, 2017). V současné době se používá

již pátá verze 16 PF. Pavel Říčan, autor druhého vydání české verze a příručky k vyhodnocení dotazníku, uvádí, že v době překladu (polovina 70. let minulého století) se tato psychodiagnostická metoda „využívala v průmyslu, dopravě a dalších oblastech psychologie hodně při výběru“ (Cattell, 1975, s. 40).

Tabulka 1 Primární faktory Cattelova osobnostního dotazníku PF

Název primární škály		Nízké skóre	Vysoké skóre
A	Vřelost	rezervovaný, s odstupem kritický, chladný, odtazitý	vřelý, přátelský, společenský, dobromyslný, bezstarostný
B	Intelligence	nízká rozumová kapacita, neschopnost poradit si s abstraktnímu problémy	bystrý, rychle se učí, vysoká rozumová kapacita, intelektuálně adaptabilní
C	Emocionální stabilita	ovlivňován city, citová nevyrovnanost, nízký práh frustrační tolerance, uhýbání před odpovědností, dostává se do problémových situací, snadno se vzdává	emočně stálý, zralý, čelí realitě, klidný, umírněný
E	Dominance	poslušný, mírný, snadno se dá vést, přizpůsobuje se	E+ prosazuje se, je agresivní, soutěživý, průbojný, tvrdošíjný, dominantní
F	Živost	střízlivý, mlčenlivý, vážný, uvážlivý, přemýšlivý, nesdílný	Bezstarostný, hovorný, veselý, spoléhá na štěstí a náhodu
G	Zásadovost	G- nesvědomitost, nedodržování pravidel , nestálý, těkavý, snadno se vzdává, ležerní, nespolehlivý, bez sebekázně	svědomitý, vytrvalý, spolehlivý, důsledný, pořádný, emočně ukázněný, smysl pro povinnost, dodržuje normy a pravidla
H	Sociální smělost	plachý, ostýchavý, citlivý k hrozbě, „zabržděný“, pečlivý, dbá pravidel, vnímá nebezpečí	H+ dobrodružný , aktivní, živě reaktivní, impulzivní, nevnímá signály hrožícího nebezpečí.
I	Citlivost	houževnatý, realistický, tvrdý až cynický, spoléhá se na sebe	senzitivní, jemný, rozmazlený, závislý, jedná na základě citlivé intuice, úzkostný
L	Ostražitost	podvoluje se změnám, snadno zapomíná na nesnáze, důvěřivý	vztahovačný, pamatuje si na ublížení, dráždivý
M	Snivost	praktický, má přizemní zájmy a starosti, konvenční	často duchem nepřítomný, „bohémský“, fantasta, snílek, příležitostně sklon k hysterickým výlevům
N	Uzavřenost	upřímný, neokázalý, spontánní, přirozený	citově odtazitý, disciplinovaný, prohaný, ambiciózní, vychytralý, rafinovaný
O	Ustrašenost	sebejistota, spokojenost, pocit bezpečí, nedělá si starosti, nemá strach	O+ úzkostná nejistota, depressivní , plný obav a starostí, fobické symptomy , ustaraný
Q ₁	Otevřenost ke změnám	konzervativní, respektuje uznávané myšlenky	experimentující, liberální
Q ₂	Soběstačnost	sociabilně závislý na skupině	soběstačný, rád se samostatně rozhoduje
Q ₃	Perfekcionismus	Q₃- bez sebekontroly, řídí se svými popudy, nedbá na sociální pravidla, vytváření nízkého sebepojetí	sebekontrola, síla vůle, řídí se svým sebepojetím
Q ₄	Napětí	relaxovaný, poklidný, uspokojený	Q₄+ frustrovaný, napjatý, podrážděný, popudlivý

zdroj: autorka s využitím informací uvedených v druhém vydání české příručky pro vyhodnocení (Cattell 1975)
žluté zvýraznění – faktory, které jsou předmětem analýzy této diplomové práce

V současné době Cattellův psychodiagnostický nástroj „*používá ve všech oblastech psychologie při zjišťování osobnostních charakteristik normálních lidí. V oblasti tzv. lidských zdrojů se 16 PF osvědčil zejména k přesnému stanovení osobnostního profilu pro nejrůznější typy povolání*“ (Vaněk, 2017). Jak vyplývá z výše uvedeného, v této studii byl Cattellův osobnostní dotazník využit pro účely dopravně psychologického vyšetření řidičů z povolání.

Dotazník obsahuje 16 primární faktorů a 5 faktorů druhého řádu (Extraverze, Úzkostnost, Otevřená mysl, Nezávislost, Sebekontrola). Vyhodnocení dotazníku je zakotveno do 16 faktorů, označených písmeny abecedy („d“ je vynecháno). Názvy primárních škál uvedených v tabulce 1 jsou moderního data, popis těchto škál je součástí druhého vydání české příručky pro vyhodnocení z roku 1975; (Cattell, 1975); výše jsme nastínili, že v této práci jsou analyzovány pouze vybrané charakteristiky, které považujeme za relevantní ve vztahu ke zkoumané problematice.

Dotazník je uvozen oznámením o jeho účelu a základními pokyny. Proband je seznámen s informací, že dotazník pomáhá poznat zájmy a povahu probanda. Dále je upozorněn, že odpovědi se nedělí na správné a nesprávné, neboť každý má nárok na svůj názor. To však neplatí absolutně, otázky ze škály B (inteligence) mají správnou odpověď. Proband je vyzván, aby odpovídal pravdivě, neztrácel čas rozvažováním, snažil se nepoužívat příliš často prostřední odpovědi typu „nejsem si jist“, otázky nepřeskakoval a vyplnil všechny položky. Jednotlivé otázky mají tři varianty odpovědi, např.: Rád se dívám na sportovní utkání: a) ano, b) tu a tam, c) ne; Dávám přednost lidem, kteří jsou: a) rezervovaní, b) jsou něco mezi; c) se rychle přátelí; Peníze neznamenají štěstí: a) souhlasím, b) nejsem si jist, c) nesouhlasím; Žena se má k dítěti jako kočka k: a) kotě, b) pes, c) chlapce (zde je správná odpověď, jedná se o položku zjišťující inteligenci). Dotazník obsahuje 187 položek, závěrečná položka zní: „*Jsem si jist, že jsem žádnou položku nepřeskočil a na všechny jsem řádně odpověděl: a) ano, b) něco mezi, c) ne.*“ (Cattell, 1975).

2) Metody vyhodnocení dat

Samotné vyhodnocení dotazníku z hlediska psychologického provedla výše zmíněná psycholožka PhDr. R. Přemyslovská. Pro účely této práce byla vybrána analýza sedmi faktorů, které lze považovat za rizikové ve vztahu k povolání řidiče (viz žlutě označené faktory v tabulce 1). Jak je nastíněno v úvodu kapitoly, faktor inteligence byl vedle věku řidičů, délky praxe v povolání řidiče a počtu zaviněných nehod použit jako nezávislé proměnná („vysvětlující“).

Uvedené závislé proměnné považujeme za relevantní ve vztahu k profesionální praxi řidiče z povolání.

Jako „nezávislé“ proměnné („vysvětlované“) byly do analýzy zařazeny faktory označované v odborné literatuře jako rizikové pro výkon povolání profesionálního řidiče (srov. podkapitola 2.1; Šucha, 2013, s. 75-77).

- E+ Dominance/agresivita
- G- Sklon k porušování pravidel
- H + Dobrodružnost
- O + Úzkostnost
- Q₃- Nízká sebekontrola
- Q₄+ Frustrace

Uvedené názvy přímo neodpovídají řeckým názvům originálního znění, které jsou nepřiliš srozumitelné. Z tohoto důvodu jsme sledované faktory označili klíčovou sledovanou vlastností. Získaná data byla analyzována a kvantitativně vyhodnocena pomocí absolutní a relativní četnosti. Grafy byly vytvořeny v programu Microsoft Excel 2016.

3) Charakteristika zkoumaného souboru

Jak bylo uvedeno výše, soubor tvořili řidiči z povolání z regionu Prostějovska, kteří v roce 2015 podstoupili dopravně psychologické vyšetření u akreditované psycholožky PhDr. R. Přemyslovskou. Výběr provedla psycholožka podle zvolených kritérií věku tak, aby jednotlivé skupiny byly co do počtu analyzovaných probandů alespoň relativně stejně veliké.

▪ Rozložení souboru dle věkových kategorií

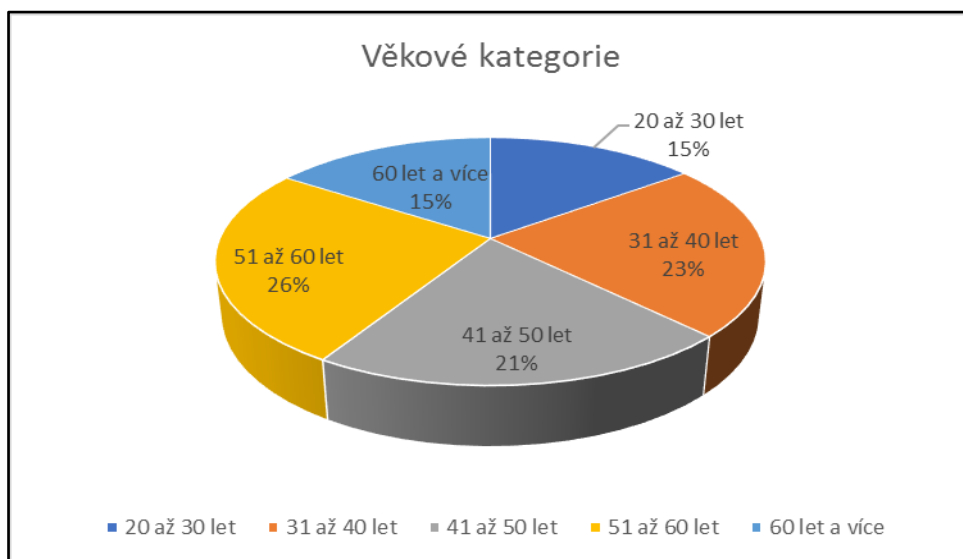
Rozložení souboru podle věku ukazuje tabulka 2 společně s grafem 1.

Tabulka 2 Rozložení souboru dle věku

N = 109		
Věk řidičů	Absolutní počet	Podíl v %
20 až 30 let	16	15%
31 až 40 let	25	23%
41 až 50 let	23	21%
51 až 60 let	28	26%
60 let a více	17	15%

zdroj: autorka

Graf 1 Rozložení souboru dle věku



zdroj: autorka

Celkem bylo analyzováno 109 Cattelových osobnostních dotazníků. Nejmladší proband dosáhl v době vyšetření věku 20 let, nejstarší účastník studie měl v době vyšetření 73 let. Průměrný věk souboru činil \bar{x} 45,41 let, medián dělicí soubor na dvě stejné poloviny měl hodnotu \tilde{x} 45 let. Nejpočetněji byla zastoupena skupina nejstarších řidičů ve věku 51 až 60 let, která tvořila více než čtvrtinu souboru. Naopak nejmenší skupina se rekrutovala z nejmladších řidičů ve věkové kategorii 20 až 30 let.

Jak bylo uvedeno výše, zvolený soubor byl dále za účelem hledání vztahu mezi zvolenými proměnnými a faktory osobnosti rozčleněn podle délky praxe řidiče z povolání, počtu zaviněných nehod a dosaženého skóre ve škále Inteligence Cattellova osobnostního dotazníku.

▪ **Rozložení souboru dle délky praxe řidiče z povolání**

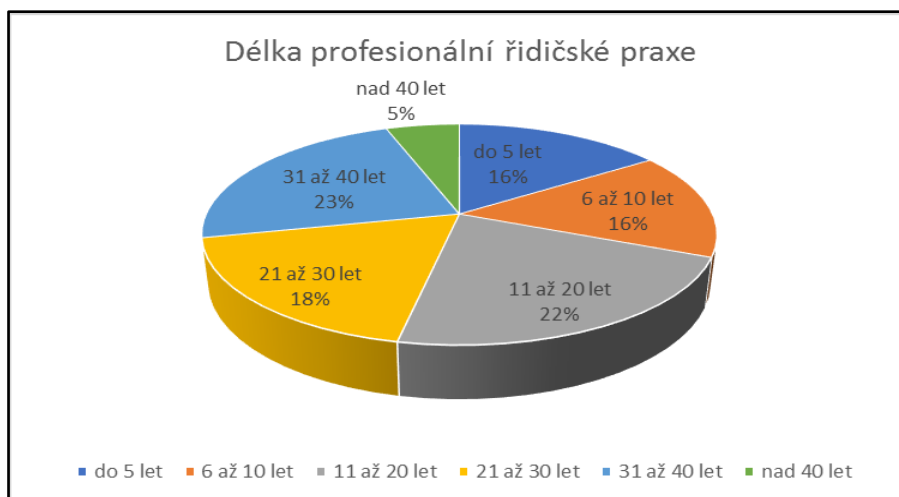
Rozložení souboru dle délky praxe řidiče z povolání je prezentováno v tabulce č. 3 a grafu č. 2.

Tabulka 3 Rozložení souboru dle délky profesionální řidičské praxe

N=109		
Délka praxe	Absolutní počet	Podíl v %
do 5 let	17	16%
6 až 10 let	17	16%
11 až 20 let	24	22%
21 až 30 let	20	18%
31 až 40 let	25	23%
nad 40 let	6	5%

zdroj: autorka

Graf 2 Rozložení souboru dle délky profesionální řidičské praxe



zdroj: autorka

Nejkratší praxe profesionálního řidiče činila v době vyšetření 12 měsíců, proband s nejdelší praxí vykonával práci řidiče z povolání 50 let. Nejvíce zastoupeny byly téměř shodně skupiny řidičů z praxí 31 až 40 let (23%), resp. 11 až 20 let. Nejméně zastoupenou byla skupina řidičů z praxí delší než 40 let (5%), což ukazuje na skutečnost, že je šest z celkem sedmnácti řidičů starších 60 let vykonává řidiče z povolání téměř nebo zcela po celý svůj profesní život.

▪ Rozložení souboru počtu zaviněných nehod

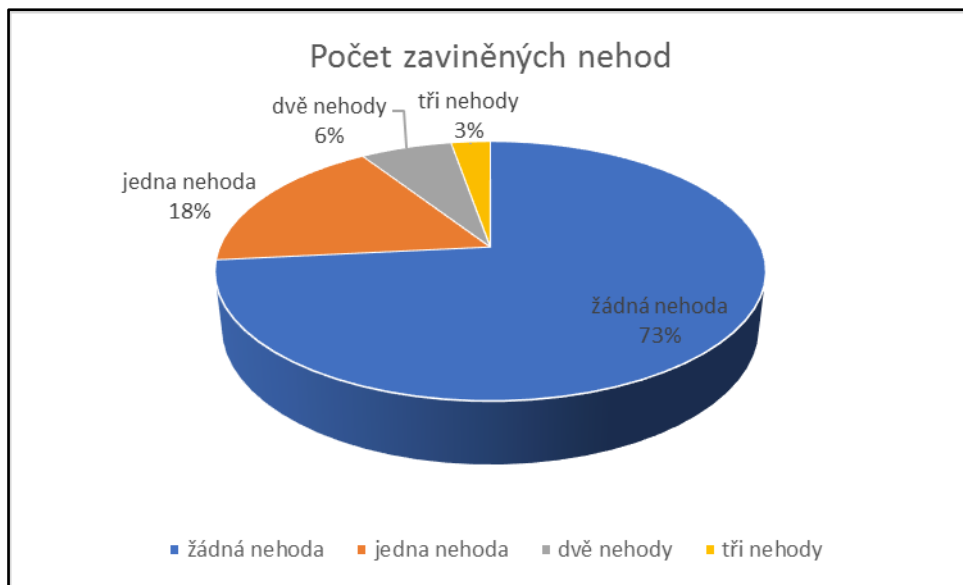
Data o rozložení souboru podle počtu zaviněných nehod zobrazuje tabulka 4 společně s grafem 3.

Tabulka 4 Rozložení souboru podle počtu zaviněných nehod

N=109		
Počet zaviněných nehod	Absolutní počet	Podíl v %
žádná nehoda	80	73%
jedna nehoda	19	18%
dvě nehody	7	6%
tři nehody	3	3%

zdroj: autorka

Graf 3 Rozložení souboru podle počtu zaviněných nehod



zdroj: autorka

Největší počet probandů (N=80; 73%) během své profesionální kariéry nezavinil ani jednu dopravní nehodu. Devatenáct účastníků studie (18%) zavinilo jednu dopravní nehodu, sedm účastníků má na svědomí dvě dopravní nehody a tři probandi způsobili během své profesionální kariéry tři dopravní nehody.

Tabulka 5 Rozložení souboru podle počtu zaviněných nehod a věku řidičů a délky praxe uvnitř kategorií

N = 29					
Věk řidičů	Zaviněné nehody N	% z kategorie	Délka praxe	Zaviněné nehody N	% z kategorie
20 až 30 let N = 16	5	31,25%	do 5 let N = 17	6	35,29%
31 až 40 let N = 25	4	16%	6 až 10 let N = 17	3	17,65%
41 až 50 let N = 23	7	30,43%	11 až 20 let N = 24	5	20,83%
51 až 60 let N = 28	7	25%	21 až 30 let N = 20	4	20%
60 let a více N = 17	6	35,29%	31 až 40 let N = 25	6	24%
----	-----	-----	nad 40 let N = 6	5	83,33%

zdroj: autorka

Tabulka 5 prezentuje detailnější informace o sub-souboru probandů se zaviněnou dopravní nehodou podle věku a délky praxe. Data ukazují podíl probandů se zaviněnou dopravní nehodou v dané věkové kategorii či v dané kategorii délky praxe, nejsou tedy vtažena k celému souboru. Největší relativní četnost vykázala skupina řidičů ve věkové kategorii 60 a více let, kde alespoň jednu dopravní nehodu zavinila více než třetina probandů. Relativně vysoký podíl (31,25%) zaviněných nehod se ukázala uvnitř nejmladší věkové kategorie. Co se týče délky praxe, vysoký podíl více než 80% řidičů u kategorie s praxí řidiče z povolání delší než 40 let je dán nízkým počtem probandů v této kategorii. Ve skupině řidičů z praxí do pěti let zavinilo alespoň jednu dopravní nehodu více než 35% z nich.

V tabulce 6 je uveden podíl jednotlivých věkových skupin a skupin podle délky praxe na celkovém počtu dvaceti devíti způsobených dopravních nehod. Největší podíl vykázaly shodně věkové kategorie 41 až 50 let a 51 až 60 let, jejichž probandi zavinili dohromady více než polovinu všech dopravních nehod. Z hlediska délky praxe se na celkovém počtu nehod nejvíce podílely shodně více než 20 procenty skupiny s praxí do 5 let a 31 až 40 let. Nejmenší podíl vykázala skupina řidičů s praxí 6 až 10 let.

Tabulka 6 Rozložení souboru podle počtu zaviněných nehod a věku řidičů a délky praxe

N = 29					
Věk řidičů	Zaviněné nehody N	% z celkového počtu	Délka praxe	Zaviněné nehody N	% z celkového počtu
20 až 30 let N = 16	5	17,24%	do 5 let N = 17	6	20,6%
31 až 40 let N = 25	4	13,79%	6 až 10 let N = 17	3	10,34%
41 až 50 let N = 23	7	24,14%	11 až 20 let N = 24	5	17,24%
51 až 60 let N = 28	7	24,14%	21 až 30 let N = 20	4	13,79%
60 let a více N = 17	6	20,6%	31 až 40 let celkem 25	6	20,6%
----	-----	-----	nad 40 let N = 6	5	17,24%

zdroj: autorka

▪ Rozložení souboru dle inteligence

Tabulka 7 prezentuje rozdělení souboru podle dosaženého skóre inteligence v jednotlivých věkových kategoriích.

Tabulka 7 Rozložení souboru dle skóre inteligence

N = 109			
Věk řidičů	Vysoké skóre inteligence N	% z kategorie	% z celkového počtu 109
20 až 30 let N = 16	10	62,50%	9,17%
31 až 40 let N = 25	12	48%	11,01%
41 až 50 let N = 23	17	73,91%	15,60%
51 až 60 let N = 28	17	60,71%	15,60%
60 let a více N = 17	11	64,71%	10,09%
CELKEM	68	-----	62,39%

Zdroj: autorka

Data odpovídají psychometrickým datům ze škály B. Ve sledovaném souboru dosáhlo vyššího než průměrného skóre inteligence 68 probandů, což v procentuálním vyjádření odpovídá relativní četnosti 62,39%. V rámci jednotlivých věkových kategorií vykázala největší procentuální podíl probandů s vysokým skóre inteligence věková kategorie 41 až 50 let; uvnitř této skupiny činil podíl těchto probandů 73,91%. Tato věková kategorie vykázala společně s věkovou kategorií 51 až 60 let nejvyšší podíl vysoce skórujících na škále inteligence ve vztahu k celkovému počtu probandů s vysokým skóre faktoru B. Vysoké skóre faktoru B je spojeno vedle schopností uvedených v tabulce 1 dále s lepším úsudkem a silnější vytrvalostí, tedy protektivními vlastnostmi pro řidiče z povolání.

4.3 Výsledky a analýza dat

FAKTOR E+ DOMINANCE/AGRESIVITA

Prvním analyzovaným faktorem závisle proměnné byla škála dominance obsahující faktor agresivity.

▪ Vyhodnocení celého souboru

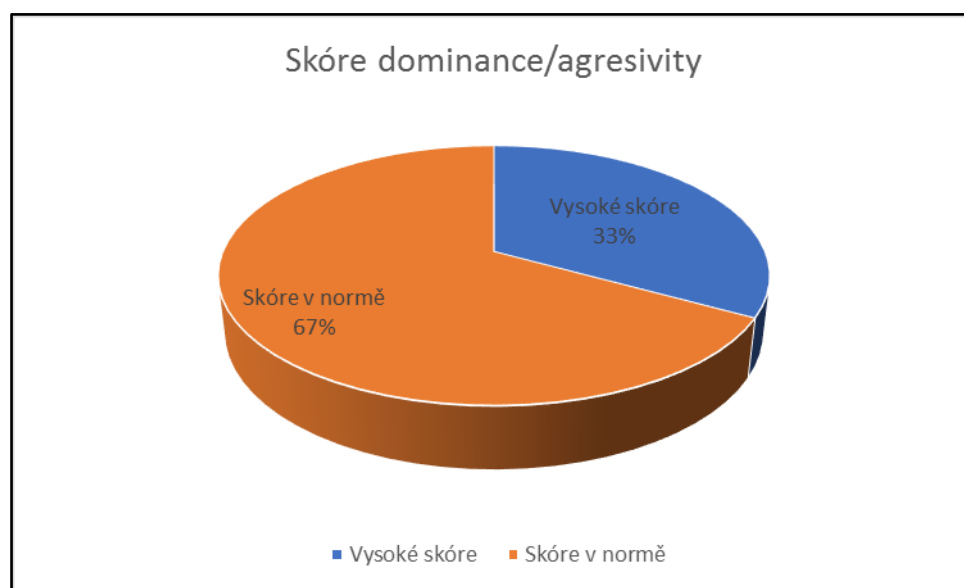
Tabulka 8 společně s grafem 4 prezentují souhrnné výsledky za celý soubor.

Tabulka 8 Faktor Dominance/agresivita

N = 109	N	Relativní četnost souboru v %
Vysoké skóre dominance/agresivity	36	33,03%
Skóre dominance/agresivity v normě	73	66,97%
CELKEM	109	100%

Zdroj: autorka

Graf 4 Faktor Dominance/agresivita



zdroj: autorka

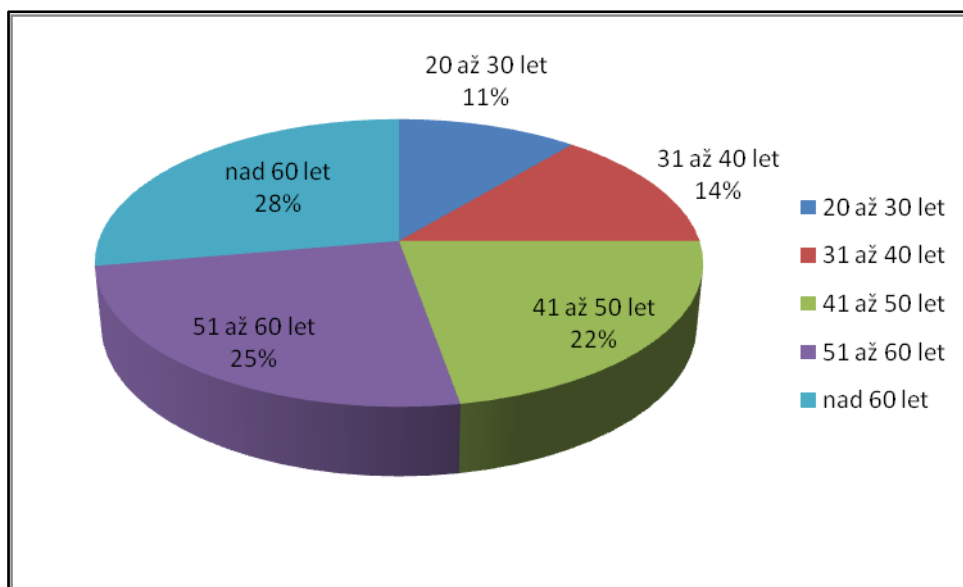
Analýza dat celého souboru ukázala, že vysokého skóre ve škále dominance dosáhla třetina probandů. Vysoké skóre ve škále E znamená, že tyto jedinci se prosazují, jsou agresivní, soutěživí, tvrdošijní a vyznačují se vlastnostmi přísný až hostilní, svéhlavý či rebelant. Lze konstatovat, že hostilita (tedy vyjadřované nepřátelství vůči lidem), soutěživost, agresivita či tvrdošijnost jsou vlastnosti, které by ve vyšší míře měly u řidičů z povolání absentovat.

Z hlediska sledovaného souboru tedy *třetina probandů vykazuje rizikové rysy agresivního chování*.

▪ **Vyhodnocení dle věkových kategorií**

V grafu 5 a tabulce 9 jsou uvedena seřmutá data ze škály E v závislosti na věku řidičů. Výsledky se zdají překvapivé.

Graf 5 Vysoké skóre faktoru E dle věkových kategorií



zdroj: autorka N = 36

Z výsledků vyplývá, že z celkového počtu 36 probandů, u kterých bylo zjištěno vysoké skóre ve škále E, se relativně největší část rekrutovala z věkové kategorie nad 60 let (28%). Podíl věkové kategorie 51 až 60 let ze všech vysoce skórujících probandů ve faktoru dominance odpovídal čtvrtině (25%), věková kategorie 41 až 50 let se podílela z 22%. Zjištěné údaje ukazují na vztah mezi vyšším věkem a vyšší mírou agresivity u starších řidičů z povolání ve sledovaném souboru.

▪ **Vyhodnocení uvnitř jednotlivých kategorií**

1) Věk

Nejvyšší podíl vysokého skóre ve škále E vykázala věková skupina 60 a více let, kde vysokého skóre dosáhlo téměř 60% probandů (58,82%); jinými slovy, z celkového počtu 17 účastníků studie starších 60 let dosáhlo vysokého skóre faktoru E deset probandů, což v procentuálním vyjádření odpovídá podílu 58,82%. Ve věkové skupině 41 až 50 let se vysoké skóre objevilo u více než třetiny účastníků studie dané kategorie, podobnou relativní četností se prezentovala věková skupina 51 až 60 let. Nejnižší četnost vysokého skóre dominance se vykázala uvnitř věkové kategorie 31 až 40 let. Výsledky ukazují, že ve sledovaném souboru

se stoupajícím věkem stoupá podíl probandů se zvýšeným skóre agresivity v dané věkové kategorii.

Tabulka 9 Faktor E dle věku řidičů

N = 109				
Věk řidičů	Vysoké skóre faktoru E N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
20 až 30 let N=16	4	25,00%	12	75,00%
31 až 40 let N = 25	5	20,00%	20	80,00%
41 až 50 let N = 23	8	34,78%	15	65,22%
51 až 60 let N = 28	9	32,14%	19	67,86%
60 let a více N = 17	10	58,82%	7	41,18%
CELKEM	36	-----	73	-----

zdroj: autorka

2) Délka praxe

Tabulka 10 přináší údaje o podílu vysoce skórujících ve škále E v závislosti na délce praxe řidiče z povolání.

Tabulka 10 Faktor E dle délky praxe profesionálního řidiče

N=109				
Délka praxe	Vysoké skóre faktoru E N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
do 5 let N=17	4	23,53%	13	76,47%
6 až 10 let N = 17	8	47,06%	9	52,94%
11 až 20 let N = 24	5	20,83%	19	79,17%
21 až 30 let N = 20	4	20,00%	16	80,00%
31 až 40 let N = 25	11	44,00%	14	56,00%
nad 40 let N = 6	4	66,67%	2	33,33%
CELKEM	36	-----	73	-----

zdroj: autorka

Rozdělení dat částečně odpovídá předešlému. Nejvýraznější podíl vysokého skóre agresivity se prokázal ve skupině řidičů s praxí delší než 40 let. Relativně vysoká četnost nad 40% se vykazovala u profesionálů s praxí delší než 30 let a dále s praxí 6 až 10 let. Relativně

vysoká četnost probandů s vysokým agresivity ve skupině probandů s praxí povolání 6 až 10 let a relativně nízká četnost vysoce skórujících ve faktoru E v mladších věkových kategoriích naznačují, že patrně významná část probandů začala kariéru řidiče z povolání vykonávat v pozdějším věku.

3) Počet zaviněných nehod

V tabulce 11 jsou uvedeny výsledky skóre faktoru E rozdělené podle kritéria počtu zaviněných nehod.

Tabulka 11 Faktor E dle počtu zaviněných nehod

N=109				
Počet zaviněných nehod	Vysoké skóre faktoru E N	Relativní četnost kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost kategorie v %
žádná nehoda N = 80	17	21,25%	63	78,75%
jedna nehoda N = 19	12	63,16%	7	36,84%
dvě nehody N = 7	5	71,43%	2	28,57%
tři nehody N = 3	2	66,67%	1	33,33%
CELKEM	36	-----	73	-----

zdroj: autorka

Jsme si vědomi, že data mají vzhledem k asymetrii sledovaných skupin jen omezenou vypovídací hodnotu, avšak vzhledem k tématu práce může toto dělení plastičtěji zobrazit osobnost řidiče z povolání. Ze tří probandů, kteří během své profesionální kariéry zavinili tři dopravní nehody, dosáhli dva vysokého skóre ve škále E, uvnitř skupiny řidičů se dvěma zaviněnými nehodami dosáhl podíl vysoce skórujících 71%, ve skupině s jednou zaviněnou nehodou 63%. Data naznačují vztah mezi zaviněním nehody a vysokým skóre ve škále E – platí však výhrada o malém vzorku řidičů se zaviněnou nehodou.

4) Skóre inteligence

Rozdělení souboru podle dosaženého skóre ve faktoru inteligence ve vztahu k faktoru dominance zobrazuje tabulka č. 12.

Tabulka 12 Faktor E dle skóre inteligence

N=109				
Skóre inteligence	Vysoké skóre faktoru E N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre agresivity v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
vysoké skóre inteligence N = 68	13	19,12%	55	80,88%
průměrné skóre inteligence N = 41	23	56,10%	18	43,90%
CELKEM	36	-----	73	-----

zdroj: autorka

Podíl účastníků studie s vysokým skóre agresivity uvnitř kategorie probandů s vysokým skóre inteligence činil 19%. Z počtu 23 probandů s průměrným skóre inteligence dosáhlo vysokého skóre ve faktoru E více než polovina (56%), což lze interpretovat jako náznak vztahu mezi průměrným skóre inteligence a vysokým skóre dominance/agresivity.

FAKTOR G - SKLON K PORUŠOVÁNÍ PRAVIDEL

Druhou sledovanou dimenzí osobnosti z Cattelova PF byl faktor G. Nízké skóre nazval Cattell „malá síla superega“ (srov. podkapitola 3.2.2) nebo „nedostatečné přijímání morálních norem skupiny“. Základní charakteristika nízkého skóre ve druhém vydání českého překladu manuálu k dotazníku zní: „*Jde-li o jeho prospěch, nedodrží pravidla*“ (Cattell, 1975, s. 15). Nízké skóre faktoru G tedy indikuje škály zvýšení sklon k porušování pravidel.

▪ Vyhodnocení celého souboru

Výsledky celého souboru zobrazují tabulka 13 společně s grafem 6.

Tabulka 13 Faktor G

N = 109	N	Relativní četnost souboru v %
Nízké skóre faktoru G= zvýšený sklon k porušování pravidel	24	22,02
Skóre faktoru G v normě	85	77,98
CELKEM	109	100%

Zdroj: autorka

Graf 6 Faktor G



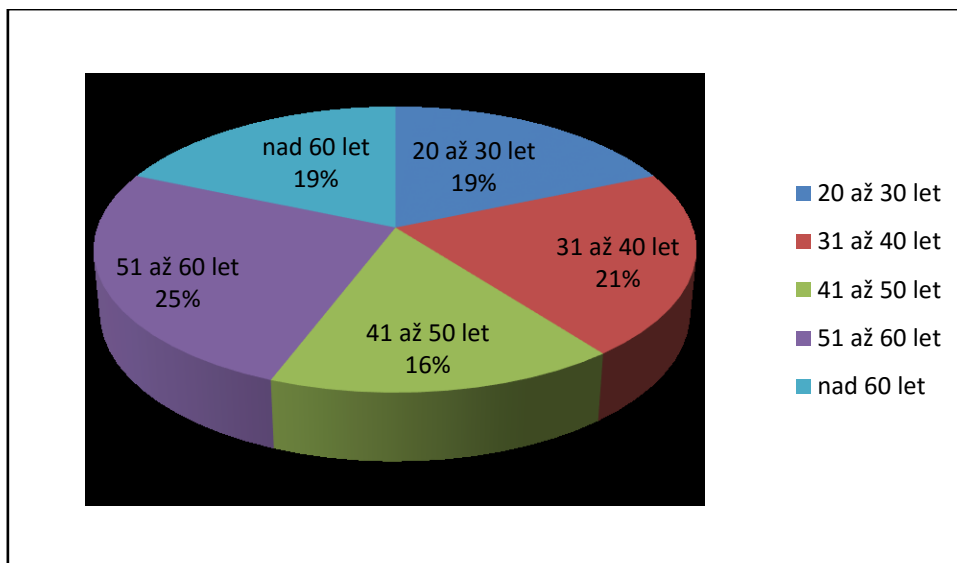
Zdroj: autorka

Z výsledků vyplývá, že z celkového počtu 109 analyzovaných Cattellových dotazníků dosáhlo nízkého skóre 24 probandů, což v procentuálním vyjádření odpovídá relativní četnosti 22%. Lze tedy konstatovat, že ve sledovaném souboru vykazuje 22% řidičů z povolání sklon k porušování pravidel.

▪ Vyhodnocení dle věkových kategorií

Graf 7 a tabulka 14 přinášejí informace o rozložení nízkého skóre faktoru G v závislosti na věku sledovaných profesionálních řidičů. Jedná se tedy o sub-soubor probandů, kteří ve faktoru G dosáhli nízkého skóre.

Graf 7 Nízké skóre faktoru G dle věkových kategorií



zdroj autorka

Z celkového počtu 24 probandů, kteří dosáhli nízkého skóre ve faktoru G, tvořila druhý největší relativní podíl - odpovídající čtvrtině všech nízko skórujících - věková kategorie nad 60 let.

▪ **Vyhodnocení uvnitř jednotlivých kategorií**

1) Věk

Tabulka 14 zobrazuje distribuci nízkého skóre faktoru „nízká síla superega“ uvnitř sledovaných věkových kategorií.

Tabulka 14 Faktor G dle věku řidičů

N = 109				
Věk řidičů	Nízké skóre faktoru G N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
20 až 30 let N = 16	4	25,00%	12	75,00%
31 až 40 let N = 25	4	16,00%	21	84%
41 až 50 let N = 23	3	13,04%	20	86,96%
51 až 60 let N = 28	7	25,00%	21	75,00%
60 let a více N = 17	6	35,29%	11	64,71%
CELKEM	24	-----	85	-----

zdroj: autorka

Největší podíl probandů s nízkým skóre ve faktoru G se ukázal ve věkové kategorii řidičů starších 60 let. V této skupině dosáhla nízkého skóre více než třetina (N = 6; 35,29%) probandů starších 60 let. Ve skupině 51 až 60 let má sklon k nedodržování pravidel čtvrtina všech účastníků studie z této věkové kategorie. Ten samý podíl (relativní četnost) vykázala rovněž skupina nejmladších řidičů věkové kategorie 20 až 30 let. Pro názornější zobrazení vztahu mezi věkem a sklonem k porušování pravidel jsme soubor rozdělili na dvě věkové skupiny „mladší řidiči“ (do 40 let, N= 41) a „starší řidiči“ (nad 40 let, N= 68). Podíl probandů s nízkým skóre faktoru G u skupiny mladších řidičů do 40 let odpovídá 19,51%, ve skupině řidičů starších 40 let 23,53% - vztaženo k velikosti jednotlivých skupin, nikoli k celému souboru. Lze tedy konstatovat, že ve sledovaném souboru vykázali probandi starší 40 let ve srovnání s probandy mladšími 40 let vyšší míru sklonu k porušování pravidel.

2) Délka praxe

Vztah délky praxe řidiče z povolání a sklonu k porušování pravidel reprezentovaným nízkým skóre faktoru G zobrazuje tabulka 15.

Tabulka 15 Faktor G dle délky praxe profesionálního řidiče

N=109				
Délka praxe	Nízké skóre faktoru G N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
do 5 let N=17	3	17,65%	14	82,35%
6 až 10 let N = 17	5	29,41%	12	70,59%
11 až 20 let N = 24	4	16,67%	20	83,33%
21 až 30 let N = 20	6	30,00%	14	70,00%
31 až 40 let N = 25	4	16,00%	21	84,00%
nad 40 let N = 6	2	33,33%	4	66,67%
CELKEM	24	-----	85	-----

zdroj: autorka

Nejvyšší relativní četnost nízkého skóre ve faktoru G se prokázala ve skupině řidičů s praxí delší než 40 let. Téměř třetinu probandů se sklonem k nedodržování pravidel obsahují skupiny řidičů s praxí 21 až 30 let (30%) a 6 až 10 let (29, 41 %), tedy mladší řidič. Pokud se soubor arbitrárně rozdělí na dvě skupiny „řidiči s kratší praxí (do 20 let; N= 58) a „řidiči s delší praxí“ (více než 20 let; N=51), činí podíl probandů s nízkým skóre ve faktoru G ve skupině „řidičů s kratší praxí“ 20,9%, u „starších řidičů“ 23,53%. Data ukazují, že ve sledovaném souboru se nevykázal vztah mezi sklonem k porušování pravidel a délkou praxe řidiče z povolání.

3) Počet zaviněných nehod

Data extrahovaná z faktoru G rozdělená podle počtu zaviněných nehod ukazuje tabulka č. 16.

Tabulka 16 Faktor G dle počtu zaviněných nehod

N=109				
Počet zaviněných nehod	Nízké skóre faktoru G N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
žádná nehoda N = 80	6	07,50%	74	92,50%
jedna nehoda N = 19	11	57,89%	8	42,11%
dvě nehody N = 7	5	71,43%	2	28,57%
tři nehody N = 3	2	66,67%	1	33,33%
CELKEM	24	-----	85	-----

zdroj: autorka

Ze sedmi řidičů, kteří zavinili dvě nehody, dosáhlo 5 z nich nízkého skóre ve faktoru G. Ve skupině tří řidičů se třemi nehodami se objevili 2 nízce skórující ve faktoru G a ve skupině devatenácti řidičů s jednou zaviněnou nehodou se vyskytlo 11 probandů s nízkým skóre faktoru G. Data ukazují na určitý vztah mezi počtem zaviněných nehod a sklonem k nedodržování pravidel.

4) Skóre inteligence

Vztah sklonu k porušování pravidel k výši inteligence ukazuje tabulka 17.

Tabulka 17 Faktor G skóre inteligence

N=109				
Skóre inteligence	Nízké skóre faktoru G N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
vysoké skóre inteligence N = 68	9	13,24%	59	86,76%
průměrné skóre inteligence N = 41	15	36,59%	26	63,41%
CELKEM	24	-----	85	-----

zdroj: autorka

Zatímco ve skupině probandů s vysokým skóre inteligence dosáhlo nízkého skóre ve škále G 13,24%, ve skupině s průměrným skóre inteligence činila relativní četnost těchto nízko skórujících probandů 36,95%. Ve sledovaném souboru tedy skupina probandů s průměrným

skóre inteligence vykázala vyšší relativní podíl ve sklonu k nedodržování pravidel ve srovnání se skupinou s vyšším skóre inteligence.

FAKTOR H + DOBRODRUŽNOST

Cattell nazval vysoké skóre ve faktoru řeckým slovem parmia. Vysoké skóre v tomto faktoru je v základním popisu uvedeno: dobrodružný, „hroší kůže“, společensky smělý, neohrožená spontánnost. Mezi další popisované vlastnosti spojené s vysokým skóre ve faktoru H patří mj. impulsivita. Mezi charakteristické rysy těchto jedinců se řadí sklon k přehlížení nebo nevnímání signálů hrozícího nebezpečí (Cattel, 1975, s. 17).

▪ Vyhodnocení celého souboru

Souhrnné vyhodnocení za celý soubor zobrazuje tabulka 18 společně s grafem 8.

Tabulka 18 Faktor H

N = 109	N	Relativní četnost souboru v %
Vysoké skóre faktoru H	63	57,80%
Skóre faktoru H v normě	46	42,20%
CELKEM	109	100%

Zdroj: autorka

Graf 8 Faktor H



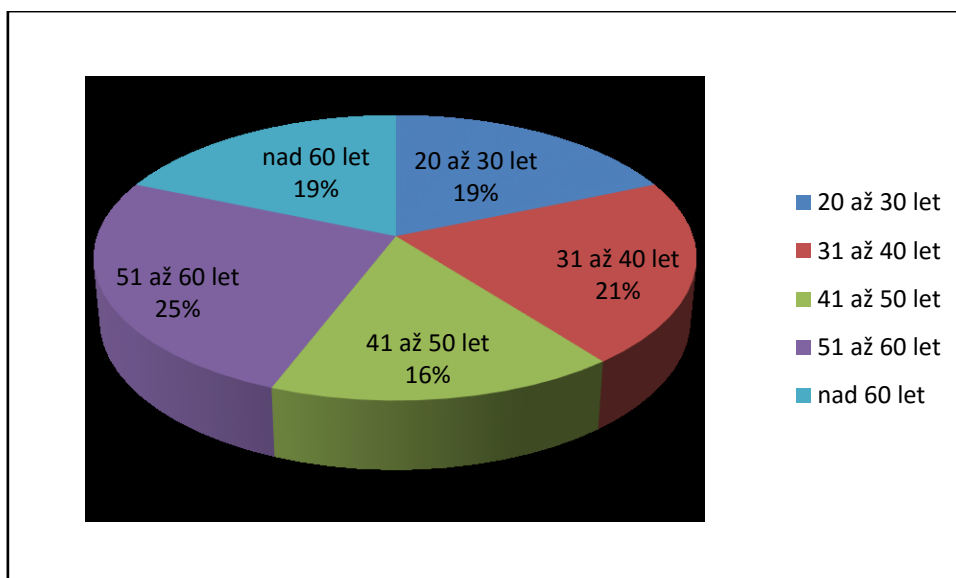
Zdroj: autorka

Z analýzy škály H Cattellova 16 PF u sledovaného souboru 109 řidičů z povolání vyplynulo, že sklon k dobrodružnosti vykazuje více než polovina probandů (58%).

▪ Vyhodnocení dle věkových kategorií

Rozdělení sub-souboru s dosaženým vysokým skóre ve škále H v závislosti na věkových kategoriích zobrazuje graf 9 a tabulka 19.

Graf 9 Vysoké skóre faktoru H dle věku řidičů



zdroj: autorka N= 63

Nejvyšší podíl vysokého skóre vztaženo k sub-souboru vysoce skórujících (N=63) vykazala věková skupina 51 až 60 let; probandi z této skupiny tvořily čtvrtinu všech vysoce skórujících ve faktoru H. Druhý nejvyšší podíl vysokého skóre „dobrodružnosti“ dosáhla věková skupina 31 až 40 let (21%). Z hlediska podílu jednotlivých věkových skupin lze konstatovat relativně symetrické rozložení.

▪ Vyhodnocení uvnitř jednotlivých kategorií

Ve věkových kategoriích mladších řidičů dosahuje podíl probandů s vysokým skóre faktoru H vysokých hodnot; ve věkové kategorii 20 až 30 let 75% a ve skupině 31 až 40 let 76%.

1) Věk

Tabulka 19 Faktor H dle věku řidičů

N = 109				
Věk řidičů	Vysoké faktoru H N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
20 až 30 let N = 16	12	75,00%	4	25,00%
31 až 40 let N = 25	19	76,00%	6	24,00%
41 až 50 let N = 23	13	56,62%	10	43,48%
51 až 60 let N = 28	13	46,43%	15	53,57%
60 let a více N = 17	6	35,29%	11	64,71%
CELKEM	63	-----	46	-----

zdroj: autorka

Při rozdělení souboru na mladší (N=41) a starší (N=68) řidiče se ukazuje, že podíl probandů s vysokým skóre ve skupině mladších řidičů do 40 let odpovídá hodnotě relativní četnosti 75,61%, ve skupině řidičů starších 40 let činí podíl vysoce skórujících 47,06%. Lze tedy usuzovat, že ve sledovaném souboru lze vystopovat pozitivní vztah mezi nižším věkem řidičů z povolání a vyšším sklonem k dobrodružnosti.

2) Délka praxe

Rozdělení dat podle dosaženého skóre ve faktoru H a délky praxe řidiče z povolání přináší tabulka 20.

Výsledná data ukazují, že ve skupinách řidičů s kratší praxí se vyskytuje větší podíl těch, kteří dosáhli vysokého skóre ve faktoru H indikující sklon k dobrodružnosti. Ve skupinách řidičů s praxí do 10 let činí podíl vysoce skórujících 76,47%, ve skupině s praxí do 20 let 66,67%.

Tabulka 20 Faktor H dle délky praxe profesionálního řidiče

N=109				
Délka praxe	Vysoké skóre faktoru H N	Relativní četnost kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost kategorie v %
do 5 let N = 17	13	76,47%	4	23,53%
6 až 10 let N = 17	13	76,47%	4	23,53%
11 až 20 let N = 24	16	66,67%	8	33,33%
21 až 30 let N = 20	11	55,00%	9	45,00%
31 až 40 let N = 25	9	36,00%	16	64,00%
nad 40 let N = 6	1	16,67%	5	83,33%
CELKEM	63	-----	46	-----

zdroj: autorka

Komparace sub-souborů „řidiči s kratší praxí (do 20 let; N= 58) a „řidiči s delší praxí“ (více než 20 let; N=51) hovoří ve vztahu k vysokému skóre faktoru H „ve prospěch“ řidičů vykonávající toto povolání 20 let a méně; zatímco podíl řidičů s vysokým skóre v sub-souboru mladší řidiči činí 72,41%, v sub-souboru starší řidiči odpovídá podíl vysoce skórujících hodnotě 41,18%. Ve sledovaném souboru tedy lze pozorovat vztah mezi kratší délkou praxe řidiče z povolání a vyšším skóre dobrodružnosti.

3) Počet zaviněných nehod

Výsledné vyhodnocení faktoru H ve sledovaném souboru rozdělené podle počtu zaviněných nehod zobrazuje tabulka 21.

Tabulka 21 Faktor H dle počtu zaviněných nehod

N=109				
Počet zaviněných nehod	Vysoké skóre faktoru H N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
žádná nehoda N = 80	51	63,75%	29	36,25%
jedna nehoda N = 19	9	43,37%	10	52,63%
dvě nehody N = 7	2	28,57%	5	71,43%
tři nehody N = 3	1	33,33%	2	66,67%
CELKEM	63	-----	46	-----

zdroj: autorka

Zjištěná data neukazují na těsnější vztah mezi počtem zaviněných nehod a zvýšeným sklonem k dobrodružnosti. Za do jisté míry suspektní (podezřelé) lze považovat relativně vysoký počet probandů s vysokým skóre faktoru H, kteří během své dosavadní kariéry profesionálního řidiče zavinili jednu dopravní nehodu; podíl probandů s vysokým skóre přesáhl uvnitř této skupiny hodnotu 40%.

4) Skóre inteligence

Tabulka 22 zobrazuje rozložení výsledných dat faktoru H v závislosti na dosaženém skóre ve faktoru inteligence.

Tabulka 22 Faktor H dle skóre inteligence

N=109				
Skóre inteligence	Vysoké skóre faktoru H N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
vysoké skóre inteligence N = 68	27	39,71%	41	60,29%
průměrné skóre inteligence N = 41	36	87,80%	5	12,20%
CELKEM	63	-----	46	-----

zdroj: autorka

Zjištěné údaje ukazují na „pozitivní korelaci“ průměrného skóre inteligence s vysokým skóre ve faktoru H. Data naznačují, že ve sledovaném souboru řidičů z povolání vykázal subsoubor s průměrným skóre inteligence vyšší sklon k dobrodružnosti ve srovnání se subsouborem vysoké inteligence.

FAKTOR O + ÚZKOSTNOST

Jedinci s vysokým skóre ve faktoru se vyznačují sklonem k pocitu viny a mohou být popisováni jako osoby plné obav a starostí, úzkostné, nejisté, pohrdající vlastní osobou. Mezi další charakteristické rysy osob s vysokým skóre faktoru O patří ustaranost, depresivita, přecitlivělost či cyklování nálad. Tyto osoby vykazují silný pocit povinnosti a citlivost k souhlasu či nesouhlasu druhých (Cattell, 1975, s. 22).

▪ Vyhodnocení celého souboru

Souhrnná data získaná z analýzy faktoru O sledovaného souboru přináší tabulka 23 a graf 10.

Tabulka 23 Faktor O

N = 109	N	Relativní četnost souboru v %
Vysoké skóre faktoru O	31	28,44%
Skóre faktoru O v normě	78	71,56%
CELKEM	109	100%

Zdroj: autorka

Graf 10 Faktor O



Zdroj: autorka

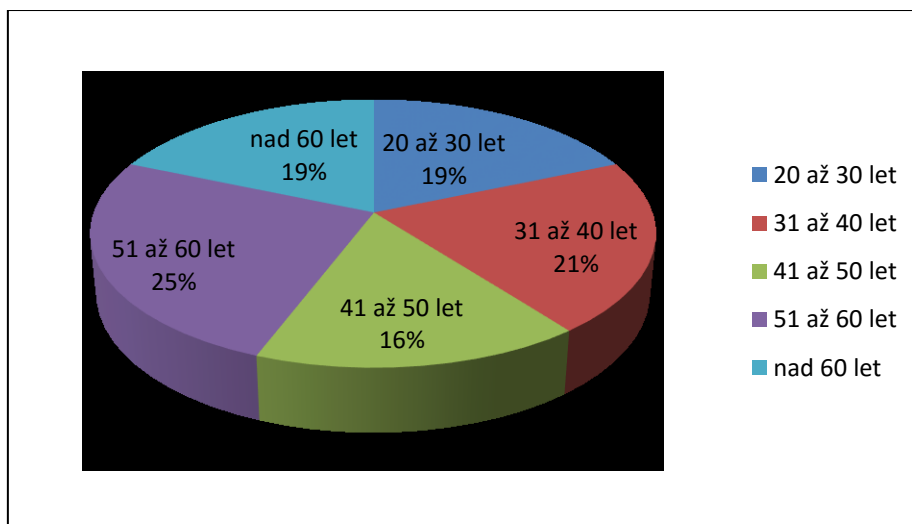
Získaná data ukazují, že ve sledovaném souboru dosáhlo vysokého skóre ve faktoru O 31 z celkem 109 probandů. Zvýšenou úzkostnost tedy vykázalo 28% probandů souboru.

▪ **Vyhodnocení dle věkových kategorií**

Data faktoru O vztahená k vytvořeným věkovým kategoriím uvádí graf 11 společně s tabulkou 24.

Největší podíl z celkového počtu 31 probandů s dosaženým vysokým skóre ve faktoru O dosáhla věková kategorie 51 až 60 let; probandi z této věkové skupiny tvořili čtvrtinu všech analyzovaných účastníků studie s dosaženým vysokým skóre faktoru O. Z grafu 11 je patrné, že rozložení podílu jednotlivých věkových skupin na vysokém skóre „úzkostnosti“ je relativně symetrické, osciluje mezi podílem v rozmezí 16% (skupina 41 až 50 let) a 25% (51 až 60 let).

Graf 11 Vysoké skóre faktoru O dle věku řidičů



zdroj: autorka N = 31

▪ Vyhodnocení uvnitř jednotlivých kategorií

1) Věk

Vyhodnocení skóre faktoru O uvnitř jednotlivých věkových skupin prezentuje tabulka 24.

Tabulka 24 Faktor O dle věku řidičů

N = 109				
Věk řidičů	Vysoké skóre faktoru O N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
20 až 30 let N = 16	2	12,50%	14	87,50%
31 až 40 let N = 25	5	20,00%	10	80,00%
41 až 50 let N = 23	5	21,74%	18	78,26%
51 až 60 let N = 28	9	32,14%	11	39,29%
60 let a více N = 17	10	58,82%	7	41,18%
CELKEM	31	-----	78	-----

zdroj: autorka

Nejvyšší podíl vysoce skórujících ve faktoru úzkostnosti se projevil ve skupině nejstarších probandů, jeho hodnota činila téměř 60%. Téměř třetinu vysoce skórujících probandů ve faktoru O obsahuje věková skupina 51 až 60 let. Naopak nejmenší podíl „vysoké úzkostnosti“

(12,50%) vykázala skupina nejmladších řidičů. Zbylé dvě věkové skupiny vykázaly podíl vysoce skórujících ve výši okolo 20%. Srovnání arteficiálně vytvořených skupin „mladší řidiči“ (do 40 let, N= 41) a „starší řidiči“ (nad 40 let, N= 68) ukazuje, že ve věkové kategorii nad 40 let se prokázal značně vyšší počet probandů s vysokým skóre „úzkostnosti“ (35,29%) než v kategorii řidičů mladších 40 let (17,07%). Zjištěné údaje tedy naznačují ve sledovaném souboru vztah mezi vyšším věkem a vysokým skóre úzkostnosti.

2) Délka praxe

Výsledné údaje faktoru O rozdělené podle délky praxe sledovaných řidičů z povolání zobrazuje tabulka 5.

Tabulka 25 Faktor O dle délky praxe profesionálního řidiče

N=109				
Délka praxe	Vysoké skóre faktoru O N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
do 5 let N =17	2	11,76%	15	88,24%
6 až 10 let N = 17	3	17,65%	14	82,35%
11 až 20 let N = 24	5	20,83%	19	79,17%
21 až 30 let N = 20	7	35,00%	13	65,00%
31 až 40 let N = 25	11	44,00%	14	56,00%
nad 40 let N = 6	3	50,00%	3	50,00%
CELKEM	31	-----	78	-----

zdroj: autorka

V početně malé věkové skupině řidičů s praxí nad 40 let činil podíl probandů s dosaženým vysokým skóre faktoru O přesnou polovinu. Data z tabulky jsou „seřazena“ sestupně od skupiny s nejkratší praxí, po skupinu z praxí nejdější. V skupinách s kratší praxí řidiče z povolání je tedy podíl probandů s vyšším skóre úzkostnosti nižší než ve skupinách, jejichž příslušníci vykonávají řidičské řemeslo déle. K vyslovení relevantnějšího názoru o vztahu mezi vysokým skóre faktoru O a délkou praxe řidiče z povolání jsme opět jako v předešlých případech rozdělili soubor na dva sub-soubory. Komparace ukázala, že skupina řidičů s kratší praxí (do 20 let; N= 58; podíl vysoce skórujících činil 17,24%) je ve srovnání se skupinou s delší praxí (více než 20 let; N=51; podíl vysoce skórujících činil 41,18%) sycena

probandy s vysokým skóre znatelně méně. Jinými slovy analýza naznačila vztah mezi delší délkou praxe řidiče z povolání a vysokým skóre „úzkostnosti“.

3) Počet zaviněných nehod

Rozdělení zjištěných údajů z faktoru O podle počtu zaviněných nehod je zakotveno do údajů uvedených v tabulce 26.

Tabulka 26 Faktor O dle počtu zaviněných nehod

N=109				
Počet zaviněných nehod	Vysoké skóre faktoru O N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
žádná nehoda N = 80	24	30,00%	56	70,00%
jedna nehoda N = 19	5	26,32%	14	73,68%
dvě nehody N = 7	2	28,57%	5	71,43%
tři nehody N = 3	0	0%	3	100%
CELKEM	31	-----	78	-----

zdroj: autorka

Zjištěné údaje nenaznačují vztah mezi mírou úzkostnosti a počtem zaviněných nehod. Vyjma skupiny se třemi zaviněnými nehodami, ve které se nevyskytl ani jeden proband s vysokým skóre faktoru O, se ve zbylých skupinách pohyboval podíl vysoce skórujících v rozmezí 26 až 30%.

4) Skóre inteligence

Hledaný vztah mezi vyšší mírou úzkostnosti a dosaženým skóre faktoru B reprezentují údaje uvedené v tabulce 27.

Tabulka 27 Faktor O dle skóre inteligence

N=109				
Skóre inteligence	Vysoké skóre faktoru O N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
vysoké skóre inteligence N = 68	18	26,47%	50	73,53%
průměrné skóre inteligence N = 41	13	31,71%	28	68,29%
CELKEM	31	-----	78	-----

zdroj: autorka

Vyšší podíl probandů s dosaženým vysokým skóre „úzkostnosti“ se vyskytl ve skupině průměrně inteligentních, avšak rozdíl podílů mezi sledovanými skupinami není významný, z tohoto důvodu data naznačují, že ve sledovaném souboru se neprokázal vztah mezi inteligencí a mírou úzkostnosti.

FAKTOR Q₃ NÍZKÁ SEBEKONTROLA

Nízké skóre faktoru Q₃ je souhrnně označeno poněkud kostrbatým názvem „Nízká míra self sentimentu.“ Jedinec vykazující nízké skóre v tomto faktoru je popisován pojmy: bez sebekontroly, laxní, řídí se svými popudy, nedbá na sociální pravidla. Tento faktor je velmi citlivý ke skupině sledované v této diplomové práci, neboť „nízké Q₃ svědčí pro náchylnost k nehodám při řízení automobilu“ (Cattell, 1975, s. 26).

▪ Vyhodnocení celého souboru

Souhrnné vyhodnocení faktoru Q₃ zobrazuje tabulka 28 společně s grafem 12.

Tabulka 28 Faktor Q₃

N = 109	N	Relativní četnost souboru v %
Vysoké skóre faktoru Q ₃ = nízká sebekontrola	43	39,45%
Skóre faktoru Q ₃ v normě	66	60,55%
CELKEM	109	100%

zdroj: autorka

Graf 12 Faktor Q₃



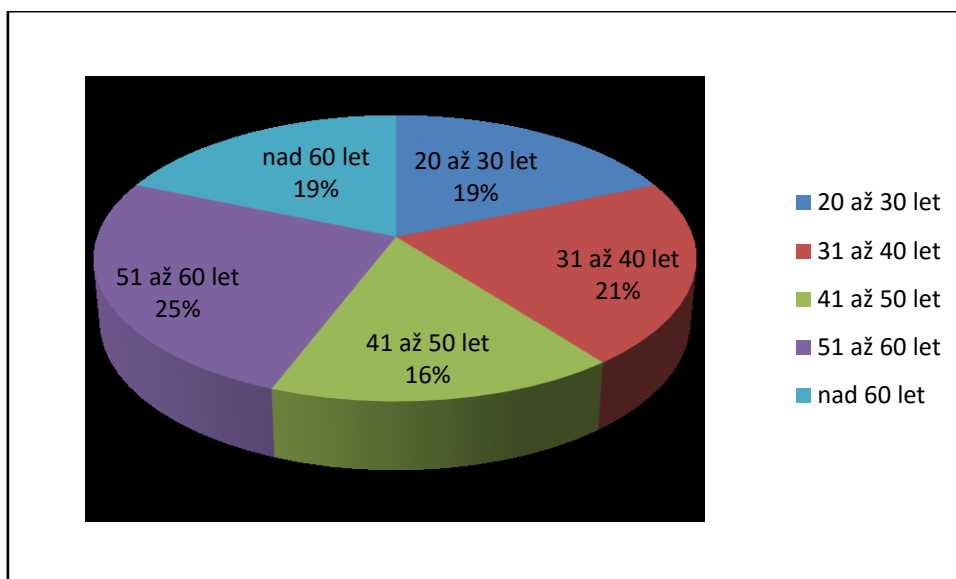
Zdroj: autorka

Vysokého skóre sledovaného faktoru dosáhlo 43 probandů, což v procentuálním vyjádření odpovídá relativní četnosti 39%. Lze tedy konstatovat, že v analyzovaném souboru 109 řidičů z povolání se vyskytlo téměř 40% jedinců vykazujících sklon k nízké sebekontrolé.

▪ Vyhodnocení dle věkových kategorií

Vztah mezi věkem probandů a dosaženým skóre v kategorii Q₃ zobrazují graf 13 a tabulka 29.

Graf 13 Nízké skóre faktoru Q₃ dle věku řidičů



zdroj: autorka N = 43

Vyšší podíl řidičů s vysokým skóre v dimenzi nízké sebekontroly se vyskytl ve věkových skupinách starších řidičů; ve skupině 51 až 60 let činil tento podíl 25%, ve skupině nad 60 let 19%. Stejný podíl 19% vysoce skórujících vykazala i věková skupina 20 až 30 let. V žádné z věkových skupin se neobjevil výrazně vyšší podíl probandů s vysokým skóre Q₃ ve srovnání s ostatními věkovými skupinami.

▪ Vyhodnocení uvnitř jednotlivých kategorií

1) Věk

Výslednou analýzu dat rozdělených podle získaného skóre faktoru Q₃ uvnitř sledovaných věkových skupin zobrazuje tabulka 29.

Tabulka 29 Faktor Q3 dle věku řidičů

N = 109				
Věk řidičů	Nízké skóre faktoru Q ₃ N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
20 až 30 let N=16	8	50,00%	8	50,00%
31 až 40 let N = 25	9	36,00%	16	64,00%
41 až 50 let N = 23	7	30,43%	16	69,57%
51 až 60 let N = 28	11	39,29%	17	60,71%
60 let a více N = 17	8	47,06%	9	52,94%
CELKEM	43	-----	66	-----

zdroj: autorka

Nejvyšší podíl probandů s vysokým skóre faktoru Q₃ se vyskytl ve věkové kategorii nejmladších řidičů 20 až 30 let, kde vysoce skórující jedinci tvořili plnou polovinu. Druhý největší podíl probandů se sklonem k nízké sebekontrolě vykazala věková skupina 60 a více let (47,06%). Téměř 40 % podílem testovaných řidičů s vysokým skóre Q₃ je sycena věková kategorie 51 až 60 let. Rozdělení souboru na sub-soubory „mladší řidiči“ (do 40 let, N= 41) a „starší řidiči“ (nad 40 let, N= 68) přineslo následující zjištění. Ve skupině mladších probandů do 40 let činil podíl těch, kteří dosáhli vysokého skóre faktoru Q₃ 41,46%, ve skupině řidičů starších 40 let bylo vysoce skórujících 38,24%. Ukázalo se, že sklon k nedodržování pravidel se vyskytuje ve větší míře u mladších probandů. Zjištěné údaje reprezentované malým rozdílem v podílu vysoce skórujících probandů v komparovaných skupinách „mladších“ a „starších“ řidičů však nesevědí pro vztah věku a sklonu k nedodržování pravidel ve sledovaném souboru.

2) Délka praxe

Data rozdělená za účelem postihnutí sklonu k nedodržování pravidel ve vztahu k délce praxe přináší tabulka 30.

Tabulka 30 Faktor Q₃ dle délky praxe profesionálního řidiče

N=109				
Délka praxe	Nízké skóre faktoru Q ₃ N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost kategorie v %
do 5 let N=17	5	29,41%	12	70,59%
6 až 10 let N = 17	8	47,06%	9	52,94%
11 až 20 let N = 24	6	25,00%	18	75,00%
21 až 30 let N = 20	6	30,00%	14	70,00%
31 až 40 let N = 25	15	60,00%	10	40,00%
nad 40 let N = 6	3	50,00%	3	50,00%
CELKEM	43	-----	66	-----

zdroj: autorka

Nejvyšší podíl vysoce skórujících probandů faktoru Q₃ vykázali řidiči s délkou praxe 31 až 40 let; probandi s vysokým skóre tvořili 60% této skupiny. Polovinu nebo téměř polovinu vysoce skórujících obsahovaly skupiny s praxí nad 40 let a praxí 6 až 10 let. V sub-souboru „řidiči s kratší praxí (do 20 let; N= 58) činil podíl probandů s vysokým skóre Q₃ 32,76%, sub-soubor „řidiči s delší praxí“ (více než 20 let; N=51) vykázal podíl účastníků studie s vysokým skóre faktoru nízké sebekontroly 47,06%. Lze tedy konstatovat, že v souboru řidičů s delší praxí se vyskytlo ve srovnání se souborem řidičů s kratší praxí významně více probandů se sklonem k nízké sebekontrolé.

3) Počet zaviněných nehod

Data reprezentující vztah zaviněných nehod a nízkého skóre faktoru Q₃ přináší tabulka 31.

Zjištěná data indikují, že sklon k nízké sebekontrolé může ve sledovaném souboru vykazovat vztah k počtu zaviněných nehod. Ve třech skupinách se zaviněnou dopravní nehodou totiž počet řidičů s nízkým skóre Q₃ dosáhl podílu přesahující polovinu příslušníků dané skupiny, v případě skupiny se třemi zaviněnými nehodami dosáhl podíl probandů se sklonem k nízké sebekontrolé 67%; zde jsou výsledky zkráceny nízkým počtem probandů ve skupině. Ve skupině řidičů s jednou zaviněnou nehodou stejně jako ve skupině se dvěma zaviněnými nehodami činil podíl vysoce skórujících v Q₃ 58% resp. 57%.

Tabulka 31 Faktor Q₃ dle počtu zaviněných nehod

N=109				
Počet zaviněných nehod	Nízké skóre faktoru Q ₃ N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost kategorie v %
žádná nehoda N = 80	26	32,50%	54	67,50%
jedna nehoda N = 19	11	57,89%	8	42,11%
dvě nehody N = 7	4	57,14%	3	42,86%
tři nehody N = 3	2	66,67%	1	33,33%
CELKEM	43	-----	66	-----

zdroj: autorka

4) Skóre inteligence

Tabulka 31 zobrazuje sejmutá data faktoru Q₃ vztažená k dosaženým výsledkům faktoru Inteligence.

Tabulka 32 Faktor Q₃ dle skóre inteligence

N=109				
Skóre inteligence	Nízké skóre faktoru Q ₃ N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
vysoké skóre inteligence N = 68	12	17,65%	56	82,35%
průměrné skóre inteligence N = 41	31	75,61%	10	24,39%
CELKEM	43	-----	66	-----

zdroj: autorka

Zjištěné údaje indikují citlivost faktoru Q₃ k faktoru inteligence. Ve skupině řidičů, kteří dosáhli ve faktoru inteligence průměrného skóre, se vyskytl mnohem vyšší podíl probandů se sklonem k nízkému řízení než ve skupině s vysokým skóre inteligence.

FAKTOR Q₄+ PODRÁŽĎENOST, FRUSTRACE

Posledním analyzovaným faktorem z Cattelova osobnostního dotazníku je faktor označený symbolem Q₄. Vysoké skóre je označeno názvem „vysoká ergická tenze.“ Vysoké skóre je charakterizováno napjatou dráždivostí, lidé s vysokým Q₄ se vyznačují napjatostí, jsou popisováni jako frustrovaní, popudliví, hnaní podrážděností. Cattel uvádí, že tento faktor se psychologicky snadno zaměňuje s (výše analyzovaným pozn. autorky) faktorem O. V Cattellově interpretaci je Q₄ blízký Freudovu postulátu Id z jeho topografického modelu (srov. 3.2.2, pasáž o Freudově teorii osobnosti). Vysoké skóre tohoto faktoru lze vyložit jako následek frustrace sexuální a jiné. Faktor je citlivý i ve vztahu k řízení automobilu, pro je příznivé nízké skóre Q₄ (Cattel, 1975, s. 27).

▪ Vyhodnocení celého souboru

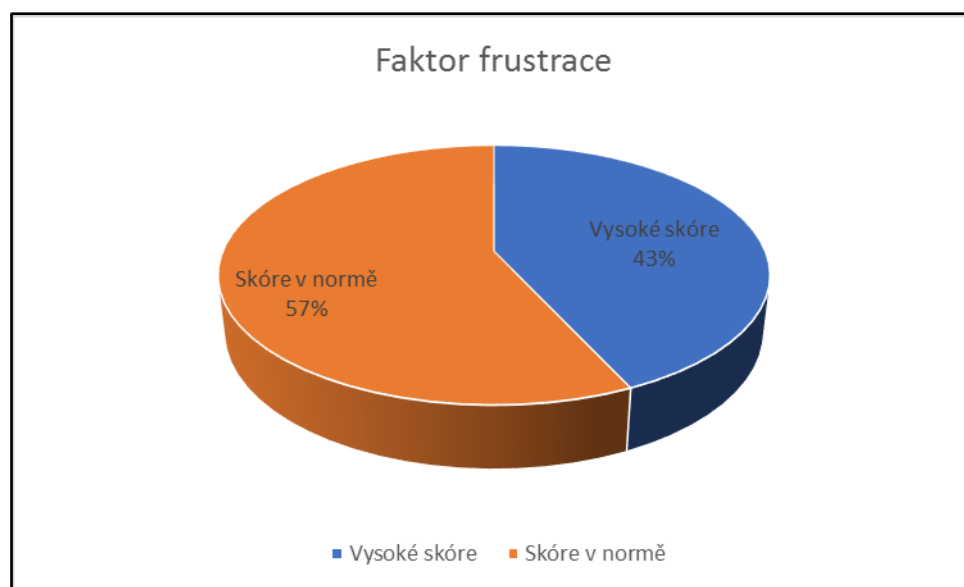
Získaná data ukazují na relativně vysokou přítomnost frustrace ve sledovaném souboru. Vysoké skóre bylo zjištěno u 43% procent analyzovaných Cattelových PF.

Tabulka 33 Faktor Q₄

N = 109	N	Relativní četnost souboru v %
Vysoké skóre faktoru Q ₄	47	43,12%
Skóre faktoru Q ₄ v normě	62	56,88%
CELKEM	109	100%

zdroj: autorka

Graf 14 Faktor Q₄



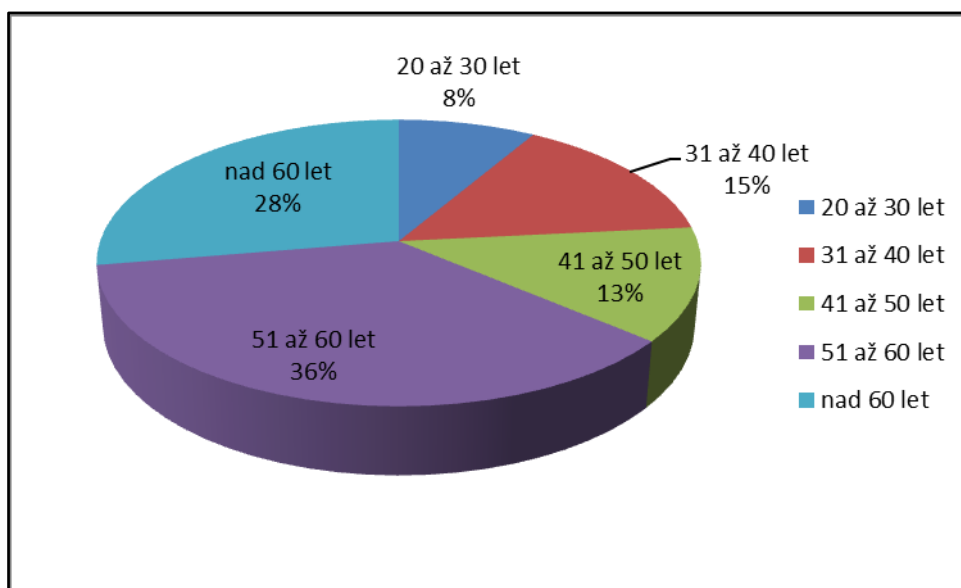
Zdroj: autorka

Zjištěná data tedy ukazují na relativně vysokou přítomnost napjatosti, podrážděnosti a frustrace ve sledovaném souboru. Výsledky faktoru Q₄ nekorelují se zjištěnými daty faktoru O. Úzkost byla ve sledovaném souboru vyjádřena v mnohem menší míře (28%). Popudlivost, podrážděnost a naštvanost nebývá zpravidla doprovázená úzkostí jakožto stavu, v jehož pozadí stojí obavy z neznámého. V jádru konstruktů úzkosti totiž stojí pocit nekontrolovatelnosti, vztahující se na možná ohrožení a nebezpečí v budoucnosti (Barlow, 2004, s. 138). Popudlivost, podrážděnost hnaná frustrací je doprovázena spíše bojovným, konfliktním naladěním, které může vyústit až v hostilní chování a má tedy blíže k agresivitě než k úzkosti.

▪ **Vyhodnocení dle věkových kategorií**

Zjištěné skóre faktoru Q₄ ve vztahu k věkovým kategoriím ukazuje graf 15 a tabulka 34.

Graf 15 Vysoké skóre faktoru Q₄ dle věku řidičů



zdroj: autorka N = 47

Významně vyšší podíl probandů, jejichž výsledky ukazují na zvýšenou popudlivost, podrážděnost a frustraci, se vyskytuje ve skupinách řidičů vyššího věku. Věková kategorie 51 až 60 let se podílí na celkovém počtu vysoce skórujících (N=47) z 36%, kategorie řidičů starších 60 let z 28%.

▪ **Vyhodnocení uvnitř jednotlivých kategorií**

Tabulka 34 ukazuje rozložení dat faktoru Q₄ v jednotlivých věkových skupinách.

1) Věk

Tabulka 34 Faktor Q₄ dle věku řidičů

N = 109				
Věk řidičů	Vysoké skóre faktoru Q₄ N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
20 až 30 let N = 16	4	25,00%	12	75,00%
31 až 40 let N = 25	7	28,00%	18	72,00%
41 až 50 let N = 23	6	26,09%	17	73,91%
51 až 60 let N = 28	17	60,71%	11	39,29%
60 let a více N = 17	13	76,47%	4	23,53%
CELKEM	47	-----	62	-----

zdroj: autorka

Z údajů uvedených v tabulce 34 je zřejmé, že ve vyšších věkových skupinách (51 až 60 let a nad 60 let) se vyskytuje vyšší podíl probandů s vysokým skóre Q₄ než je tomu v ostatních věkových skupinách. Data naznačují vztah vyššího věku k většímu sklonu k popudlivosti, podrážděnosti a frustraci ve sledovaném souboru.

2) Délka praxe

Rozdělení dat podle dosaženého skóre a délky praxe prezentuje tabulka 35. Největší podíl probandů s vysokým skóre Q₄ vykázaly skupiny respondentů s praxí nad 40 let, resp. 31 až 40 let a 21 až 30 let. Rozdělení souboru na skupiny „řidiči s kratší praxí (do 20 let; N= 58) a „řidiči s delší praxí“ (více než 20 let; N=51) přineslo následující zjištění. V sub-souboru řidičů s kratší praxí činil podíl probandů s vysokým skóre Q₄ 34,48%, v sub-souboru řidičů s delší praxí řidiče z povolání 52,94%. Výsledky tedy ukazují na vyšší podíl probandů se sklonem k frustraci a podrážděnosti u řidičů s delší praxí ve srovnání s řidiči s kratší praxí.

Tabulka 35 Faktor Q₄ dle délky praxe profesionálního řidiče

N=109				
Délka praxe	Vysoké skóre faktoru Q ₄ N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
do 5 let N = 17	6	35,29%	11	64,71%
6 až 10 let N = 17	7	41,18%	10	58,82%
11 až 20 let N = 24	7	29,17%	17	70,83%
21 až 30 let N = 20	9	45,00%	11	55,00%
31 až 40 let N = 25	14	56%	11	44,00%
nad 40 let N = 6	4	66,67%	2	33,33%
CELKEM	47	-----	62	-----

zdroj: autorka

3) Počet zaviněných nehod

Zjištěná data dosaženého skóre faktoru Q₄ členěná podle počtu zaviněných nehod zobrazuje tabulka č. 36.

Tabulka 36 Faktor Q₄ dle počtu zaviněných nehod

N=109				
Počet zaviněných nehod	Vysoké skóre faktoru Q ₄ N	Relativní četnost kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
žádná nehoda N = 80	35	43,75%	45	56,25%
jedna nehoda N = 19	9	47,37%	10	52,63%
dvě nehody N = 7	3	42,86%	4	57,14%
tři nehody N = 3	0	0%	3	100%
CELKEM	47	-----	62	-----

zdroj: autorka

Výsledky ukazují, že ve skupině řidičů s jednou zaviněnou nehodou vykázala sklon k popudlivosti, podrážděnosti a frustraci téměř polovina z nich, ve skupině řidičů se dvěma zaviněnými nehodami činila relativní četnost řidičů s vysokým skóre faktoru Q₄ 43%. Z řidičů se třemi zaviněnými nehodami nebyl ani u jednoho z nich zjištěn zvýšený sklon k chování vyplývajícího z frustrace. Procentuální podíl zvýšeného skóre Q₄ nevykazuje ve srovnání

skupiny bez zaviněné nehody se skupinou se zaviněnou nehodou výraznější rozdíl, z tohoto důvodu lze konstatovat, že ve sledovaném souboru se nenaznačil vztah mezi počtem zaviněných nehod a zvýšeným sklonem k podrážděnosti, popudlivosti a frustraci.

4) Skóre inteligence

Tabulka 37 prezentuje členění souboru podle dosažených skóre ve faktorech inteligence a frustrace.

Tabulka 37 Faktor Q₄ dle skóre inteligence

N=109				
Skóre inteligence	Vysoké skóre faktoru Q ₄ N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %	Skóre v normě N	Relativní četnost uvnitř kategorie v %
vysoké skóre inteligence N = 68	26	38,24%	42	61,76%
průměrné skóre inteligence N = 41	21	51,22%	20	48,78%
CELKEM	47	-----	62	-----

zdroj: autorka

Ze zjištěných dat je patrné, že vyšší podíl probandů s vysokým skóre faktoru Q₄ se vyskytl v sub-souboru s dosaženým průměrným skóre inteligence. Rozdíl zastoupení vysokého Q₄ v obou sledovaných skupinách se však nejeví jako významný, nelze tedy vysledovat vztah mezi faktory inteligence a frustrace ve sledovaném souboru.

4.4 Shrnutí výsledků

Souhrnné vyhodnocení je zakotveno do syntézy zjištěných údajů jednak podle sledovaných faktorů Cattellova osobnostního dotazníku a dále dle sledovaných proměnných: věku řidiče, délky praxe, počtu zaviněných nehod a dosaženého skóre inteligence. Hodnoceny byly faktory, které částečně „sytí“ konstrukt rizikového a ohrožujícího řidiče, konkrétně dominance/agresivita, sklon k porušování pravidel, dobrodružnost.

DOMINANCE/AGRESIVITA

Chování účastníka silničního provozu je považováno za agresivní, pokud záměrně zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze získáním času na úkor ostatních účastníků silničního provozu (Lisá, 2011, s. 5). Ve škále E+ dominance/agresivita dosáhla vysokého skóre třetina řidičů. Lze tedy konstatovat, že třetina profesionálních řidičů sledovaného souboru vykazuje vlastnosti jako agresivita, soutěživost, průbojnost, hostilita či svéhlavost, které lze z hlediska tohoto povolání považovat za rizikové. Hamerníková uvádí, že agresivně zpravidla řídí lidé, kteří mají přemrštěnou sebedůvěru, snaží se prosadit za každou cenu, potřebují být nejlepší, mají velkou potřebu moci a nadřazenosti, čímž zpravidla zakrývají přetrvávající pocit méněcennosti. V práci mají konflikty se spolupracovníky, jejich partnerský vztah je často asymetrický (Hamerníková 2010, s. 27) – výše uvedené lze bezesporu označit jako rizikové ve vztahu k povolání řidiče z povolání. Agresivní řidič dále může v krizové situaci ztratit kontrolu nad řízením, spíše však může agresivním chováním za volantem zvyšovat riziko vzniku krizové situace. Agresivita spojená s nízkým prahem frustrační tolerance je jedním z rizikových psychologických faktorů ve vztahu ke způsobení dopravní nehody (Sedlák, 1979, s. 45). Ze statistik dopravní nehodovosti vyplynulo, že mezi lety 2005 až 2009 bylo bezohlednou, agresivní jízdou způsobeno v České republice 2 496 dopravních nehod (0,5% ze všech dopravních nehod), při kterých bylo usmrceno 18 osob (Lisá, 2011, s. 26). Presentovaná statistika nerozlišuje mezi profesionálními a neprofesionálními řidiči. Agresivita zejména řidičů autobusů se může negativně projevit i v jednání se zákazníky, neboť u rizikových a ohrožujících řidičů se lze běžně setkat s hostilním postojem k ostatním lidem (Šucha a kol., 2013, s. 65-66).

Z hlediska věku se relativně největší část řidičů s vysokým skóre dominance a agresivity rekrutovala ze starších věkových kategorií, a to jak v relativním podílu vzhledem k ostatním

věkovým kategoriím, tak i uvnitř kategorií - zjištěné údaje tedy naznačují vztah mezi vyšším věkem a vyšší mírou agresivity u starších řidičů povolání ve sledovaném souboru. Poznatky vývojové psychologie ukazují, že ve stáří (vymezeno dolní hranicí věku 60 let), dochází k akceleraci některých negativních vlastností, které jedinec dokázal v mladším a středním věku potlačit (Šimčíková-Čížková a kolektiv, 2005, s. 135).

Z hlediska délky povolání se nejvýraznější podíl vysokého skóre agresivity prokázal uvnitř skupin řidičů s praxí delší než 40 let, což se vzhledem k předešlému ukazateli jeví logické.

Zjištěná data naznačila vztah mezi počtem zaviněných nehod a vysokým skóre ve škále E+. Zde je však nutné interpretovat s opatrností vzhledem k velikostní asymetrii souborů řidičů, kteří nezpůsobili žádnou dopravní nehodu (N=80; 73,39%) a souborem řidičů s minimálně jednou zaviněnou nehodou (N=29; 26,61%). Uvnitř skupiny řidičů s žádnou zaviněnou nehodou se vysoký skóre na škále E+ vykázal u 21,25% z nich, ve skupině řidičů s minimálně jednou zaviněnou nehodou dosáhlo vysokého skóre 65, 52%. Data tedy naznačují vztah mezi zaviněním nehody a vysokým skóre ve škále E+ – platí však výhrada o malém vzorku řidičů se zaviněnou nehodou. V této souvislosti uvádíme údaj o statistice nehodovosti za rok 2015 (souhrnné údaje za rok 2016 nejsou v době psaní těchto řádků k dispozici) kdy ve srovnání s předchozím obdobím bylo zaznamenáno výrazné zvýšení počtu nehod v kategorii dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů sólo (o 540 nehod) a významně přibylo i nehod nákladních automobilů s návěsem a také v kategorii autobusů (o 326, resp. o 162 nehod) (Policie ČR, 2015, s. 9).

Z počtu 23 probandů s průměrným skóre inteligence dosáhlo vysokého skóre ve faktoru E více než polovina (56%), což lze interpretovat jako náznak vztahu mezi průměrným skóre inteligence a vysokým skóre dominance/agresivity. Zde lze v rámci spekulace usuzovat na vliv věku (viz výše, relativně vysoký počet starších řidičů s vysokým skóre agresivity), neboť proces stárnutí ovlivňuje kognitivní funkce

SKLON K PORUŠOVÁNÍ PRAVIDEL

Sklon k porušování pravidel se může u profesionálních řidičů projevat nedodržením bezpečné vzdálenosti, řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo návykové látky, nedodržením nejvyšší dovolené rychlosti, nepřipoutání se bezpečnostním pásem, nepovoleným telefonováním během jízdy, nedodržením povinných přestávek, nedovoleným předjížděním ad. (srov. teoretická část).

Nízkého skóre faktoru G- dosáhlo z celkového počtu 109 celkem 22% probandů (N = 24). V porovnaní s agresivitou zde - z hlediska požadavků na profesionální řidiče - dosáhl nežádoucího skóre nižší počet probandů.

Z hlediska věku se největší počet (z celkem 24 probandů s nízkým skóre ve faktor G- rekrutoval z věkové kategorie 51 až 60 let (25%). Uvnitř jednotlivých věkových kategorií největší relativní četnost nízkého skóre faktoru G vykazala věková kategorie 51 až 60 let. Při rozdělení souboru na dvě skupiny, kdy dělicím kritériem byl věk 40 let, se ukázalo, že ve sledovaném souboru vykazali probandi starší 40 let ve srovnání s probandy mladšími 40 let vyšší míru sklonu k porušování pravidel. Tento výsledek považujeme za překvapivý, větší sklon k porušování pravidel bychom očekávali u mladších řidičů. Je však nutno poznamenat, že rozdíl obou skupin činil přibližně 4%, jinými slovy, ve skupině starších řidičů se vyskytlo o 4% více řidičů se sklonem k porušování pravidel ve srovnání se skupinou mladších řidičů.

Ve vztahu porušování pravidel a délky profesionální praxe se nejvyšší relativní četnost nízkého skóre ve faktoru G se prokázala ve skupině řidičů s praxí delší než 40 let. Při rozdělení souboru na „řidiče s kratší praxí“ (do 20 let) a „řidiči s delší praxí“ (více než 20 let) vykazala vyšší relativní četnost sklonu k porušování pravidel skupina řidičů s delší praxí – podobně jako u předchozího kritéria, rozdíl obou souborů činil přibližně 4%.

Výsledky analýzy rozložení sub-souboru s nízkým skóre ve faktoru G+ podle kritéria počtu zaviněných nehod naznačila vztah mezi sklonem k porušování pravidel a zaviněnými nehodami. Zatímco podíl probandů s nízkým skóre ve faktoru G činil uvnitř skupiny s žádnou zaviněnou nehodou 7, 50%, podíl probandů se sklonem k porušování pravidel ve skupině s minimálně jednou nehodou činil 62,07%.

Z hlediska kritéria inteligence vykazala ve sledovaném souboru tedy skupina probandů s průměrným skóre inteligence vyšší relativní podíl ve sklonu k nedodržování pravidel ve srovnání se skupinou s vyšším skóre inteligence.

Zjištěné údaje lze alespoň částečně s údaji databáze bezohledných řidičů, které se své práci uvádí Lisá. V provedeném experimentu byly sledovány projevy porušování pravidel řidičů různých druhů dopravních prostředků, z hlediska tématu této práce nás zajímají řidiči autobusů a nákladních automobilů s odhadovanou celkovou hmotností nad 3, 5 tuny. Překročení rychlosti o více než 20km/h se dopustili dva řidiči autobusů, nebezpečného a bezohledného předjíždění (kličkování, předjíždění přes plnou čáru) šest řidičů nákladního automobilu a jeden řidič autobusu, jeden řidič nákladního automobilu jel v protisměru, rovněž jeden nedal přednost v jízdě nebo jel na červenou, dva řidiči porušili pravidla tím, že se otáčeli na křižovatce přes plnou čáru (Lisá, 2011, s. 75-76).

DOBRODRUŽNOST

Faktor H+ z Cattelova osobnostního dotazníku (dobrodružnost, hroší kůže, společenská smělost, impulzivita) se v popisu částečně kryje s dimenzí Vyhledávání nového v Cloningerově dotazníku temperamentu a charakteru. Osoby s vysokým skóre na této škále jsou riskující, neukáznění, nesnášejí jednotvárnost, rozhodnutí a názory si vytvářejí na základě globálních dojmů a intuice (viz kapitola 3).

Vysokého skóre v H+ dosáhlo více než polovina všech respondentů (57,80%), což je podle našeho názoru překvapující. U řidičů z povolání by se očekávala převaha ukázněnosti a nízká míra impulzivity.

Z hlediska věkových kategorií se na vysoké míry dobrodružnosti podílela nejvíce věková skupina 51 až 60 let (25%). Avšak detailnější pohled dovnitř jednotlivých věkových skupin ukázal, že vysoký podíl vysokého skóre dobrodružnosti vykázaly věkové skupiny 20 až 30 let a 31 až 40 let (75%, resp. 76%). Zjištěná data naznačují pozitivní vztah mezi nižším věkem řidičů z povolání a vyšším sklonem k dobrodružnosti.

Analýza vysokého skóre dobrodružnosti podle kritéria délky praxe naznačila vztah mezi kratší délkou praxe řidiče z povolání a vyšším skóre dobrodružnosti.

Naopak vztah mezi vysokým skóre dobrodružnosti a počtem dopravních nehod zjištěná data nenaznačují, což neplatí i pro kritérium inteligence. Ve skupině s průměrným skóre inteligence se vyskytlo 88% probandů se současným vysokým skóre dobrodružnosti, ve skupině s vysokým skóre inteligence bylo těchto probandů 40%.

ÚZKOSTNOST

Úzkostnost sice není v odborné literatuře označována jako přímý faktor spojovaný s rizikovým a ohrožujícím chováním, vysoká míra úzkostnosti (jako osobnostního rysu, který je nutno odlišit o úzkosti jako aktuálního stavu) se může negativně odrazit do výkonu v řízení vozidla. Osoby s vysokým skóre úzkostnosti jsou popisovány jako nejisté či přecitlivělé až depresivní. Je to zejména nejistota řidiče z povolání, co může ohrozit bezpečnost silničního provozu. Úzkostní lidé mohou být nepřiměřeně opatrní, bojácní, a mohou mít o vlastní osobě nepřiměřené pochybnosti, což se může projevit nerozhodností během řízení vozidla. Během úzkosti navíc dochází ke kognitivním změnám ve smyslu zúžené pozornosti, která se zaměřuje na zdroj možného ohrožení, tím dochází k distorzi ve zpracování informací v podobě zkreslení pozornosti (Barlow, 2004, s. 134).

Vysoké skóre úzkostnosti se ve sledovaném souboru vykazovalo u 28% respondentů, přičemž největší počet probandů s vysokým skóre úzkostnosti se rekrutoval z věkové skupiny 51 až 60 let. Uvnitř skupin byl největší počet s vysokým skóre úzkostnosti rovněž ve skupině 51 až 60 let, kde tito probandi tvořili téměř 60%. Rozdělení dat na skupiny „mladší“ a „starší“ skupiny přineslo zjištění, že ve věkové kategorii nad 40 let se prokázal značně vyšší počet probandů s vysokým skóre úzkostnosti než v kategorii řidičů mladších 40 let, což ukazuje na vyšší míru úzkostnosti u řidičů starších 40 let ve srovnání s řidiči mladšími 40 let.

Podobně se naznačil vztah mezi větší délkou praxe řidiče z povolání a vysokým skóre „úzkostnosti“. Naopak v kritériích počet zaviněných nehod a inteligence se vztah k vysokému skóre úzkostnosti nenaznačil.

NÍZKÁ SEBEKONTROLA

„Nízká sebekontrola“ je dalším osobnostním faktorem, který se může negativně projevit v silničním provozu. Jak bylo uvedeno v teoretické části, faktor Nízká sebekontrola v Cattellově osobnostním dotazníku do určité míry odpovídá nízkému skóre v dimenzi Sebeřízení Cloningerova TCI. Profesionální řidič, který se řídí svými popudy, nedbá sociální pravidla, řídí se svými popudy a přistupuje k řízení s laxností, může být potenciálně stejně nebezpečný jako řidič agresivní nebo řidič se sklonem k porušování pravidel.

Vysoké skóre ve faktoru Q₃ vykazovalo téměř 40% probandů což lze v souboru řidičů považovat za relativně vysoký počet. Z počtu 43 probandů s vysokým skóre faktoru Nízká sebekontrola jich bylo nejvíce (25%) ve věkové skupině 51 až 60 let. Pohled dovnitř věkových skupin ukázal, že největší relativní počet probandů s nízkou sebekontrolou vykazovala skupina nejmladších probandů ve věku 20 až 30 let (50%). Rozdělení dat na sub-soubory „mladší řidiči“ (do 40 let) a „starší řidiči“ (nad 40 let) ukázalo, že sklon k nedodržování pravidel se vyskytuje ve větší míře u mladších probandů. Zjištěné údaje reprezentované malým rozdílem v podílu vysoce skórujících probandů v komparovaných skupinách „mladších“ a „starších“ řidičů však nesvědčí pro vztah věku a sklonu k nedodržování pravidel ve sledovaném souboru.

Rozdělení dat podle kritéria délky práce oproti očekávání vzhledem k výše uvedenému ukázalo, že větší podíl řidičů s nízkou sebekontrolou se vyskytl v souboru řidičů s delší praxí, přičemž rozdíl činil přibližně 15 procentních bodů. Lze tedy konstatovat, že v souboru řidičů s delší praxí se vyskytlo ve srovnání se souborem řidičů s kratší praxí významně více probandů se sklonem k nízké sebekontrolě.

Data členěná podle kritéria počet zaviněných nehod indikují, že sklon k nízké sebekontrolě může ve sledovaném souboru vykazovat vztah k počtu zaviněných nehod. Ve

třech skupinách se zaviněnou dopravní nehodou totiž počet řidičů s nízkým skóre Q₃ dosáhl podílu přesahující polovinu příslušníků dané skupiny. Rovněž kritérium „inteligence“ vykazalo určitý vztah k nízké sebekontrolě. Ve skupině řidičů, kteří dosáhli ve faktoru inteligence průměrného skóre, se vyskytl mnohem vyšší podíl probandů se sklonem k nízkému řízení než ve skupině s vysokým skóre inteligence.

PODRÁŽĎENOST/FRUSTRACE

U faktoru Podrážděnost platí ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu podobné vývody jako u faktoru úzkostnost. Osobnostní rys řidiče vykazující vysokou míru frustrace, vnitřního napjetí, dráždivosti a popudlivosti lze považovat za rizikový faktor u člověka, který má denně ve svých rukou nejen svoji bezpečnost, ale i bezpečnost dalších účastníků silničního procesu. Reakce těchto lidí na zátěž bude v mnoha případech neadekvátně agresivní.

Ve sledovaném souboru dosáhlo vysokého skóre ve faktoru podrážděnosti 43% respondentů, Zjištěná data tedy ukazují na relativně vysokou přítomnost napjatosti, podrážděnosti a frustrace ve sledovaném souboru. Porovnání věkových skupin ukázalo, že největší relativní počet respondentů s vysokým skóre podrážděnosti se vyskytl ve věkové skupině nad 60 let. Data ukazující relativní počet vysoké podrážděnosti uvnitř skupin ukázal, že vyšší podíl podrážděných řidičů obsahují skupiny řidičů starších 50 let. Data naznačují vztah vyššího věku k většímu sklonu k popudlivosti, podrážděnosti a frustraci ve sledovaném souboru.

Rovněž rozdělení dat podle kritéria délky praxe ukázalo vyšší podíl probandů se sklonem k frustraci a podrážděnosti u řidičů s delší praxí ve srovnání s řidiči s kratší praxí. Naopak u kritérií počet zaviněných nehod a inteligence se vztah k vysokému skóre faktoru Podrážděnost neprokázal.

Souhrnně lze tedy na základě zjištěných dat uvedených v tabulkách 38 a 39 konstatovat nejdůležitější zjištění:

Tabulka 38 Souhrnné údaje rizikového skóre ve vztahu k celému souboru

RIZIKOVÉ SKÓRE																			N= 109	
FAKTOR	CELKEM		VĚK				PRAXE				NEHODY				INTELIGENCE					
			do 40 let		nad 40 let		do 20let		nad 20 let		bez nehody		1 a více		vysoká		průměr			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%		
Agresivita	36	33	9	8,3	27	25,5	17	15,6	19	17,4	17	15,6	19	17,4	13	11	23	21,1		
Sklon k porušování pravidel	24	22	8	7,3	16	14,7	12	11	12	11	6	5,6	18	16,6	9	8,3	15	13,8		
Dobrodružnost	63	58	31	28,4	32	29,4	42	38,6	21	19,3	51	46,8	12	11,1	27	24,8	36	33		
Úzkostnost	31	28	7	6,4	24	22	10	9,2	21	19,3	24	22	7	6,4	18	16,5	13	11,9		
Nízká sebekontrola	43	39	17	15,6	26	23,9	19	17,4	24	22	26	23,9	17	15,6	12	11	31	28,4		
Podrážděnost	47	43	11	10	36	33	20	18,4	27	24,8	35	32,1	12	11	26	23,9	21	19,3		

zdroj: autorka

Ze sledovaných faktorů osobnosti, které jsou považovány za rizikové ve vztahu k povolání profesionálního řidiče a bezpečnosti silničního provozu, se ve sledovaném souboru 109 řidičů z povolání, testovaných v rámci dopravního psychologického vyšetření, nejčastěji objevilo zvýšené skóre faktoru Dobrodružnost. Rizikového skóre v tomto faktoru dosáhlo 58% probandů. V dalších sledovaných faktorech vykázalo 43% řidičů zvýšeného skóre ve faktoru Podrážděnost, 39% ve faktoru Nízká sebekontrola, třetina probandů ve faktoru Agresivita. Ve faktorech Úzkostnost a Sklon k porušování pravidel dosáhlo zvýšeného skóre méně než 30% řidičů zahrnutých do studie.

Analýzy faktorů podle zvolených kritérií 1) věk řidiče, 2) délka praxe povolání řidiče z povolání, 3) počet zaviněných nehod, 4) inteligence lze za významné (rozdíl ve sledovaných skupinách > 5%) přinesla následující zjištění:

- Zvýšené skóre ve faktoru Agresivita se významně častěji vyskytlo ve skupinách: a) řidičů starších 40 let; b) s průměrnou inteligencí
- Rizikové skóre faktoru Sklon k porušování pravidel se významně častěji vyskytlo ve skupinách: a) řidičů starších 40 let; b) s průměrnou inteligencí; c) s minimálně jednou zaviněnou dopravní nehodou.
- Zvýšené skóre ve faktoru Dobrodružnost se významně častěji vyskytlo ve skupinách: a) řidičů s praxí do 20 let; b) bez zaviněné dopravní nehody; c) s průměrnou inteligencí
- Rizikové skóre ve faktoru Úzkostnost se významně častěji vyskytlo ve skupinách: a) řidičů starších 40 let; b) praxí nad 20let; c) bez zaviněné nehody

- Rizikové skóre ve faktoru Nízká sebekontrola se významně častěji vyskytlo ve skupinách: a) řidičů starších 40 let; b) bez zaviněné nehody; c) průměrnou inteligencí.
- Rizikové skóre ve faktoru Podrážděnost se významně častěji vyskytlo ve skupinách: a) řidičů starších 40 let; b) praxí delší než 20 let; c) bez zaviněné nehody.

Tabulka 39 Souhrnné údaje rizikového skóre uvnitř jednotlivých skupin

RIZIKOVÉ SKÓRE UVNITŘ SKUPIN																
FAKTO R	VĚK				PRAXE				NEHODY				INTELIGENCE			
	do 40 let		nad 40 let		do 20let		nad 20 let		bez nehody		1 a více		vysoká		průměr	
	N = 41		N = 68		N=58		N= 51		N = 80		N = 29		N =68		N =41	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Agresivita N = 36	9	21,9	27	39,7	17	29,3	19	37,3	17	21,3	19	65,2	13	19,1	23	56,1
Sklon k porušování pravidel N = 24	8	19,5	16	23,5	12	20,9	12	23,5	6	7,5	18	62,1	9	13,2	15	36,6
Dobrodružn ost N = 63	31	75,6	32	47	42	72,4	21	41,2	51	63,8	12	41,4	27	39,7	36	87,8
Úzkostnost N = 31	7	17,1	24	35,3	10	17,2	21	41,2	24	30	7	24,1	18	26,5	13	31,7
Nízká sebekontrola N = 43	17	41,5	26	38,2	19	32,8	24	47,1	26	32,5	17	58,6	12	17,6	31	75,6
Podrážděnos t N = 47	11	26,8	36	52,9	20	34,5	27	52,9	35	43,8	12	41,2	26	38,2	21	51,2

zdroj: autorka

Pokud arbitrárně stanovíme hranici 33% za hranici, která reprezentuje „rizikovou“ četnost“ sledovaných faktorů osobnosti ve vztahu ke sledovaným kritériím uvnitř jednotlivých skupin (sub-souborů), nebo jinými slovy naznačuje vzájemný vztah sledovaných indikátorů, lze ve sledovaném konstatovat naznačení vztahu:

- Agresivity s: a) věkem nad 40 let; b) praxí delší než 20 let, c) zaviněním dopravní nehody; d) průměrnou inteligencí.

- Sklonu k porušování pravidel s: a) způsobením dopravní nehody; b) zaviněním dopravní nehody; c) průměrnou inteligenci.
- Dobrodružnosti se všemi sledovanými faktory, přičemž ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu lze za rizikové považovat, že vysoké skóre dobrodružnosti se ve velké míře vyskytuje uvnitř skupin: a) řidičů mladších 40 let, b) praxí do 20 let a c) s průměrnou inteligencí.
- Úzkostnosti s: a) věkem nad 40 let; b) praxí delší než 20 let.
- Nízké sebekontroly s: a) oběma věkovými skupinami; b) praxí delší než 20 let; c) zaviněním dopravní nehody; d) průměrnou inteligenci.
- Podrážděnosti s: a) věkem nad 40 let; b) praxí delší než 20 let; c) zaviněním dopravní nehody; d) průměrnou inteligenci.

Svačinová (2014, s. 56) ve výzkumu zaměřeném na osobnostní charakteristiky řidičů našla zvýšenou úzkostnost u vybudovaných řidičů a řidičů pod vlivem alkoholu. Tyto charakteristiky tato práce nezkoumala. Autorka v práci uvádí výsledky studie Duly se spolupracovníky (2010), kteří prokázali vliv úzkostnosti na rizikové chování během řízení motorového vozidla a dále výsledky Pourabdian s Azmoon (2013) ukazující na vliv úzkostnosti na množství chyb a omylů během řízení. Šucha se spolupracovníky (2013, s. 70) ve výzkumném šetření osobnostních charakteristik řidičů, v němž komparovali osobnostní profil „nerizikových“¹ a „rizikových“² řidičů, prokázali pomocí korelační analýzy (dotazník NEO – PI 3) u rizikových řidičů významně nižší úroveň v subškále rozvážnosti. Rozvážnost lze označit za antinomickou k faktoru Dobrodružnosti. Z našeho výzkumu vyplývá, že ve skupině „rizikových“ řidičů, kteří zavinili minimálně jednu dopravní nehodu, se vyskytlo 41 % probandů s vysokým skóre ve škále Dobrodružnosti, což lze ve vztahu k Šuchovu výzkumu interpretovat tak, že riziková řidiči jsou mj. charakterizováni nízkou rozvážností a vysokou dobrodružností. Výzkum pod vedením Šuchy našel dále signifikantní rozdíly u škál impulzivnost a vyhledávání vzrušení, což jsou rovněž komponenty sytící dobrodružnost. Skupina rizikových řidičů dosáhla dále oproti nerizikovým významně vyšších hodnot v subškále prožívání, tedy má vyšší tendenci

¹ řidiči: a) u nichž aktuální dopravně psychologické vyšetření bylo provedeno za účelem posouzení psychické způsobilosti k řízení motorového vozidla s hmotností nad 7,5t; b) v dosavadní řidičské praxi nebyli pokutováni za více než 3 dopravní přestupky; c) za poslední 2 roky se nedopustili žádného dopravního přestupku; d) do současné doby jim nikdy nebylo odebráno řidičské oprávnění; e) v konečném posouzení jim byl udělen závěr „způsobilý“ (Šucha a kolektiv, 2013, s. 67)

² řidiči, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů podle zákona č. 361/2000 Sb. § 87a, odst. 3), písm. a) b) řidiči, kterým byl udělen zákaz řízení vozidla podle zákona č. 361/2000 Sb. § 87a, odst. 3), písm. b), c), d) (tamtéž).

soutěžit a chovat se agresivně. I tyto vývody potvrzují výsledky našeho výzkumu, pokud jako rizikové řidiče označíme ty, kteří zavinili jednu a více dopravních nehod. Naopak nižší hodnoty vykázali v Šuchově výzkumu rizikovní řidiči u subškál upřímnost, poddajnost a disciplinovanost. Disciplinovanost je antinomičtí ke sklonu k porušování pravidel; v našem výzkumu se ve skupině řidičů se zaviněnou dopravní nehodou vyskytlo více než 60% těch, kteří dosáhli vysokého skóre ve faktoru Sklon k porušování pravidel.

Výsledky ukazují, že věk řidičů je smysluplnou proměnnou při výzkumu osobnostních charakteristik řidičů z povolání. Ve skupině řidičů starších 40 let se ve srovnání se skupinou řidičů mladších než 40 let vyskytlo více probandů s vysokým skóre ve faktorech Agresivita, Sklon k porušování pravidel, Úzkostnost, Nízká sebekontrola a Podrážděnost. Analýza dat uvnitř skupin ukazuje naopak na vztah sklonu k dobrodružnosti ve skupině řidičů do 40 let. Ukazuje se tedy, že starší řidiči vykazují vyšší agresivitu se sklonem k porušování pravidel a porušování pravidel a současně jsou ve srovnání s mladšími profesionálními řidiči více úzkostní a podráždění. [Výsledky ve faktorech Agresivita, Sklon k porušování pravidel a Nízká sebekontrola neodpovídají poznatkům odborné literatury, která chování jako je riskování, soutěživost, unáhlenost, nižší ohleduplnost, agrese či podceňování rizik označuje jako typické pro chování mladých řidičů (Havlík, 2005; Constantinou a kol., 2011).

Druhým sledovaným kritériem byla délka praxe řidiče z povolání. Skupina řidičů s praxí do 20 let zahrnovala ve srovnání se skupinou s delší praxí významně vyšší počet probandů s vysokým skóre ve faktoru Dobrodružnosti. Lze tedy konstatovat, že ve sledovaném souboru řidiči s kratší praxí mají ve srovnání se řidiči s delší praxí vyšší sklon k neukázněnosti, impulzivité, bezstarostnosti a podceňování signálů hrozícího nebezpečí. Naopak ve skupině řidičů s praxí delší než 20 let, se ve srovnání se skupinou s praxí do 20 let, vyskytlo významně více probandů s vysokým skóre ve faktorech Úzkostnost a Podrážděnost. Řidiči „točící volantem“ déle než 20 let jsou ve srovnání s kolegy s kratší praxí více úzkostní, ustaraní, nejistí, přecitlivělí, se sklonem k silnému pocitu zodpovědnosti, ale i cyklování nálad. Řidiči s delší praxí dále jsou dále více popudlivý, podráždění a frustrovaní. Šucha se spolupracovníky (2013, s. 66) ve statisticky sofistikovanějším výzkumu neprokázali řidičskou praxí jako signifikantní intervenující proměnnou. Ve vztahu k tomuto výzkumu je však nutno vzít v potaz, že převážnou část souboru část souboru tvořili řidiči-amatéři (kterým byl udělen zákaz řízení vozidla nebo dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení) a tudíž autoři neměli k dispozici vždy ověřitelné, relevantní informace o délce praxe řidičů (tamtéž, s. 65).

Kritérium zavinění dopravní nehody je smysluplné vzhledem k rozložení souboru interpretovat pouze na základě analýzy uvnitř stanovených skupin. Z analýzy vyplývá, že řidiči, kteří zavinili minimálně jednu dopravní nehodu, tvořili velkou část rizikově skórujících ve všech sledovaných faktorech s výjimkou Úzkostnosti. Šucha se spolupracovníky (2013, s. 64) uvádějí ve své práci výsledky výzkumu badatelů pod vedením M. Sommera z roku 2005, které na základě výsledků vybraných psychodiagnostických metod řidičů se dvěma a více zaviněnými dopravními nehodami ukázalo, že pomocí statistických metod lze odlišit skupiny řidičů z povolání na základě zaviněných nehod. K tomuto kritériu i viz výše, srovnání s výzkumem Šuchy se spolupracovníky.

Analýza kritéria faktoru Inteligence ukázala, že v souboru probandů s průměrnou inteligencí se ve srovnání se souborem s vysokou inteligencí vyskytlo významně více rizikově skórujících ve škálách Agresivita, Sklon k porušování pravidel a Dobrodružnost. Analýza uvnitř skupin naznačila vztah průměrné inteligence k faktoru Podrážděnosti.

Závěr

Diplomová práce se zaměřila na tematiku psychologie osobnosti řidiče. Jako hlavní cíl si práce stanovila získat přehled o míře výskytu vybraných osobnostních charakteristik, které odborná literatura ve vztahu k povolání řidiče označuje jako rizikové.

První kapitola představila základní pojmy spojené s profesí řidiče z povolání. Definovány jsou zde pojmy zakotvené do zákona č. 361/2000 Sb., představeny základní charakteristiky řidiče. Závěr kapitoly se věnuje důležité oblasti odborné a zdravotní způsobilosti řidičů. Hlavní pozornost této části je zaměřena na dopravně psychologické vyšetření, které kromě své hlavní funkce (rozhodnutí o způsobilosti či nezpůsobilosti vykonávat profesi řidiče z povolání) poskytuje informace o osobnostních charakteristikách zkoumaných osob z pohledu psychologie osobnosti. Kapitola druhá se zabývá problematikou rizikového chování řidičů. V úvodu vymezuje pojem „rizikový řidič“ a následně představuje nejčastěji objevující se ohrožujícího chování řidičů. Třetí kapitola nejprve představuje typologii řidičů, následně se věnuje vybraným faktorům struktury osobnosti z pohledu obecné psychologie, resp. psychologie osobnosti. Závěr kapitoly představuje vybrané diagnostické nástroje cílící na zjišťování jednotlivých faktorů, charakteristik či dimenzí osobnosti.

Čtvrtá kapitola plynule navazuje na předcházející část. Obsahem závěrečné kapitoly je prezentace výsledků studie zaměřené na posouzení a zhodnocení míry výskytu osobnostních charakteristik, které odborná literatura ve vztahu k povolání řidiče označuje jako rizikové. Za tímto účelem byly analyzovány vybrané faktory diagnostického psychometrického nástroje R. B. Cattella na vzorku řidičů z povolání, kteří absolvovali dopravně psychologické vyšetření. Studie se zaměřila na kvantitativní zhodnocení míry rizikových faktorů Agresivita/dominance, Sklon k porušování pravidel, Dobrodružnost, Úzkostnost, Nízká sebekontrola, Podrážděnost/frustrace ve sledovaném souboru a dále se pokusila o hlubší vhléd tím, že získaná data analyzovala dle dalších kritérií, konkrétně věku řidičů, délky výkonu praxe řidiče z povolání, počtu zaviněných nehod a dosaženým skóre ve faktoru inteligenci. Z metodického hlediska byla data analyzována jednak ve vztahu k celému souboru, jednak uvnitř subsouborů (skupin) vytvořených na základě výše uvedených kritérií. Studie přinesla následující nejdůležitější zjištění. Ze sledovaných faktorů osobnosti, které jsou považovány za rizikové ve vztahu k povolání profesionálního řidiče a bezpečnosti silničního provozu, se ve sledovaném souboru 109 řidičů z povolání, testovaných v rámci dopravního psychologického vyšetření, nejčastěji objevilo zvýšené skóre faktoru Dobrodružnost. Rizikového skóre v tomto faktoru

dosáhlo 58% probandů. Analýza faktorů podle zvolených kritérií ukázala na zvýšený podíl řidičů starších 40 let s rizikovým (vysokým či nízkým v závislosti na vyhodnocení faktoru) skóre ve škálách Agresivita, Sklon k porušování pravidel, Úzkostnost, Nízká sebekontrola a Podrážděnost. Analýza dat uvnitř skupin ukázala naopak na vztah sklonu k dobrodružnosti ve skupině řidičů mladších 40 let. Výsledky tedy ukazují, že věk řidičů je smysluplnou proměnnou při výzkumu osobnostních charakteristik řidičů z povolání. Druhým sledovaným kritériem byla délka praxe řidiče z povolání. Výsledky ukazují, že skupina řidičů s praxí do 20 let zahrnovala ve srovnání se skupinou s delší praxí významně vyšší počet probandů s vysokým skóre ve faktoru Dobrodružnosti. Naopak ve skupině řidičů s praxí delší než 20 let se vyskytlo významně více probandů s vysokým skóre ve faktorech Úzkostnost a Podrážděnost. Kritérium zavinění dopravní nehody lze vzhledem k rozložení souboru interpretovat pouze na základě analýzy uvnitř stanovených skupin. Z analýzy vyplynulo, že řidiči, kteří zavinili minimálně jednu dopravní nehodu, tvoří velkou část rizikově skórujících ve všech sledovaných faktorech s výjimkou Úzkostnosti. Analýza kritéria faktoru Inteligence ukázala, že v souboru probandů s průměrnou inteligencí se ve srovnání se souborem s vysokou inteligencí vyskytlo významně více rizikově skórujících ve škálách Agresivita, Sklon k porušování pravidel a Dobrodružnost. Analýza uvnitř skupin naznačila vztah průměrné inteligence k faktoru Podrážděnosti.

Osobnostní charakteristiky řidiče bezesporu determinují a ovlivňují jeho chování během řízení motorového vozidla a tím ovlivňují bezpečnost silničního provozu a jeho účastníků. Z tohoto důvodu je velmi důležité, aby dopravně psychologické vyšetření dokázalo odhalit rizikové vlastnosti ve struktuře osobnosti profesionálních řidičů. Diplomová práce se pokusila na základě analýzy dat z dopravně psychologického vyšetření zjistit míru zastoupení jednotlivých rizikových faktorů v populaci českých řidičů z povolání a detailněji tyto rizikové faktory prozkoumat podle dalších kritérií. Jsme přesvědčeni, že i přes nižší vypovídací hodnotu - z hlediska absence využití sofistikovanějších statistických metod - mohou zjištěné výsledky kompetentním organizacím posloužit k lepší představě o rozložení jednotlivých rizikových faktorů ve struktuře osobnosti českých řidičů z povolání.

Seznam pramenů a odborné literatury

BARLOW, H., David. *Vznik a podstata úzkostných poruch: teorie trojí vulnerability*. Psychiatrie, 2004, roč. 8, (2), s. 137-141. ISSN 1211-7579.

BUĎA, Jan. *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v dopravě*. 1. vydání. Praha: Springer Media, 2012. 95 s. ISBN 978-80-86411-82-8.

CATTEL, B, Raymond (upravil Pavel Říčan). 16 PF. „Šestnácti-faktorový dotazník. Příručka pro administraci, interpretaci a vyhodnocení testu. 2. přepracované vydání. Praha: Psychodiagnostika, 175.

CAKIRPALOGLU, Panajotis. *Úvod do psychologie osobnosti*. 1. vydání. Praha: Grada. 2012. 288 s. ISBN 978-80-247-4033-1.

CONSTANTINO, E., PANAYIOTOU, G., KONSTANTINO, N et al. *Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters*. [online] Accident Analysis & Prevention, 43(4), 1323-1331 [cit. 15. 2. 2017] Dostupné z: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21545861>

FREUD, Sigmund. *Vybrané spisy II-III*. Praha: Avicenum, 1993. ISBN 80-201-0224-8.

FURNHAM, Adrian. *Psychologie – 50 myšlenek, které musíte znát*. 1. vydání. Bratislava: Slovart s.r.o., 2012. 207 s. ISBN 978-80-7391-615-2.

FÜRST, Maria. *Psychologie: včetně vývojové psychologie a teorie výchovy*. 1. vydání. Olomouc: Votobia, 1997. 259 s. ISBN 80-7198-199-0.

HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. 1. vydání. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. 118 s. ISBN 978-80-7013-517-4.

HARTL, Pavel a HARTLOVÁ, Helena. *Velký psychologický slovník*. Praha: Portál s.r.o., 2010. 800 s. ISBN 978-80-7367-686-5.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vydání. Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie v řidičské praxi*. 1. vydání. Klatovy: Vogel Medien International s.r.o., 2011. 136 s. ISBN

HELUS, Zdeněk. *Úvod do psychologie*. 1. vydání. Praha: Grada, 2011. 320 s. ISBN 978-80-247-3037-0.

HÖSCHL, Cyril. *Co zbylo z Freuda*. [online] Dějiny a současnost, 2006 [cit. 5. 2. 2017] Dostupné z: <http://dejinyasoucasnost.cz/archiv/2006/4/co-zbylo-z-freuda/>

IMRIŠ, Felix. *Temperament a autonomní nervový systém. Diagnostika, psychosomatika, konstituce, psychofyziologie*. 1. vydání. Praha: Galén, 2007. 204 s. ISBN 978-80-7262-475-1.

JUNG, Carl, Gustav. *Výbor z díla I. Základní otázky analytické psychologie a psychoterapie v praxi*. 1. vyd. Brno: Nakladatelství Tomáše Janečka, 1996. 397 s. ISBN 80-85880-12-1.

KASSIN, Saul. *Psychologie*. Brno: Computer Press, a.s., 2007. 772 s. ISBN 978-80-25-1716-3.

KOUKOLÍK, František. *Lidský mozek. Funkční systémy. Normy a porucha*. 1. vydání. Praha: Portál, 2000. 359 s. ISBN 80-7178-379-X

LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích aneb Proč se za volantem chováme jinak*. 1. vydání. Praha: Wolter Kluwers, 2011. 144 s. ISBN 978-80-7357-615-8.

LOUČÍMOVÁ Bohumila, PREISS, Marek, CHRZOVÁ Dušana, BAREŠ Martin. *Příspěvek k validizaci dotazníku temperamentu a charakteru C.R. Clonningera pomocí životního příběhu. Kasuistická studie*. Psychiatrie 2005, roč. 9 (1), s. 5-13. ISSN 1211 – 7579.

MAŇÁK, Josef. *Rozvoj aktivity, samostatnosti a tvořivosti žáků*. 1. vydání Brno: Masarykova univerzita v Brně, 1998. 134 s. ISBN 80-210-1880-1.

MOTLOVÁ, Lucie, KOUKOLÍK, František. *Citový mozek*. 1. vydání. Praha: Galén 2008. 359 s. ISBN 978-80-7262-408-9

NAKONEČNÝ, Milan. *Psychologie osobnosti*. 1. vydání. Praha: Academia, 1995. 336 s. ISBN 80-200-0525-0.

PALÍŠEK, Pavel. *Stresové situace a jejich zvládnutí v období adolescence*. Psychiatrie, 2007, roč. 11, (3), s. 148-156. ISSN 1211-7579

PELTZ, R., SCHMIDT, M. H. *Gewaltpreventionen bei Kindern und Jugendlichen*. Die Psychiatrie, 2007 (4), s. 146-152. ISSN 1614-4864.

Police ČR ©2015. Statistika nehodovosti. Ročenka 2015. [online] [cit. 11.2.2017] Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>

PONĚŠICKÝ, Jan. *Úvod do moderní psychoanalýzy*. 1. vydání. Praha: Triton, 2003. 195 s. ISBN 80-7254-426-8.

PREISS, Marek. *Cloningerova teorie temperamentu a charakteru a klinická praxe*. Psychiatrie, 2000, roč. 4 (1), s. 43-45. ISSN1211-7579.

PREISS, Marek, KLOSE, Jiří. *Diagnostika poruch osobnosti pomocí teorie C. R. Clonningera*. Psychiatrie, 2001, roč. 5 (4), s. 226-231. ISSN1211-7579.

PLHÁKOVÁ, Alena. *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia, 2005. ISBN 80-200-1387-3

SEDLÁK, Jiří. *Psychologie dopravy*. 1. vydání. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1979. 93 s. ISBN neuvedeno.

SIMOVÁ, Markéta, PREISS, Marek, BAREŠ, Martin et al. *Změny osobnostních rysů v průběhu psychiatrické hospitalizace. Pilotní studie s clonningerovým dotazníkem temperamentu a charakteru*. Psychiatrie, 2004, roč. 8, (4), s. 286-292. ISSN 1211-7579.

ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠTIKAROVÁ, Jana. *Psychologie v dopravě*. 1. vydání. Praha: Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.

ŠIMÍČKOVÁ, Jitka, BINAROVÁ, I., HOLÁSKOVÁ, Kamila a kolektiv. *Přehled vývojové psychologie*. 2. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2008. 175 s. ISBN 978-80-244-2141-4

ŠUCHA, Matuš, REHNOVÁ, Vlasta, KOŘÁN, Martin a ČERNOCHOVÁ, Dana. *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada, 2013. 216 s. ISBN 978 – 80-247-4113-0.

VANĚK, Jindřich. 16 PF *Sixteen Personality Factor Questionnaire*. [online] Psychology.cz [cit. 5.2.2017] Dostupné z: <http://www.psychology.cz/16pf.htm>

VOLAVKA, Jan. *Agrese a násilí*. In: HÖSCHL, Cyril, LIBIGER, Jan., ŠVESTKA, Jan. *Psychiatrie*. Praha: Tigris, 2002. s. 160-166. ISBN 80-900130-1-5.

Kvalifikační práce

BONKOVÁ, Vendula. *Dopravní psychologie – problematika chování řidičů*. Bakalářská práce. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Pedagogická fakulta, 2015. Vedoucí práce doc. PhDr. Irena Plevová, PhD. 42 s., ISBN neuvedeno

SVAČINOVÁ, Simona. *Osobnostní charakteristiky vyhodovaných řidičů*. Diplomová práce. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Filozofická fakulta, 2014. Vedoucí práce doc. PhDr. Matuš Šucha, PhD. 73 s., ISBN neuvedeno.

Legislativní zdroje

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy.

Vyhláška č. 277/2004 Sb. o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Seznam tabulek

Tabulka 1 Primární faktory Cattellova osobnostního dotazníku PF.....	43
Tabulka 2 Rozložení souboru dle věku	45
Tabulka 3 Rozložení souboru dle délky profesionální řídičské praxe.....	46
Tabulka 4 Rozložení souboru podle počtu zaviněných nehod	47
Tabulka 5 Rozložení souboru podle počtu zaviněných nehod a věku řidičů a délky praxe uvnitř kategorií.....	48
Tabulka 6 Rozložení souboru podle počtu zaviněných nehod a věku řidičů a délky praxe.....	49
Tabulka 7 Rozložení souboru dle skóre inteligence.....	50
Tabulka 8 Faktor Dominance/agresivita	51
Tabulka 9 Faktor E dle věku řidičů	53
Tabulka 10 Faktor E dle délky praxe profesionálního řidiče	53
Tabulka 11 Faktor E dle počtu zaviněných nehod	54
Tabulka 12 Faktor E dle skóre inteligence	55
Tabulka 13 Faktor G.....	55
Tabulka 14 Faktor G dle věku řidičů.....	57
Tabulka 15 Faktor G dle délky praxe profesionálního řidiče.....	58
Tabulka 16 Faktor G dle počtu zaviněných nehod.....	59
Tabulka 17 Faktor G skóre inteligence.....	59
Tabulka 18 Faktor H.....	60
Tabulka 19 Faktor H dle věku řidičů.....	62
Tabulka 20 Faktor H dle délky praxe profesionálního řidiče.....	63
Tabulka 21 Faktor H dle počtu zaviněných nehod.....	63
Tabulka 22 Faktor H dle skóre inteligence.....	64
Tabulka 23 Faktor O.....	65
Tabulka 24 Faktor O dle věku řidičů.....	66
Tabulka 25 Faktor O dle délky praxe profesionálního řidiče.....	67
Tabulka 26 Faktor O dle počtu zaviněných nehod.....	68
Tabulka 27 Faktor O dle skóre inteligence.....	68
Tabulka 28 Faktor Q3.....	69
Tabulka 29 Faktor Q3 dle věku řidičů.....	71
Tabulka 30 Faktor Q ₃ dle délky praxe profesionálního řidiče.....	72

Tabulka 31 Faktor Q ₃ dle počtu zaviněných nehod.....	73
Tabulka 32 Faktor Q ₃ dle skóre inteligence.....	73
Tabulka 33 Faktor Q ₄	74
Tabulka 34 Faktor Q ₄ dle věku řidičů.....	76
Tabulka 35 Faktor Q ₄ dle délky praxe profesionálního řidiče.....	77
Tabulka 36 Faktor Q ₄ dle počtu zaviněných nehod.....	77
Tabulka 37 Faktor Q ₄ dle skóre inteligence.....	78
Tabulka 38 Souhrnné údaje rizikového skóre ve vztahu k celému souboru	85
Tabulka 39 Souhrnné údaje rizikového skóre uvnitř jednotlivých skupin	86