

**Univerzita Palackého v Olomouci**

Katedra psychologie Filozofické fakulty

# **OSOBNOST ŘIDIČE MOTOCYKLU**

Motorcycle Rider Personality



**Diplomová práce**

Autor: **Petra Břímková**

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

Olomouc

2010

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně a cituji v ní veškeré prameny, které jsem použila.

V Olomouci dne .....

### **Poděkování**

Děkuji PhDr. Matúši Šuchovi, Ph.D. za odborné vedení a za cenné připomínky k mé práci, mému příteli, který mě k motocyklům přivedl a pomohl mi základně se zorientovat v tématu a dále pak děkuji všem příznivcům jedné stopy za spolupráci na výzkumné části, přeji jim spoustu kilometrů bez nehod a vždy šťastný návrat domů.

# Obsah

## Teoretická část

<b>ÚVOD</b> .....	str. 7
<b>1. POJEM OSOBNOST</b> .....	str. 8
1.1 OSOBNOST V PSYCHOLOGII A JEJÍ DEFINICE.....	str. 8 - 9
1.2 OSOBNOST ŘIDIČE MOTOCYKLU A JEJÍ DEFINICE.....	str. 9
<b>2. VZNIK A VÝVOJ OSOBNOSTI VČETNĚ OSOBNOSTI ŘIDIČE MOTOCYKLU</b> .....	str. 10
2.1 VZNIK OSOBNOSTI.....	str. 10 - 11
2.2 VÝVOJ OSOBNOSTI.....	str. 11
<b>3. STRUKTURA A DYNAMIKA OSOBNOSTI</b> .....	str. 11
3.1 STRUKTURA OSOBNOSTI.....	str. 11 - 12
3.2 DYNAMIKA OSOBNOSTI.....	str. 12
<b>4. VLASTNOSTI, RYSY A DIMENZE OSOBNOSTI VE VZTAHU K ŘÍZENÍ MOTOCYKLU</b> .....	str. 12
4.1 PSYCHICKÉ VLASTNOSTI OSOBNOSTI (RYSY).....	str. 12 - 13
4.2 TEMPERAMENT.....	str. 13 - 16
4.3 SCHOPNOSTI.....	str. 16 - 17
4.4 VOLNÍ VLASTNOSTI.....	str. 17 - 18
4.5 EMOCIONALITA (EMOTIVITA).....	str. 18
4.5.1 Emocionalita.....	str. 18
4.5.2 Emoce.....	str. 18 - 19
4.5.3 Úzkost.....	str. 19
4.5.4 Agrese a agresivita.....	str. 19 - 20
4.5.5 Adrenalin a vzrušení.....	str. 20 - 21
4.6 MOTIVACE.....	str. 21
4.6.1 Motivace.....	str. 21
4.6.2 Potřeby.....	str. 22 - 24
4.6.3 Hodnoty.....	str. 24
4.7 SEBEPOJETÍ.....	str. 24
4.7.1 Sebepojetí.....	str. 24 - 25
4.7.2 Aspirace.....	str. 25
4.7.3 Sebevědomí a pocit méněcennosti.....	str. 25
4.7.4 Sebehodnocení, sebeúcta a sebepřijetí.....	str. 25
4.7.5 Role a identita.....	str. 26
4.7.6 Egoismus.....	str. 26
4.8 CHARAKTER.....	str. 26
4.8.1 Charakter.....	str. 26 - 27
4.8.2 Svědomí.....	str. 27
4.8.3 Altruismus.....	str. 27
4.9 VOLNÝ ČAS.....	str. 27
4.9.1 Volný čas.....	str. 27
4.9.2 Zájem.....	str. 27 - 28
4.9.3 Koníček a styl života.....	str. 28
4.10 SOCIÁLNÍ STYK.....	str. 28 - 29

4.11 OBSERVAČNÍ UČENÍ.....	str. 29 - 30
4.12 MÍSTO KONTROLY.....	str. 30
4.13 OBRANNÉ MECHANISMY.....	str. 30 - 31
<b>5. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE OBECNĚ.....</b>	<b>str. 31</b>
5.1 DOPRAVNÍ SYSTÉM.....	str. 31 - 32
5.2 DOPRAVNÍ CHARAKTER A DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ.....	str. 32
5.3 DOPRAVNÍ NEHODA.....	str. 32 - 33
5.4 OSOBNOST ŘIDIČE.....	str. 33
5.4.1 Základní složky osobnosti řidiče.....	str. 33 - 34
5.4.2 Rizikové vlastnosti osobnosti řidiče.....	str. 34 - 35
<b>6. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE MOTOCYKLU.....</b>	<b>str. 35 - 36</b>
6.1 ROZDÍLY MEZI MINULOSTÍ A SOUČASNOSTÍ.....	str. 36
6.2 VÝBĚR MOTOCYKLU.....	str. 36
6.3 TYPY MOTOCYKLŮ, JEJICH VLASTNOSTI A OSOBNOST MOTOCYKLISTŮ VZHLEDEM K NIM.....	str. 37
6.3.1 Chopper / Cruiser.....	str. 37 - 38
6.3.2 Cestovní motocykly.....	str. 38
6.3.3 Sportovně cestovní motocykly.....	str. 38
6.3.4 Supersportovní motocykly.....	str. 38 - 39
6.3.5 Endura a cross motocykly.....	str. 39
6.3.6 Skútry, babety a mopedy.....	str. 39
6.3.7 Streetfightery a trial motocykly.....	str. 39
6.3.8 Minibiky.....	str. 39
6.3.9 Sidecary.....	str. 39
6.3.10 Veteráni.....	str. 39
6.3.11 Freestyle motocross.....	str. 39
6.4 VLASTNOSTI A PROBLÉMY JÍZDY NA MOTOCYKLU A POŽADAVKY NA OSOBNOST MOTOCYKLISTY.....	str. 40 - 42
6.5 KATEGORIZACE MOTOCYKLISTŮ.....	str. 42
6.5.1 Ženy na cestovních motocyklech.....	str. 42
6.5.2 Mladí muži na silných motocyklech.....	str. 43
6.5.3 Ženy a muži na endurech a cross motocyklech.....	str. 43
6.5.4 Starší muži a ženy na veteránech.....	str. 43
6.5.5 Střední věk na chopperech.....	str. 43
6.5.6 Střední věk a starší jedinci, kteří si po mnoho letech neježdění na motocyklu, motocykl znovu pořídí.....	str. 43
6.5.7 Muži a ženy si pořídí motocykl po rozvodu.....	str. 43
6.5.8 Motocyklisté po nehodě.....	str. 44
6.5.9 Partner/ka či manžel/ka přivede partnera k motocyklům.....	str. 44
6.5.10 Mladí řidiči na nízko objemových motocyklech.....	str. 44
6.5.11 Řidiči skútrů.....	str. 44
6.5.12 Motocyklisté nad 60 let.....	str. 44
6.5.13 Policisté na motocyklech.....	str. 45
6.5.14 Instruktoři v autoškole a motoškole.....	str. 45
6.5.15 Testovací jezdci.....	str. 45
6.5.16 Závodníci.....	str. 45
6.5.17 Řidiči mopedů.....	str. 45
6.6 ŽENY NA MOTOCYKLECH.....	str. 46

6.7 JÍZDA VE SKUPINĚ.....	str. 46 - 47
<b>7. NEHODOVOST SE ZAMĚŘENÍM NA MOTOCYKLY.....</b>	<b>str. 47 - 48</b>
7.1 STATISTIKA NEHODOVOSTI MOTOCYKLISTŮ V ROCE 2008....	str. 48 - 49
7.2 PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD MOTOCYKLISTŮ.....	str. 49 - 50
7.2.1 Nepřiměřená rychlost.....	str. 50 - 51
7.2.2 Nesprávné předjíždění.....	str. 51
7.2.3 Nedání přednosti v jízdě.....	str. 51
7.2.4 Nesprávný způsob jízdy.....	str. 51
7.3 NEHODY POD VLIVEM ALKOHOLU, LÉKŮ A DROG.....	str. 52
7.3.1 Alkohol.....	str. 52
7.3.2 Léky.....	str. 52
7.3.3 Drogy.....	str. 52
7.4 POROVNÁNÍ ČESKÉ REPUBLIKY A EVROPSKÉ UNIE Z HLEDISKA MOTOCYKLOVÉ DOPRAVY.....	str. 52 - 53
7.5 PREVENCE NEHOD MOTOCYKLISTŮ.....	str. 53
7.5.1 Změny v autoškole.....	str. 53 - 54
7.5.2 Změny v systému řidičských průkazů.....	str. 54
7.5.3 Dostatek praxe.....	str. 54
7.5.4 Motocyklové vybavení.....	str. 54
7.5.5 Správný výběr motocyklu.....	str. 55
7.5.6 Motocykl v dobrém technickém stavu.....	str. 55
7.5.7 Možnost odreagovat se na motocyklu mimo silnici.....	str. 55
7.5.8 Příručka pro motocyklisty a informace vysílané v médiích.....	str. 55

### Praktická část

<b>1. VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍLE VÝZKUMU.....</b>	<b>str. 56</b>
1.1 VÝZKUMNÝ PROBLÉM.....	str. 56
1.2 CÍLE VÝZKUMU.....	str. 56
<b>2. FORMULACE VÝZKUMNÝCH HYPOTÉZ.....</b>	<b>str. 56</b>
2.1 HYPOTÉZA 1.....	str. 57 - 57
2.2 HYPOTÉZA 2.....	str. 57
2.3 HYPOTÉZA 3.....	str. 57
2.4 HYPOTÉZE 4.....	str. 57
2.5 HYPOTÉZA 5.....	str. 58
<b>3. TEORETICKÝ RÁMEC VÝZKUMU.....</b>	<b>str. 58</b>
3.1 CHARAKTERISTIKA VÝZKUMNÉHO SOUBORU.....	str. 58 - 61
3.2 TYP VÝZKUMU A METODY ZÍSKÁVÁNÍ DAT.....	str. 62 - 63
3.3 METODY ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZY DAT.....	str. 63
3.4 ETICKÉ PROBLÉMY A ZPŮSOB JEJICH ŘEŠENÍ.....	str. 63
<b>4. VÝSLEDKY VÝZKUMU.....</b>	<b>str. 64</b>
4.1 EYSENCKŮV OSOBNOSTNÍ DOTAZNÍK.....	str. 64 - 66
4.2 HAND TEST.....	str. 66 - 68
4.3 SPIDO.....	str. 68 - 76
4.4 DOTAZNÍK O MOTOCYKLECH A VOLNÉM ČASE.....	str. 76 - 100

<b>5. DISKUZE</b> .....	str. 101 - 111
<b>6. ZÁVĚR</b> .....	str. 112
<b>7. SOUHRN</b> .....	str. 113 - 118
<b>ANOTACE</b> .....	str. 119
<b>ANNOTATION</b> .....	str. 120
<b>SEZNAM LITERATURY</b> .....	str. 121 - 124
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	str. 124 - 125
<b>PŘÍLOHY</b> .....	str. 126 - 151

## ÚVOD

Téma Osobnost řidiče motocyklu jsem si vybrala z několika důvodů. Prvním důvodem je, že se v dané oblasti již několik let sama pohybuji a je mi velmi blízká. Druhým důvodem je, že doposud nebyla provedena detailní studie či napsaná práce na téma Osobnost řidiče motocyklu, přestože prací na téma osobnost je velmi mnoho. Třetím důvodem je statistika počtu smrtelných nehod motocyklistů.

V teoretické části práce jsem se pokusila objasnit vznik osobnosti, popsat její definice, včetně definice motocyklisty, nastínit témata, která se k motocyklovému životu vážou, od popisu psychických vlastností osobnosti ve vztahu k řízení motocyklu, přes popis rozdílů mezi řidiči motocyklů a řidiči automobilů až po detailnější výpis důležitých schopností, které řízení motocyklu vyžaduje. Jsou zde také kapitoly, věnované motocyklům, jejich kategorizaci, včetně kategorizace motocyklistů a nehodovosti se zaměřením na motocykly, statistiky, srovnání s Evropskou unií a možnosti prevence nehod.

V praktické části jsem se zaměřila zejména na zjištění některých charakteristik osobnosti řidiče motocyklu, vztahu mezi charakteristikami osobnosti a zvýšeným výskytem nehod motocyklistů, zjištění rozdílů v osobnosti mezi motocyklisty a motocyklistkami, muži motocyklisty a muži z běžné populace, ženami motocyklistkami a ženami z běžné populace, formou kvantitativní analýzy osobnostních dotazníků SPIDO, Eysenckova dotazníku EOD, projektivního testu HAND TEST a sestrojeného Dotazníku o motocyklech a volném čase.

Při psaní práce jsem vycházela ze dvou zdrojů. Prvním zdrojem bylo studium literatury z oblasti osobnosti a dopravy, internetových zdrojů, včetně zahraničních a motocyklových časopisů. Druhým zdrojem byla má mnoholetá zkušenost z oblasti motocyklů, včetně své osobní účasti na řízení motocyklu a na životě kolem motocyklů. Vzhledem k nedostupnosti jiné motocyklové, než technické literatury v České republice a velmi omezené tvorbě netechnické motocyklové literatury v zahraničí z dané oblasti, je tato zkušenost velice cenná pro získání informací, vhledu a orientaci v dané problematice.

# TEORETICKÁ ČÁST

## 1. POJEM OSOBNOST

### 1.1 OSOBNOST V PSYCHOLOGII A JEJÍ DEFINICE

Osobnost je v pojetí psychologie osobnosti chápána jako hypotetický konstrukt, který umožňuje popisovat a vysvětlovat určitá fakta a určitým způsobem organizuje duševní život člověka (Nakonečný, 1995).

*„Pojem osobnost v psychologii vyjadřuje vnitřní organizaci duševního života člověka, skutečnost, že je jednotou dílčích funkcí, že tedy funguje jako jednotný celek interindividuálně odlišných dispozic, a jako takový vytváří smysluplné souvislosti s vnějšími projevy, tj. s chováním individua“* (Nakonečný, 1998, str. 9).

Osobnost je ústředním tématem téměř ve všech psychologických disciplínách. Tento pojem používají i jiné obory, např. filozofie, pedagogika, sociologie a další. Do psychologie byl pojem zaveden počátkem 20. století z důvodu nutnosti studovat duševní život člověka jako celku (Záhorská, 2007).

Existuje velmi mnoho definic osobnosti. G. W. Allport jich na konci třicátých let 20. století popsal okolo padesáti, ale dnes jich je známo téměř sto padesát (Smékal, 2002). G. W. Allport chápe osobnost jako vnitřní dynamickou organizaci psychofyzických systémů (Nakonečný, 1995).

*„Osobnost je pojmenování pro ten individuální celek dispozic k psychickým reakcím, který způsobuje, že v téže situaci reagují různí lidé různě, a že tyto reakce vykazují určitou jednotu citění, myšlení, vnímání, představ a snah“* (Nakonečný, 1998, str. 9).

Osobnost představuje charakteristické vzorce myšlení, emocí a chování, které vytváří osobní styl jedince a ovlivňují jeho interakce s prostředím (Atkinsonová, 1995). Podle R. B. Cattella je osobnost to, co determinuje chování v definované situaci a v definovaném naladění (Nakonečný, 1993). J.B Watson definuje osobnost jako konečný produkt našeho systému zvyků. J. P. Guilford uvádí, že osobnost jedince je jeho jedinečný vzorec rysů. L. A. Pervin považuje za základní znaky osobnosti strukturální a dynamické vlastnosti individua, jak se projevují v charakteristických reakcích na situace. H. Thomae chápe osobnost jako proces. V. Tardy považuje osobnost za jednotu duševních vlastností a dějů. J. Reykowski chápe pojem osobnosti za centrální systém regulace a integrace činnosti a za systém potřeb (Nakonečný, 1995).



Z psychologického hlediska neexistují dva totožní jedinci. Každý člověk je v některých ohledech stejný jako všichni ostatní jedinci, stejný jako někteří jedinci a přesto má některé charakteristiky jako žádný jiný člověk (Záhorská, 2007).

Osobnost je organizovanou a integrovanou celostí složek. Je strukturou, plní mnoho důležitých funkcí, které slouží k sebezáchově i k rozvoji člověka. Osobnost je stálá v čase, konzistentní vůči situacím, je subjektem vědomí, poznání, prožívání, rozhodování a jednání (Smékal, 2002).

## **1.2 OSOBNOST ŘIDIČE MOTOCYKLU A JEJÍ DEFINICE**

Osobnost řidiče motocyklu je velmi těžké vymezit, zejména z důvodu nehomogenosti této skupiny. Existuje velmi mnoho typů motocyklů a jejich užití k různým účelům. V důsledku velkého rozmachu motocyklů si v posledních letech motocykl pořídí i jedinci, kteří o motocykly dosud nejevili zájem, nebo tento zájem nebyl příliš velký, čímž se liší od skalních příznivců motocyklů, pro které jsou motocykly smyslem života.

Osobnost řidiče motocyklu můžeme definovat jako řidiče obojího pohlaví a různého věku, které spojuje společný zájem, tedy motocykly různých typů, značek a různého stáří. Jsou držitelé řidičského průkazu k řízení motocyklu a většinou přímo majitelé motocyklů. Můžou vyznávat motocyklový styl života, nebo motocykly považovat pouze za svůj koníček či za součást své práce. Mohou, ale nemusí být členy motocyklových klubů či sdružení, účastnit se skupinových aktivit, například motocyklových srazů, plesů a dalších akcí. Na silnici se zdraví zvednutím ruky, navzájem si mezi sebou tykají a často se oslovují podle přezdívek. Pokud je potřeba pomoci neznámému motocyklistovi na silnici, kterému se porouchal stroj nebo měl nehodu, ostatní motocyklisté mu většinou ihned pomohou. Pociťují potřebu jízdy na motocyklu, pokud je venku ideální počasí a jsou frustrovaní, pokud ze zdravotních či jiných důvodů nemohou delší dobu na motocykl usednout. Další z potřeb, které mohou pociťovat jsou potřeba nezávislosti, prožívání, svobody, svobodné vůle a sdružování se s ostatními motocyklisty. Motocykl jim poskytuje různé uspokojení, od zisku adrenalinu a vzrušení, přes pocit nezávislosti, útěk od běžných starostí, požitek z jízdy, poznání nových míst, odreagování emocí až po roli dopravního prostředku. Motocykl také pro některé své majitele představuje známku jisté prestiže, je součástí sebepojetí a osobní či sociální identity. Motocyklisty také spojuje alespoň jedna nehoda nebo opakovaný pád s motocyklem.

## 2. VZNIK A VÝVOJ OSOBNOSTI VČETNĚ OSOBNOSTI ŘIDIČE MOTOCYKLU

### 2.1 VZNIK OSOBNOSTI

Na vzniku a vývoji osobnosti se podílí dva působící vlivy, vnitřní a vnější výbava člověka, tedy vliv dědičnosti a prostředí, výchovy (Balcar, 1991).

Dědičné dispozice se uplatňují zejména v oblasti temperamentu a inteligence. Jsou ovšem upravovány výchovou a s věkem se prosazují individuální zkušenosti nad dědičností. Dědičnost je možné chápat ve dvojitým smyslu, v širším smyslu jako zděděné vlastnosti a dispozice a v užším smyslu jako přenos vlastností z rodičů na děti (Nakonečný, 1995).

Osobností se člověk nerodí, ale stává v době, kdy se u něj v raném dětství utváří specificky lidská forma organizace a fungování psychiky (Nakonečný, 1998). Novorozenec v prvních týdnech svého života nerozlišuje mezi sebou a okolním světem. Později vzniká vědomí tělového já, kdy dítě integruje a prožívá dojmy zevnitř i z povrchu těla, jako odděleného od okolí. Poté se vytváří vědomí sociálního já, v němž jsou obsaženy jedinečnost a identita ve smyslu sociálním. Před dovršením třetího roku života se objevuje restrukturační procesy v regulaci chování, začíná se uplatňovat vliv sociálních příkazů s normami a hodnotami prostředí, ve kterém dítě žije. Tímto se dítě odpoutává od biologického základu a stává se lidským tvorem. Já vystupuje nejdříve jako zážitková struktura, ze které se vyvíjí struktura dynamická s vývojově nejvyšší regulativní funkcí nazvanou vůle (Nakonečný, 1995).

Vznik osobnosti je spojen se vznikem já a jeho vývoj k sebepojetí jsou základními aspekty fungování osobnosti (Nakonečný, 1998). C. R. Rogers považuje význam hodnot za důležitý pro přechod od biologické podstaty ke společenské podstatě duševního života. Dítě i dospělý přebírají většinu svých hodnot od jedinců nebo pozitivně vztažených skupin. Tímto způsobem se utváří i vědomí hodnoty vlastního já neboli sebepojetí (Nakonečný, 1995).

Lukaszewski uvádí, že člověk vnímá sebe sama především ve vztahu k osobním úspěchům či neúspěchům a také se srovnává s jinými lidmi, kteří jsou pro něj sociálním zrcadlem. (Nakonečný, 1995).

*„Pro vznik skutečné lidské osobnosti je bezprostřední styk s druhými lidmi, s jejich chováním a dále zařazení jedince do struktury mezilidských vztahů nutným zdrojem jejího utváření, především z hlediska sociální motivace a sociálního učení. Společenství, do něžž*

*nový člen vstupuje, nejen naplňuje mnohé z jeho potřeb, nýbrž zároveň na něj klade četné nároky“ (Balcar, 1991, str. 34 - 35).*

Na vzniku osobnosti řidiče motocyklů se podílí celá řada faktorů, jakými jsou výchova v rodině k motocyklovému životu, dostupnost motocyklů, dostatek peněz potřebných ke koupi motocyklu, idol z motocyklového života, kamarád, rodinný příslušník či partner, který sám vlastní motocykl a z osobnostních faktorů hrají důležitou roli cit či náklonnost k motocyklům a odvaha motocykl řídit. Uplatňují se zde procesy sociálního učení, výchovy a částečně vliv dědičnosti.

## **2.2 VÝVOJ OSOBNOSTI**

Vývoj osobnosti je spojen se zráním tělesných struktur, ale také s procesem sociálního učení. Zrání se projevuje zákonitou posloupností vývojových a zánikových změn ve stavbě a funkci organismu, tedy orgánů a dějů, které zprostředkují duševní dění. Hlavní úlohu má dozrávání nervové a hormonální soustavy. Sociální učení se projevuje přetrvávající změnou v činnosti jedince, která je způsobena psychologickým účinkem zkušenosti formou zpevnování, nápodoby a vhledu (Balcar, 1991).

Kvantitativní a kvalitativní vývojové změny osobnosti jsou ontogeneticky neopakovatelné (Záhorská, 2007).

Jedinec má v průběhu vývoje za úkol přizpůsobit se požadavkům společenskému prostředí. Vliv společnosti na osobnost zprostředkovává výchova. Postavení člověka ve společnosti je určitým způsobem organizováno z hlediska pohlaví, věku, socioekonomického postavení, zaměstnání a člověk tak vykonává v životě určité sociální role (Nakonečný, 1995).

## **3. STRUKTURA A DYNAMIKA OSOBNOSTI**

### **3.1 STRUKTURA OSOBNOSTI**

Struktura osobnosti znamená vnitřní uspořádání osobnosti, představuje trvalejší stav a relativně stálé uspořádání (Nakonečný, 1993). U každého člověka můžeme pozorovat v jeho chování a prožívání něco, co se nemění a je pro něj příznačné, relativně stálé (Záhorská, 2007).

Struktura osobnosti je dynamický útvar, ve kterém se odehrávají procesy a změny (Nakonečný, 1998).

*„Popis struktury osobnosti má vystihnout to, co je v duševním životě osoby stálé, svou přítomností na proměnlivosti situace přímo nezávislé, co se v nich však podle okolností vždy v nějaké míře projeví“ (Balcar, 1991, str. 60 - 61).*

Prvky struktury osobnosti představují psychické vlastnosti osobnosti, které vytváří různé třídy podle svých funkcí a které se také mohou seskupovat v typy osobnosti (Nakonečný, 1998). Mezi prvky struktury osobnosti se řadí duševní funkce, duševní vlastnosti, motivy ([www.psychoterapie.estranky.cz](http://www.psychoterapie.estranky.cz)). Ke struktuře osobnosti se dále řadí schopnosti a temperament (Nakonečný, 1995).

### **3.2 DYNAMIKA OSOBNOSTI**

Dynamika osobnosti popisuje chování a prožívání vznikající na základě vzájemné interakce osobnosti a prostředí (Záhorská, 2007). Zkoumá všechny síly, které aktivizují chování a prožívání člověka do činnosti. Je to interakce vnitřních a vnějších činitelů chování, jehož výsledkem jsou motivy (Nakonečný, 1998).

Podle V. Tardyho je dynamika osobnosti část psychické dynamiky, vztahující se nejen k osobnosti, ale i k vývoji. Dynamika je širší pojem než motivace a nedá se od ní příliš odlišit. K. Lewin chápe dynamiku jako stupeň diferenciacce systému (Nakonečný, 1995).

Patří k ní životní cíle, úroveň aspirace, motivy, hodnotová orientace, potřeby, zájmy, postoje a další (Nakonečný, 1995).

## **4. VLASTNOSTI, RYSY A DIMENZE OSOBNOSTI VE VZTAHU K ŘÍZENÍ MOTOCYKLU**

### **4.1 PSYCHICKÉ VLASTNOSTI OSOBNOSTI (RYSY)**

Jedná se o individuální rozdíly v psychice (Nakonečný, 1993).

Podle Guilforda je rys relativně setrvalý způsob, pomocí kterého se jedinci od sebe navzájem liší. Rys považuje za dispozici reagovat určitým způsobem v různých situacích. Osobnost tak může být chápána za relativně setrvalý vzorec chování a rysů, kterými se lidé navzájem liší. R.B. Cattell definuje rysy povrchové a rysy pramenné. Povrchové rysy vytváří trsy, které tvoří způsoby chování, například altruismus. Pramenné rysy jsou kořeny nebo příčiny rysů povrchových, například introverze a extroverze. Označují se za faktory osobnosti (Nakonečný, 1993).

Za relativně stálé charakteristiky osobnosti lze považovat schopnosti, temperament, charakter a motivační strukturu (Záhorská, 2007).

Existují různá třídění rysů osobnosti. Nejjednodušší se omezuje na kategorie temperamentu, schopnosti a vlastnosti vůle. K. Balcar rozlišuje složky osobnosti na temperament, poznání a motivaci (Nakonečný, 2003).

Řidičské vlastnosti je nutné vymezit celou strukturou osobnosti. Styl řízení vozidla závisí na pozornosti, paměti, dovednostech, temperamentu a charakteru řidiče (Štikar, 2003).

Většinou se srovnávají osobnostní charakteristiky a míra nehodovosti s porušováním předpisů. Podle McGuire roste nehodovost s narůstající mírou duševních problémů a snižující se mírou společenské zodpovědnosti. Velice nebezpeční řidiči jsou asociální jedinci nebo jedinci duševně defektní (Štikar, 2003).

Z hlediska poznání osobnosti řidiče motocyklu se následující text věnuje různým vlastnostem osobnosti, pomocí kterých lze objasnit a přiblížit motocyklový život.

## **4.2 TEMPERAMENT**

Temperament je vrozená složka osobnosti, hlubinné jádro osobnosti. Je úzce spojen s činností nervové soustavy. V průběhu života se ale může měnit vlivem výchovy, věku a životních podmínek.

Temperament je obecná vlastnost duševní dynamiky, která se uplatňuje v prožívání a v projevech člověka. Určuje způsob, jímž probíhají duševní děje (Balcar, 1991). Projevuje se různou intenzitou pohybů, tempem pohybů, hloubkou prožívání a vzrušivostí (Nakonečný, 1998).

Podstata temperamentu je biochemická, jde tedy o biochemicky založené vyladění osobnosti (Nakonečný, 1998).

Ke složkám temperamentu patří emocionalita, aktivita a psychické tempo. H. J. Eysenk na základě pozorování Hippokrata a Galéna definoval k typům temperamentu faktory osobnosti (Nakonečný, 2003). Při diagnostice temperamentu vycházel z míry extroverze a introverze a psychonervové lability neboli neuroticismu.

Při popisu dopravního chování se nelze zaměřit pouze na typologii temperamentu. Temperament a s ním spojené povahové vlastnosti je sice složka nejdůležitější, ale chování řidiče je podmíněno součinností rysů a situací (Havlík, 2005).

Introverze a extroverze představují protikladné dvojice. Extroverti jsou lidé zaměřeni na vnější svět, družní, mají rádi zábavu a společnost. Kolem sebe mají mnoho přátel, s kterými si můžou povyprávět. Neradi jsou sami. Touží po vzrušení, rádi riskují, často se

vystavují nebezpečí a vyhledávají změny. Jednají z momentálních podnětů, jsou impulzivní. Rádi vtipkují a vždy pohotově odpovídají. Na rozdíl od introvertů jsou optimističtí a nepříliš spolehliví (Smékal, 2002). Extrovertní typy lidí se v dopravě prosazují mnohem dynamičtěji. Při jízdě ve městě nebo i na závodním okruhu překypují vzrušením, napětím a neustálou změnou. Naopak při jízdě v noci nebo po dálnici, tedy při jednotvárné jízdě, se stávají netrpěliví a jejich pozornost může být rychle odpoutána jinými podněty a ochabuje (Havlík, 2005).

Na základě údajů z Eysenckova dotazníku se dá predikovat řídičské chování a míra nehodovosti. Studie ukazují na vyšší výskyt nehod extrovertů na základě jejich výpovědí. Důvodem je větší tendence extrovertů k riskování (Matthews a kol., 1991).

Introverti jsou lidé klidní, mírní, zdrženliví, obrácení dovnitř, zaměřeni na svou osobu, do svého vnitřního světa, vůči lidem rezervovaní, pokud nejsou jejich důvěrnými přáteli. Dávají přednost knihám před lidmi, mají tendenci dělat si plány do budoucnosti. Nedůvěřují momentálním podnětům, nemají rádi vzrušení. Berou každodenní záležitosti s patřičnou vděčností. Upřednostňují dobře uspořádaný způsob života. Jsou spolehliví, trochu pesimističtí a kladou velký důraz na etickou stránku věci (Smékal, 2002). Při jednotvárné jízdě netrpí tolik nedostatkem podnětů jako extroverti, přesto však také jejich pozornost může být, vlivem potřeby věnovat se vnitřním podnětům a prožívání, odpoutána (Havlík, 2005).

Neuroticismus neboli labilita je charakterizována disponovaností k neurotickému onemocnění. Tato dimenze má souvislost s úzkostí a emoční labilitou (Smékal, 2002). Emoční labilita a stabilita znamená reakci na emocionální podněty (Havlík, 2005). Představuje kontinuum od nulových příznaků až po prototyp neurotické osobnosti. Lidé s nízkým neuroticismem jsou citově chladní, emočně stabilní a po emočně náročných situacích se rychle vrací do rovnováhy. Jsou klidní a vyrovnaní. Naopak lidé s vysokým neuroticismem jsou emočně labilní, mají sklon k úzkostem, starostem, změnám nálad a depresím. Často trpí poruchami spánku a různými psychosomatickými potížemi. Reagují přecitlivěle i na menší podněty. Potřebují delší čas, aby se uklidnili po emočně vzrušivých zážitcích. Mohou se chovat iracionálně a rigidně, případně mít ulpívavé chování nebo myšlení ([www.iq-tester.cz](http://www.iq-tester.cz)).

Emočně labilní lidé snadněji reagují na emoční výzvy, i menšího charakteru, mají sklony k úzkosti, náladovosti, podrážděnosti, přehnané starostlivosti, rychleji se vzruší, trpí pocitem méněcennosti a viny, nedostatkem sebedůvěry, vše hlouběji a zranitelněji

prožívají. V chování se projeví nepřizpůsobivost, neklid, přecitlivělost, vztahovačnost a snížené sebeovládání (Havlík, 2005).

Výzkumem (Parkers a kol. in Matthewes a kol., 1991) bylo zjištěno, že mezi nejsilnější prediktory stresu patří neuroticismus, užití negativních, maladaptivních kognitivních postupů, špatné duševní zdraví a problémy v chování. Extroverti jsou odolnější vůči stresu, používají racionálnější strategie orientované na řešení problémů a jsou méně citliví k signálům ohrožení.

Matthewes a kol. (1991) uvádí výzkum, který je zaměřený na zjištění vztahu mezi osobnostními charakteristikami a výsledky míry řidičského stresu u řidičů různého věku. Zjistil, že nejvýznamnějším prediktorem stresu byla vysoká míra neuroticismu. Shrnul, že řidičský stres je spojen s vyšší mírou neuroticismu, agresivity-hostility, výskytem každodenních problémů, sníženou úrovní koncentrace a negativními náladami.

K selhání v dopravě nejčastěji dochází u labilních řidičů, jak extrovertů, tak introvertů, kteří trpí nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolností. U introvertů je dopravní chování poznamenáno tendencí k úzkosti, strnulosti a náladovosti a u extrovertů tendencí k vznětlivosti, impulzivním a zkratovitým reakcím a podrážděnosti (Havlík, 2005).

Mezi úspěšné řidiče, tedy řidiče bez nehod, patří ti, kteří mají pohyblivější nervový aparát a přiměřenou strukturu vlastností, jak z extroverta, tak introverta, tedy vyrovnanost, přizpůsobivost, pohotovost, rozvážnost, obezřetnost, trpělivost, předvídavost a rozhodnost (Havlík, 2005).

Z kombinací dimenze extroverze, introverze a míry neuroticismu vznikají temperamentové kombinace sangvinik, flegmatik, cholerik a melancholik.

Sangvinici jsou stabilní extroverti. K jejich charakteristikám patří společenskost, činorodost, bezstarostnost, otevřenost, čilost, bezprostřednost. Jsou optimističtí, veselí, rádi jsou středem pozornosti a i v dospělosti si zachovávají dětskou naivitu a prostotu. Jsou ale také nestálí, povrchní, nespolehliví, lehkomyšní, nerozvážní, přehnaně odvážní, sebestřední a rádi riskují (<http://wikipedia.org>).

Flegmatici jsou stabilní introverti. K jejich charakteristikám patří obezřetnost, rozvážnost, spolehlivost, smířlivost, mírumilovnost a vyrovnanost. Umí se ovládat, prožívají povrchně a pomalu, snadno se přizpůsobí každé situaci, zachovávají klid a chladnou hlavu. Jsou ale také pasivní, lhostejní, nevšímaví, nerozhodní a svéhlaví (<http://wikipedia.org>).

Cholerici jsou labilní extroverti. K jejich charakteristikám patří stálost, zásadovost, živost, samostatnost, důkladnost, bezprostřednost a energičnost. Nebývají apatičtí, lhostejní,

naopak bojují za lidská práva a problémy řeší rychle se silnou vůlí. Jsou ale také nedůtkliví, neklidní, netrpěliví, útoční, vznětliví a impulzivní (<http://wikipedia.org>).

Melancholici jsou labilní introverti. K jejich charakteristikám patří disciplinovanost, citovost, svědomitost, odpovědnost, pečlivost, ukázněnost a věrnost. Jsou mlčenliví a přemýšliví. V reakcích se navenek projevují střízlivě, ale uvnitř sebe všechno hluboce prožívají. Jsou také přecitlivělí, nespolečenští, vážní, urážliví, nedůvěřiví, rezervovaní, pesimističtí, rigidní, úzkostliví a rychle se unaví (<http://wikipedia.org>).

Temperament je rovněž centrem regulace optimální hladiny stimulace. Optimální hladina stimulace se označuje termínem *arousal* neboli nabuzení, úroveň aktivace. V mnoha případech lidé neusilují o navození klidu a dosažení rovnováhy, ale naopak o zvýšení vnitřního napětí a vzrušení. Ke zvýšení této hladiny přispívá také proměnlivost a složitost vnějších podnětů, tělesná aktivita a emoční prožitky, zejména úzkost a strach (Plháková, 2005).

Zuckermanova teorie o vyhledávacích vzrušení, výrazných vjemech a adrenalinových zážitků hovoří o tom, že lidé potřebují a vyhledávají vysokou hladinu stimulace neboli situačního vzrušení. U řidičů se to projevuje vyhledáváním rychlosti, soutěžením, riskantními manévry a předváděním se (Schmeidler a kol., 2004). Vysoká hladina aktivace vzniká u účastníků různých soutěží, tedy i u motocyklových závodníků. Jízda na motocyklu může být brána jako prostředek ke zvýšení hladiny stimulace.

### 4.3 SCHOPNOSTI

Schopnosti jsou kapacitní vlastnosti osobnosti, které podmiňují úspěšně vykonané činnosti člověka, jednak po stránce kvalitativní a kvantitativní, ale také po stránce časové a výkonové.

Schopnosti jsou psychofyzické dispozice k výkonu, přičemž „*Z podobností mezi schopnostmi rodičů a jejich dětí nelze vždy usuzovat na dědičnost takových schopností, protože podobnost může být důsledek systematického vedení či školení v rámci rodinné výchovy*“ (Nakonečný, 1993, str. 80).

Vlohy jsou vrozené předpoklady, na jejichž základě je možné schopnosti rozvíjet. Mezi schopnostmi a vlohami panuje vztah vzájemné podmíněnosti. Schopnosti se nemůžou rozvíjet bez předpokladu tvořeného vlohami (Šopek, 2004).

„*Vlohy nicméně zřejmě kladou výcviku určité meze, a tak se schopnosti vyvíjejí jen do určitého rámce daného vlohami*“ (Nakonečný, 1993, str. 80).



Řídit motocykl, ale i ostatní motorová vozidla, vyžaduje neustálé reagování na proměnlivé dopravní prostředí. Motocyklisté musí v každém okamžiku jízdy přijímat informace z provozu, rychle a správně je vyhodnotit a poté optimálně reagovat (Havlík, 2005).

Schopnosti se mohou rozvíjet sociálním učením a tréninkem. Optimální a koordinované reakce, důležité pro bezpečné řízení motocyklu, se lez naučit. Jezdec musí pravidelně a průběžně trénovat s motocyklem všechny možné způsoby jízdy na všech typech vozovky, brzdění a další manévry (Motorrad, 2006).

Schopnosti můžeme dělit na obecné a speciální. Speciální schopnosti se uplatňují v činnostech určitého druhu, například jízda na motocyklu. Zde bychom mohli zařadit senzomotorickou koordinaci, která představuje sladění smyslových dojmů a pohybů v přesný a rychlý úkon, velice potřebný při řízení motocyklu. Pro úspěšné vykonávání určité činnosti, například řízení motocyklu, je nezbytné osvojení si určité znalosti, vědomosti, dovednosti a praktický výcvik.

Další členění schopností může být na rozumové, psychomotorické a mechanické. K rozumovým schopnostem patří myšlení, poznávání, paměť, hodnocení, řešení a tvoření. Mezi psychomotorické schopnosti se řadí zručnost, rychlost a přesnost, koordinace očí a rukou, reagování. Mechanické schopnosti představují porozumění vztahu mezi předměty a manipulaci s jejími částmi. K základním schopnostem řidiče patří schopnosti percepční, psychomotorické a intelektové. Mezi percepční schopnosti se řadí vnímání, koncentrace pozornosti a prostorová orientace (Havlík, 2005).

Motoristická inteligence, důležitá při řízení vozidel, se skládá z vizuální paměti a postřehu, rozpoznání souvislostí mezi věcmi, logického, analytického, operačního a kritického myšlení, koncentrování na činnost, psychomotorické koordinace, prostorové orientace a dalších složek. Emoční inteligenci je možné definovat jako vnímání, zpracování, regulaci emocí a jejich využití k dokonalejšímu poznávání a ovlivňování reality. Zahrnuje schopnost regulovat a kontrolovat emoční stavy, sebepoznání, vcítit se do chování a myšlení ostatních účastníků dopravy, mít k sobě a k ostatním lidem pozitivní vztah, ovládat při jízdě negativní emoce, chápat chování jiných řidičů a neoplácet jim stejným způsobem, nenechat se vyprovokovat (Havlík, 2005).

Schopnosti potřebné k řízení motocyklu jsou podrobněji popsány v kapitole 6.4.

#### **4.4 VOLNÍ VLASTNOSTI**

Záměrné a cílevědomé úsilí, které směřuje k dosažení zvoleného cíle. Projevují se v regulaci chování a jednání, pomáhají zvládat emoce a motivují. Uplatňují se při přípravě,

rozhodování a vykonávání činnosti. Mezi volní vlastnosti patří zodpovědnost, vytrvalost, rozvážnost, sebeovládání, sebehodnocení, svědomitost, spolehlivost, sebekontrola neboli autoregulace, sebekázeň, sebekritičnost a další. Tyto vlastnosti jsou také důležité pro bezpečné řízení motocyklu, jelikož umožňují sebekontrolu a potlačování nežádoucích tendencí (<http://wikipedia.org>).

Při poruchách vůle může dojít k impulzivnímu a zkratovitému jednání, ke snížené odolnosti vůči stresovým situacím a snížení autoregulace.

V osobnosti řidičů, kteří měli nehodu, byla výzkumem zjištěna nižší autoregulace, anticipace a odpovědnost (Mikšík in Štikar a kol., 2003).

## **4.5 EMOCIONALITA (EMOTIVITA)**

### **4.5.1 Emocionalita**

Temperament je někdy považován za dispozici k formálnímu způsobu emocionálního reagování, vzhledem k tomu, že jednou ze základních dimenzí emocionality je úroveň vzrušení (Nakonečný, 1995).

Emocionalita znamená citlivost vůči situacím, které vzbuzují emoce. Je to trvalejší vlastnost osobnosti, která určuje dynamiku prožívání emocí, tedy citlivost, hloubku prožívání, délku v čase, doznívání, častost, stálost a přiměřenost emočních reakcí v určité situaci. Složkami emocionality jsou emocionální stabilita, nedůvěra, bázlivost, napětí a sebekontrola. Emocionální stabilita umožňuje odklon od nervozity. Nedůvěra souvisí s nedostatkem tolerance a pohotovosti k pomoci vůči druhým lidem. Bázlivost souvisí s pocitem viny, se sníženou sebedůvěrou a úzkostností. Napětí se projevuje změnami nálad. Sebekontrola je zvýšené sebeovládání (Nakonečný, 1998).

V objektivních testech se emocionalita ukazuje především jako úzkost, která je také významná pro rozlišení mezi normálními osobami a neurotiky (Nakonečný, 1995).

### **4.5.2 Emoce**

Emoce je mentální stav, charakterizovaný cítěním, je doprovázen různými tělesnými projevy a má stránku zážitkovou, fyziologickou a behaviorální (Nakonečný, 1995). Emoce vždy značí subjektivní význam objektu, který je vyvolává (Nakonečný, 1998).

Vyjadřují prožívání duševních změn. Projevují se úzkostí, radostí, smutkem, pláčem, smíchem, strachem a vztekem. Lidé se od nich neoprostí ani během jízdy, vytvářejí tedy spolu s dalšími vlastnostmi dopravní charakter. Aktivizují nebo deaktivizují dopravní chování. Některé emoce se projevují specifickým dopravním chováním. Neurotičtí jedinci vnímají každou změnu v provozu, například objížďku či hrbolatou silnici, za velký

problém, který jim znesnadní cestování a jejich chování se promění v úzkostné či agresivní. Nahromaděné napětí pak uvolňují blikáním, troubením, grimasami, nadáváním, výrazným zrychlením a dalšími projevy, které mohou zavinit nehodu (Havlík, 2005).

U lidí, kteří prodělávají smutek či zklamání, se projevují pocity viny, prázdnoty, méněcennosti a samoty. Jsou neklidní, nejistí, unavení, bez aktivity, mají sníženou koncentraci pozornosti, provádějí chybné a rozvláčné reakce, pláčou a mohou mít myšlenky na smrt. Řidiči, kteří sednou za volant nebo za říditka a mají uvedené příznaky, velice riskují. K selhání a tedy k dopravním nehodám mají blízko právě řidiči s negativními emocemi, kterými jsou špatná nálada, zlost, depresivní ladění, smutek a pesimismus. V důsledku těchto emocí dochází při řízení k různým chybám, například k přehlédnutí dopravní značky či chodce, jízda na červenou, nedání předností v jízdě, nedodržení dopravních předpisů. Bylo zjištěno, že všechny dopravní nehody pod vlivem smutku u řidičů z povolání měly příčinu v opožděné reakci (Havlík, 2005).

#### **4.5.3 Úzkost**

Úzkost je normální reakce člověka na nebezpečí nebo stres. Problém nastává ve chvíli, kdy je nepřiměřeně silná vzhledem k situaci a pokud trvá příliš dlouho. Nadměrná úzkost způsobuje obtíže při promýšlení a provádění i nejjednodušších věcí. Úzkost je nezbytná pro přežití, připravuje nás na situace, kdy je ohrožen náš život a na stres formou boje, útěku nebo ustrnutí. Spouští v těle řadu hormonálních změn, které způsobí napětí ve svalech, zrychlenou činnost srdce, pocení, zrychlené dýchání, třes, svírání žaludku, slabost v nohou a další. Dostavují se obavy a starosti (Praško a kol., 2006).

Úzkostný řidič se projevuje neklidem, nejistotou, nerozhodností, trhavou, pomalou až přehnaně opatrnou jízdou. V důsledku úzkosti je narušena koncentrace pozornosti, vnímání a vykonávání pohybů.

#### **4.5.4 Agrese a agresivita**

Agrese je záměrné a vědomé násilné chování, kterým je omezena svoboda druhých lidí a poškozen majetek, osoby nebo zvířata. Agresivita je tendence k útočnému jednání (<http://wikipedie.org>).

Formy agresivního chování mohou být různé, od verbální agrese v podobě nadávek, urážek, cynismu, sarkasmu a vyhrožování až po agresi fyzickou ve formě útoku, rvačky, vandalismu a dalších projevů (Havlík, 2005).

*„Agresivitu v dopravě pokládáme za druh násilí, jehož oběti se stávají účastníci silničního provozu. Jde o poruchu vyskytující se u osob všech sociálních vrstev bez ohledu na stupeň rozumových schopností a vzdělání“* (Havlík, 2005, str. 58).

Agresivita v dopravě má jasný vztah k nehodovosti, je tedy velice rizikový faktor, který se v dopravě projevuje překračováním předepsané rychlosti, nedodržováním bezpečné vzdálenosti, nerespektováním dopravních předpisů, neumožněním řidičům zařadit se do jízdního pruhu, fyzickými útoky, výraznou akcelerací, vědomým zabrzděním těsně před vozidlem, nedodržováním dopravních předpisů, troubením, blikáním, výhrůžnou gestikulací, kličkováním a prováděním dalších činů. Agresivní řidiči jsou obvykle nevhodně zaujati chováním ostatních účastníků dopravy, pociťují potřebu tyto řidiče trestat za chování, které se jim nelíbí. Psycholog Leon James z univerzity na Havaji tvrdí, že agresivní chování v dopravě je celosvětovým problémem a na základě spolupráce s dopravními psychology z Německa, Velké Británie, Dánska, Holandska nebo Švýcarska odhaduje, že je až 80% všech dopravních nehod způsobených agresivním chováním řidičů (Schmeidler a kol., 2004).

Anketa, konaná v roce 2003 mezi řidiči v České republice zjistila, že každému osmému účastníkovi provozu bylo vyhrožováno posunkem, byl omezován v jízdě nebo fyzicky napaden. Z vlastností osobnosti řidičů, kteří se chovají agresivně, je možné zjistit zvýšenou sebedůvěru nebo naopak pocity méněcennosti, touhu prosadit se, soutěživost, potřebu moci a nadřazenosti, ale také například koktavost, šikanu, tělesnou neobratnost, asymetrický partnerský vztah, neúspěchy v práci, zanedbanou výchovu a další (Havlík, 2005).

Trvalé osobnostní rysy se částečně promítnou i do jízdy za říditky, ale jak uvádí mnoho autorů, věnujících se dopravní psychologii, anonymita a výkonnostní prostředky motocyklu dokážou ovlivnit a pozměnit chování mnoha řidičů. Normálně uzavřený a nepříliš sebevědomý člověk se po usednutí na silný motocykl může snadno změnit na sebevědomého piráta silnic (Štikar, 2003). Podobně jako jedinec, který trpí pocity méněcennosti a pocity viny, může reagovat velice agresivně (Smékal, 2002). Motocykl může po dobu jízdy pozměnit charakter a iluzorně kompenzovat socioekonomickou a psychosociální slabost (Štikar, 2003).

Řidiči motocyklů si z důvodu své agresivní jízdy často zakrývají státní poznávací značky, jednak je všelijak ohýbají, zakrývají bahnem, olejem s prachem či dámskými kalhotkami, nebo je zcela odstraní. Kromě uskutečnění touhy po agresivní jízdě můžou být pohnutky k tomuto činu také pohrdání normami a pravidly, nápodoba od ostatních takto konajících motocyklistů, nebo je to jen výraz egoismu.

#### **4.5.5 Adrenalin a vzrušení**

Jízda na motocyklu znamená pro většinu motocyklistů prožívání adrenalinu a s ním spojené emoce. Dráždí smysly a u řidičů tak vznikají pocity neomezenosti. Motocykl

poskytuje lehce dosažitelný prostředek pro získání pocitu velikosti (Štikar a kol., 2003). Záleží zejména na typu motocyklu. Supersportovní a sportovně cestovní motocykly umožňují sportovní a velice rychlou jízdu, během které může jezdec projíždět zatáčky po koleně či jezdit po zadním kole, což vyvolává velký pocit vzrušení a zisk adrenalinu. Podobné je to u motocyklů typu enduro či cross, které umožňují skoky a jízdu v terénu, která je sama o sobě adrenalinová. Zatímco cestovní motocykly a choppery adrenalin příliš nezvyšují.

## **4.6 MOTIVACE**

### **4.6.1 Motivace**

Za bezprostřední příčiny činnosti a jednání se považují snahy. Motivační obsah mají sklony, jako motivy se projevují zájmy, postoje, přesvědčení, názory, zásady, ideály a hodnotové orientace. Dnes se motivy označují termínem potřeby (Smékal, 2002).

Motivace je souhrn všech intrapsychických dynamických sil, tzv. motivů, které aktivizují a usměrňují naše chování a prožívání k uspokojení potřeb a k dosažení nějakého cíle (Plháková, 2005).

Je to tedy jedna ze složek psychické regulace činnosti, která umožňuje funkci učení a aktivizuje kognitivní a motorické systémy k dosažení cílů (Nakonečný, 1996).

Zahrnuje energii a vzrušení, zaměření této energie na určitý cíl, selektivní pozornost pro určité podněty, organizaci aktivity a udržování zaměřené aktivity (Nakonečný, 1996).

Síla motivu ovlivňuje intenzitu a kvalitu chování. Chování člověka se pak projevuje rázností a vytrvalostí. Motivované chování rovněž provází silné emoce. Při dosažení cíle pociťuje radost a štěstí (Plháková, 2005).

Motiv k jízdě na motocyklu může mít řadu forem. Některé řidiče k jízdě na motocyklu motivuje pouze potřeba dopravního prostředku, jiné potřeba relaxace čili odpočinku, adrenalinové potěšení, zábava, tedy zisk zážitků, odreagování emocí anebo všechno uvedené dohromady. V minulosti plnil motocykl zejména funkci dopravního prostředku z důvodu finanční dostupnosti oproti cenám automobilů a byl ideálním prostředkem pro jízdu do práce či na nákup. Neexistovaly supermarkety, lidé nakupovali menší množství zboží, které motocykl bez problému uvezl. Motocykl sloužil jako prostředek, zatímco dnes většinou slouží jako cíl sám o sobě. V posledních letech se ale situace ještě proměňuje. Před pár lety motocyklisté žili motocyklovým stylem života, dnes je již situace jiná a motocykl zaujímá roli způsobu trávení volného času, tedy zábavy.

#### **4.6.2 Potřeby**

Potřeba je prožívaný nebo pociťovaný nedostatek něčeho důležitého, což vede k činnosti tento nedostatek překonat (Prokešová, 1994). Potřeby aktivizují, zaměřují a udržují jednání ve směru k cílovému objektu (Smékal, 2002).

##### ***Potřeba jízdy na motocyklu***

U řidičů motocyklů lze pozorovat zvýšenou potřebu jízdy na motocyklu za hezkého, slunečného počasí a to mnohdy i bez ohledu na okolnosti, například nedostatek financí, zdravotní potíže a podobně. Jezdci na cross či enduro motocyklech mohou jezdit po celý rok, tedy i na sněhu v zimním období. Pořádají se závody na sněhu, kdy motocykl za sebou táhne jezdce na lyžích, tzv. motoskiöring. Existuje motocyklová disciplína, ledová plochá dráha, po které jezdí jezdci na speciálně upraveném motocyklu. Dokonce se každoročně od skončení druhé světové války v Německu v lednu, bez ohledu na počasí, pořádá motocyklový sraz zvaný Elefanten trefen (viz.příloha č. 1). Výjimkou pak nejsou metrové závěje sněhu a teplota vyšší než minus dvacet stupňů Celsia. Přesto má tento motocyklový sraz hojnou účast. Jezdci si k tomuto účelu speciálně upravují motocykly, pořizují speciální oblečení a vezou různá zařízení, například sud, plynový hořák, slámu a dřevo.

Někteří z řidičů, kteří museli v zimním období zazimovat motocykl, si tuto potřebu mohou kompenzovat hraním her na počítači s motocyklovou tematikou nebo si zajezdit na minibiku či na cross motocyklu v kryté hale.

V případě, že opakovaně nemohou usednout za řídítka, vzniká frustrace, která je důsledkem neuspokojení potřeby jízdy na motocyklu. Vzniká tak napětí, vztek, smutek, pasivita a rezignace, denní snění nebo kompenzační činnost. Problém nastává také po nehodě, díky které je jezdec upoután dlouhou dobu na lůžko, zvláště v době před nebo během sezóny. Lidé, kteří se po nehodě na motocyklu stali invalidními, mohou frustraci překonat v podobě kompenzace. Místo motocyklu si zvolí náhradní objekt, například si pořídí čtyřkolku, sledují závody motocyklů v televizi nebo je navštěvují osobně.

##### ***Potřeba afiliace, sdružování se s ostatními motocyklisty***

Afiliace je potřeba vytvářet přátelské vztahy, být ve společnosti, spolupracovat s lidmi a začleňovat se do různých skupin. Je to potřeba být ve společnosti akceptovaný a oblíbený. Příčinou afiliačních aktivit je snaha vyhnout se samotě, pobývat ve společnosti druhých lidí a sdílet s nimi různé zážitky (Plháková, 2005). Afiliačními projevy mohou být členství v motocyklových klubech, setkání motocyklistů, ať již na různých motocyklových akcích, například srazech, plesech, výstavách, závodech, na skupinových vyjíždkách nebo na jiných společných místech setkávání, kterými jsou motobary či prodejny motocyklů.

Místem setkávání je dnes také internet. Na internetu se nachází různé stránky věnované motocyklům, obsahující fórum, cestopisy, technické informace a databázi řidičů včetně fotografií jejich motocyklů. Ve fóru si řidiči vyměňují své zážitky z cest, rady a tipy, například, jaký motocykl zvolit na začátku jezdecké kariéry, informují se navzájem o nebezpečných místech a úsecích anebo si jen povídají o běžných radostech a starostech.

### ***Potřeba svobody a svobodné vůle***

Řidiči motocyklů se ve svém okolí často setkávají s nepochopením svých rodinných příslušníků pro jejich zálibu k motocyklům. Přesto si do své záliby nenechají mluvit a veškeré snahy o manipulaci negují. Nejčastěji se ze strany rodiny či partnera jedná o strach o život jezdce, znásobený také vlivem médií, které zejména v letních měsících ukazují smrtelné nehody, nebo se jedná o finance, vkládající se do motocyklu. Potřeba svobodné vůle je tedy pocit vnitřní svobody proti rozmanitým vnějším tlakům. Je možné jí pozorovat v období po rozvodu, kdy si muži či ženy pořídí motocykl, který v době manželství měli takzvaně zakázaný, ale toužili po něm.

Potřeba svobody se manifestuje úsilím a možností si svobodně volit svojí životní dráhu (Smékal, 2002).

### ***Potřeba nezávislosti***

Motocykly se staly oblíbenými, kromě jiného, také díky spojení nezávislosti a svobody. Jízda na motocyklu byla ideální možností útěku od reality všedních dnů a zejména od starostí. V dnešní době není uspokojení této potřeby tak markantní jako v minulosti z důvodu hustoty provozu a častějšímu využívání motocyklu pro zábavu.

### ***Potřeba prožívat***

Potřeba prožívat je potřebou zábavy, zisku zážitků, dojmů a uvolnění nahromaděného napětí, což všechno motocykl nabízí. K tomuto účelu někteří řidiči vlastní současně také motocykly různých typů. Po silnici můžou jezdit na cestovním typu motocyklu, na motodrom použijí supersportovní motocykl, zatímco po lesích se prohání na enduru.

### ***Potřeba sebeuplatnění***

Projevuje se snahou po dosažení pracovních, společenských a životních úspěchů, touhou po uznání a obdivu druhých lidí. Pro některé řidiče motocyklů se oblast motocykl stala rovněž součástí práce, která je naplňuje. Mohou motocykly prodávat, vlastnit obchody s doplňky pro motocyklisty nebo motocykly opravovat. Část majitelů motocyklů si oblíbila motocykly také v důsledku zisku jisté prestiže či obdivu ostatních lidí.

Potřeba sebeuplatnění se může naplňovat také prostřednictvím závodů na motocyklech (viz příloha č. 2). Jezdci si musí nejprve pořídít závodní licenci, která se v České republice

skládá z písemných testů a jízdy na svém závodním stroji na motodromu. Poté se můžou účastnit závodů na přírodních okruzích nebo na motodromech v některých státech Evropy. Přírodní okruhy mají pro své diváky i závodníky určité kouzlo. Diváci se mohou k závodníkům dostat velice blízko, prohlédnout si jejich závodní motocykly, promluvit si s nimi a shlédnout závody z bezprostřední blízkosti. Všichni jezdcí, nejen vítězové, v posledním takzvaně děkovacím kole jedou po trati, diváci jim tleskají, troubí, mávají a jezdcí tak prožívají pocit dosažení uznání a obdivu.

Lidé, kteří nedosahují obdivu od druhých lidí, se snaží alespoň o to, aby se jich druzí báli (Smékal, 2002). Příkladem můžou být Hell's angels neboli Pekelní andělé. Je to motocyklový klub, který vznikl v Americe. V dnešní době existují kluby Pekelných andělů po celém světě. Při svém vzniku byli známí výtržnictvím, distribucí drog, krádežemi, nedodržováním pravidel silničního provozu, zvýšenou konzumací alkoholu, rvačkami a pravděpodobně díky jejich činům vznikla později pověst motocyklistů jako nebezpečných rebelů (Barger, 2004).

#### **4.6.3 Hodnoty**

Hodnoty jsou cíle, ke kterým se vztahují potřeby (Prokešová, 1994). Hodnoty jsou předměty nejobecnějších a nejvlivnějších postojů v životě člověka (Balcar, 1991). Hodnoty nás silně motivují v dosahování našich cílů a tím nepřetržitě ovlivňují naše jednání (Mikšík, 2007).

Lidé mají rozličné hierarchie hodnot, některé věci pro ně zaujímají ústřední roli a jiné jsou okrajové. Vznik a změna hierarchie hodnot závisí na mnoha činitelích, věku, inteligenci, vzdělání, výchově, profesi, rodině, společenském zařazení a dalších faktorech.

Pro některé motocyklisty patří mezi nejvyšší hodnoty v životě také vlastnictví motocyklu nebo motocyklů, které pro ně znamenají udržení si jisté nezávislosti, volnosti nebo celoživotní koníček, bez kterého by nebyl jejich život naplněn. Existují jedinci, pro které se motocykly staly také součástí jiné důležité hodnoty v životě a to spojení práce a koníčku, jsou to majitelé prodejen, servisů nebo motobarů, kterým věnují téměř veškerý svůj čas. V současné době se motocykly staly také součástí dobročinných akcí, například svezení dětí z dětských domovů na motocyklech.

### **4.7 SEBEPOJETÍ**

#### **4.7.1 Sebepojetí**

Sebepojetí je termín, který se používá k označení jevů vnitřního světa člověka, týkající se prožívání vlastní osobnosti a uvědomování si sebe sama jako osobnost. Jáství je pocit



vlastní osobnosti. Do jeho struktury patří představa toho, na co stačíme, našich cílů, oč usilujeme a jací bychom chtěli být. Při vědomém prožívání jáství se projevuje pocit osobní, tělové, pohlavní, sociální, etnické a rolové identity (Smékal, 2002).

Člověk si vytváří koncepci o vlastní osobě, která souvisí také s atributy, čímž je i motocykl. Jízda na motocyklu ovlivňuje pocit sebevědomí a motocykl se stává také součástí osobní identity člověka.

#### **4.7.2 Aspirace**

Aspirační úroveň je celek všech očekávání na vlastní budoucnost, spojený s každou praktickou činností a má vliv na prožitek uspokojení. V aspiracích je zahrnut obraz výkonnosti osobnosti, který z aspirací činí motivační potenciál. Jsou součástí sebevědomí a sebehodnocení (Smékal, 2002).

#### **4.7.3 Sebevědomí versus pocity méněcennosti**

Lidé s pocity méněcennosti trpí pocity viny, cítí se nespokojeni, mají potřebu se neustále sebezdokonalovat a jsou vztahovační (Smékal, 2002). Jsou přecitlivělí a neustále zaměstnávají myšlenkami, jak působí na své okolí (Říčan, 1972). Někteří řidiči motocyklů si mohou jízdu na motocyklu tyto pocity kompenzovat. Stávají se díky motocyklu příslušníky sociální skupiny, naleznou přátele v této oblasti a zvýší si tak pocit své vlastní hodnoty. Oproti jedinci s pocity méněcennosti má sebevědomý člověk přiměřenou sebejistotu a cítí se společností akceptován (Smékal, 2002).

Jízda nezdravě sebevědomých jedinců nebo některých jedinců s výraznými pocity méněcennosti může být velice agresivní a nebezpečná. V prvním případě chtějí ostatním ukázat svojí dominanci a moc a ve druhém případě si zvýšit ego a tím povzbudit své snížené sebevědomí. Pomáhá jim k tomu anonymita na motocyklu, která se umocňuje zakrytím do kombinézy a helmy.

#### **4.7.4 Sebehodnocení, sebeúcta, sebedůvěra**

Sebehodnocením posuzujeme a oceňujeme své vlastní já. Může mít dva póly, spokojenost a nespokojenost se sebou. Sebehodnocení prožíváme jako větší či menší sebedůvěru, sebevědomí. Sebeúcta znamená uvědomění si faktu, jak se nám daří dosahovat vytyčené cíle či úkoly. Podmínkou sebeúcty je optimální míra sebeakceptace neboli sebedůvěry. Sebeúcta také závisí na skutečnosti, jak prožíváme shodu mezi reálným a ideálním já. Přiměřená míra sebevědomí a sebedůvěry může podstatně přispět k bezpečné jízdě na motocyklu (Smékal, 2002).

#### **4.7.5 Role a identita**

Role je schéma potřeb, cílů, názorů, citů, postojů, hodnot a činností, které charakterizují typického představitele očekávání společnosti. Mezi společností a jedincem dochází ke zpětnému působení (Borecký, 1998). Každá role v sobě obsahuje nejen sociální pozici, ale i společností očekávané způsoby chování spojené s touto rolí. Například muž může mít roli otce, motocyklisty a manažera. Jedinec tak zažívá mnohočetnou identitu, která je produktem interakcí mezi individuálním já a sociálně chápanou rolí (Berry a kol., 2007). Motocyklisté mají společností předepsanou jistou roli, která je negativního obsahu. Očekává se od nich automaticky riskantní a bezohledné chování, zvýšený egoismus a další charakteristiky.

Identita je pocit svébytnosti, jedinečnosti a odlišnosti jedince od druhých, projevující se v sebeuvědomění, sebepojetí a sebepožívání (<http://vseved.cz>).

Pro skupinovou identitu je charakteristické, že členové skupiny jsou vzájemně poutáni společným cílem a motivy, přičemž u každého člena probíhá proces identifikace s touto skupinou. Teorie identity se nepochybně vztahuje na řízení motocyklu, které je často skupinovou aktivitou. Z tohoto důvodu může být chování jedince ovlivněno chováním skupiny.

#### **4.7.6 Egoismus**

Trvalý postoj jedince, který se projevuje zaměřeností na sebe sama, uspokojení svých potřeb a prosazování vlastních zájmů a cílů bez respektu k potřebám a zájmům druhých (Smékal, 2002).

### **4.8 CHARAKTER**

#### **4.8.1 Charakter**

Charakter je soubor vlastností osobnosti umožňující kontrolu a řízení člověka podle pravidel a norem. Podstata charakteru je v činech, jeho základem jsou ale motivy těchto činů (Nakonečný, 1998).

Charakterní člověk se v životě řídí morálními zásadami a přizpůsobuje své chování mravním principům. O charakteru člověka rozhodují následující charakteristiky, úcta k druhým lidem, respektování zájmu druhých, šetrný vztah k životnímu prostředí, ke společenskému a osobnímu vlastnictví, mravní jednání v sociálních vztazích, dodržování pravidel, předpisů a další (Smékal, 2002).

Kvalitu vztahů k druhým lidem má na starosti morálka. Sobecký člověk se nezajímá o názory druhých, zatímco přátelský a laskavý člověk morální normy dodržuje (Kohoutek, 2000).

#### **4.8.2 Svědomí**

Svědomí je část sebehodnocení, díky níž po nesprávném činu prožíváme pocity viny. Představuje vnitřní normy prožívání a jednání. Považuje se za jádro charakteru. Rozhoduje o tom, zdali jsou lidé schopni vyhnout se morálně nevhodnému jednání a zdali v případě tohoto jednání budou prožívat pocity viny a výčitky (Smékal, 2002).

Myslivci a majitelé pozemků si často stěžují na motocyklisty a řidiče čtyřkolek z důvodu jejich ježdění po lesích. Motocyklisté jim ničí porosty, lesní cesty a plaší zvěř. Na jedné straně je to vina nedostatku ploch určených k těmto účelům, které by pravděpodobně zabránily ničení přírody, ale na druhé straně je toto chování motocyklistů zcela vědomé. Ví, že téměř žádný postih jim nehrozí. Po činu nemají výčitky svědomí, a pokud ano racionalizují nebo bagatelizují své jednání.

#### **4.8.3 Altruismus**

Charakter se může v dopravě projevit zejména v podobě dodržování dopravních předpisů a poté v situacích souvisejících s pomocí druhým. Pomoc druhým v nouzi je nejčastěji poskytována od osob, které jsou citově vyzrálé, odpovědné a s dobrým svědomím (Havlík, 2005). Pokud se na silnici vyskytne motocyklista s porouchaným strojem nebo po nehodě, je běžné, že mu téměř kterýkoliv projíždějící motocyklista ihned pomůže.

### **4.9 VOLNÝ ČAS**

#### **4.9.1 Volný čas**

Volný čas je mimopracovní aktivitou. Tři základní funkce volného času jsou relaxace, zábava a rozvoj osobnosti. Trávení volného času s motocyklem má řadu forem, od cestování na motocyklu, přes závodění či svižnou sportovní jízdu, společenské aktivity s motocyklisty až po opravy motocyklu v garáži či dílně.

#### **4.9.2 Zájem**

Zájem je takový postoj, jehož předmětem je určitá činnost. Představuje kladný citový vztah k určité skutečnosti, snaha jí poznat a konat činnosti s ní spojené (Balcar, 1991). Zájmy úzce souvisí s hodnotovým systémem a uspokojují určitou potřebu člověka. Jsou často náplní volného času. Odráží se v nich základní zaměření osobnosti a jeho schopnosti. Subjektivně je zájem druh prožitku, u něhož vstupují do popředí sympatie k určitým objektům a činnostem. Zájmy, které mají převážně rekreační charakter, se nazývají

koníčky. Zájmy se týkají zainteresovanosti, která souvisí se zvědavostí a zvědavostí. Je pro ně příznačná koncentrace pozornosti na určité předměty a jejich signály, snaha se přiblížit k objektu zájmu a více se o něm dozvědět, tento zájem je člověkem hodnocen jako důležitý a vyvolává příjemný emoční prožitek (Smékal, 2002).

#### **4.9.3 Koníček a styl života**

Motocykl může být brán jako zájem, jednak v podobě koníčku, ale také v podobě stylu života. V dnešní době již není motocykl považován většinou jako styl života, naopak ve větší míře již jen jako koníček. Před pár lety tomu bylo naopak. Motorka byla vášeň, která se prolínala do všech součástí života. Motocykl jako styl života znamená, že motocykl je hlavní náplň života, případně jako součást osobnosti a podřizuje se mu život v mnoha oblastech. Tito motocyklisté preferují téměř celoroční jízdu na motocyklu i v nepříznivém počasí, oproti možné pohodlnější jízdě v autě. Koupí si auto tak velké, aby se do něj vešel motocykl, oblékají si oblečení i v běžném životě, přizpůsobené motocyklovému životu, koupí si či vyrobí různé doplňky do bytu s motocyklovou tematikou (viz příloha 3), jejich většina kamarádů je z oblasti motocyklů nebo jsou přímo členy v motocyklovém klubu, snaží se získat partnera taktéž z této oblasti, účastní se různých motocyklových akcí v průběhu roku, kupují si knihy, časopisy a jiné materiály o motocyklech a většinou také tráví určitý čas v dílně či garáži, kde se věnují opravám či úpravám motocyklů.

Naopak motocykl jako koníček je charakterizován tím, že lidé můžou, ale také nemusí mít zájem o motocykly. Zejména v posledních pár letech jsou motocykly v kurzu, proto se lidé, kteří mají dostatek peněz, rozhodnou motocykl pořídit, aniž by o něj měli nějaký větší zájem. Motocyklu většinou věnují pouze část svého volného času, častěji jej považují pouze za věc jako své ostatní věci, například auto, kolo, počítač a jiné. Mají obecné znalosti o problematice motocyklů a nesnaží se příliš hluboko proniknout do dalších témat v této oblasti. Většinou nemívají většinu kamarádů z této oblasti.

#### **4.10 SOCIÁLNÍ STYK**

Psychologický základ postojů se nachází ve vytváření společenských vztahových rámců. Členové skupiny, například motocyklisté mezi sebou, se navzájem ovlivňují v určení toho, co chtějí akceptovat jako určitou směrnicí jednání. Mezi motocyklisty platí jistá nepsaná pravidla, která se ve většině případů dodržují. Při jízdě na motocyklu se řidiči navzájem při setkání zdraví zvednutím ruky. Pokud se na silnici vyskytne motocyklista s porouchaným strojem, je běžné, že mu téměř kterýkoliv projíždějící motocyklista ihned pomůže. Při

navázání kontaktu se používá tykání a oslovování pomocí přezdívky. Motocyklisté se projevují jako sociální skupina.

Jak je již napsáno v odstavci o afilaci, motocyklisté se schází na různých společných místech. Nejčastějším místem setkání jsou motocyklové srazy, které se většinou odehrávají po celý víkend. Na programu je společná vyjížďka, hraní různých her, soutěže s motocykly, živé kapely, možnost nechat se tetovat, stánky s motocyklovým zbožím, ohňostroj a striptýz. Samozřejmostí je dostatečné množství alkoholu a možnost si prohlédnout všechny vystavené motocykly (viz příloha č. 4).

Členové motocyklových klubů jeví znaky malé sociální skupiny. Jsou to sdružení majitelů motocyklů, ale také jejich spolujezdců, případně jen příznivců, mající určitá pravidla a strukturu. Pořádají společné vyjížďky, výlety, motocyklové srazy a pravidelné klubové akce. Role člověka v této skupině je odrazem jeho osobnosti a zároveň skupina a život v ní jeho osobnost trvale utváří. Příslušnost ke skupině má vliv na pocit vlastní hodnoty (Prokešová, 1994).

Někteří motocyklisté v posledních letech pořádají i různé dobročinné akce, například sběr peněz pro handicapované děti nebo pro jedince, kteří po nehodě skončili na invalidním vozíku. Také se konají akce v dětských domovech spojené se svezemím dětí na motocyklech.

Specifickými událostmi v životě motocyklistů jsou svatba a pohřeb. Motocyklová svatba se koná za účasti motocyklů, nevěsta a ženich jsou svátečně oděni, ale ostatní motocyklisté jsou oblečeni do běžného motocyklového oblečení. Pořádá se vyjížďka k místu bydliště budoucích novomanželů a při ní se takzvaně túrují motocykly, řidiči dělají za pomoci svých motocyklů na silnici kolečka za velkého hluku a dýmu a další pro každého specifické rituály. Nevěsta a ženich odjíždí spolu na motocyklu či tříkolce. Motocyklový pohřeb se opět koná za účasti motocyklů, pokud s jejich účastí rodina zemřelého souhlasí. Oblečení jsou opět v motocyklovém oblečení. Každoročně se poté koná vyjížďka spojená se zapálením svíček za zemřelého na silnici, kde tragicky zahynul.

#### **4.11 OBSERVAČNÍ UČENÍ**

Observační učení dle Bandury, je učení na základě pozorování, které je založeno na zástupném zpevnění. Člověk napodobuje chování jiného, aby získal stejnou odměnu, nebo se identifikuje s modelem ve svém okolí, ke kterému cítí jisté sympatie (Nakonečný, 1995).

Řidiči motocyklů se k ježdění dostali často od svých rodinných příslušníků, u kterých motocykly viděli, včetně jejich radosti z jízdy, starosti o ně a další pozitivní věci, které se k nim vážou. Vzhledem k odměnám, které jim motocykl přinesl, chtěli sami zkusit jízdu na nich. Na druhou stranu můžou vidět i negativní jevy, například důsledek závažné dopravní nehody, která je posílí v rozhodnutí, že motocykly nejsou bezpečné a raději se začnou věnovat jiným zálibám. V současné době ve společnosti převládají dva názory na motocykly. Jeden pochází od veřejnosti, která hovoří o motocyklistech jako o dárcích orgánů a šílencích, druhý názor většinou zastávají motocyklisté nebo jejich příznivci, kteří v nich vidí jistou prestiž, nezávislost, zisk sebevědomí a další pozitivní faktory. Zvláště v současné době jsou motocykly v kurzu.

#### **4.12 MÍSTO KONTROLY**

S místem kontroly souvisí osobní autonomie, která se projevuje názorovou, citovou a hodnotovou zralostí. Místo kontroly je pocit většího nebo menšího vlivu na události a výsledky činnosti. Existují dva póly, externalismus a internalismus. Projevuje se to jednak v místě, odkud si myslí, že jsou ovládání, ale také v místě ovládání a působení na ostatní věci či lidi. Externalisté jsou lidé, kteří věří na štěstí, náhodu, osud a vše co se jim přihodí, přičítají těmto vnějším vlivům. Jsou závislejší na hodnocení druhých lidí a na vnějších podnětech. Naopak internalisté jsou lidé, kteří věří ve své vlastní aktivity a vše co je potkává je výsledkem jejich vlastní aktivity. Jsou méně závislí na normách a hodnocení druhých, jsou nekonformní (Smékal, 2002). Místo kontroly se dá vztáhnout i na řízení motocyklu. Externalisté, kteří se spoléhají na štěstí, se z nehody nepoučí a nadále budou porušovat dopravní předpisy či pokračovat v jízdě na motocyklu, který je technicky poškozen a stále se spoléhat na štěstí.

#### **4.13 OBRANNÉ MECHANISMY**

Čím dál více řidičů motocyklů se setkává s nepochopením pro motocykly u svých rodinných příslušníků. Jak je již napsáno v kapitole o potřebě svobodné vůle a svobody. Nejčastější důvod nesouhlasu s jízdou na motocyklu je ze strany rodiny či partnera strach o život jezdce či spolujezdce. Přesto si motocyklisté nenechají do jízdy na motocyklu mluvit a i přes nehodu či pád na motocyklu jich většina ve své zálibě pokračuje. Můžeme tak hovořit o použití jistých obranných mechanismů, jejichž smyslem je obrana pozitivní hodnoty ega před pocitem snížení vlastní hodnoty, tedy před pocitem viny, neúspěchu a dalším ohrožením (Nakonečný, 1995). Jedná se obranný mechanismus popření, díky

němuž si člověk neuvědomuje informace, vyvolávající nepříjemné pocity (Plháková, 2006). Zde můžeme hovořit například o počtu mrtvých či zraněných motocyklistů na silnicích a velké zranitelnosti na motocyklu. V důsledku tohoto mechanismu si nepřipouští, že by se jim mohlo něco přihodit, zvláště ti řidiči, kteří jezdí opakovaně a zcela vědomě agresivně a nebezpečně.

## **5. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE OBECNĚ**

Současná silniční doprava představuje značné nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče. Roste hustota provozu a s tím se řidič ocitá ve sledu informační zátěže, během které se musí v krátkém čase zpracovat a vyhodnotit spoustu informací. Tato takřka nepřetržitá koncentrace vyžaduje dostatečnou mozkovou kapacitu a výkonnost, bez které by se řidiči nevyhnuli krizovým situacím (Havlík, 2005).

Větší provoz působí na psychiku řidičů velmi negativně. Nejvíce zatížené jsou pozornost, vnímání a zpracování informací. Při překročení limitu mentální kapacity nestačí řidič postřehnout všechny pro něj důležité podněty. Řízení je tak psychicky náročná činnost a motorové vozidlo se v případě psychicky nevyrovnaného řidiče dá přirovnat ke zbrani ([www.denik.cz](http://www.denik.cz)).

Ve dvacátých letech byla průměrná rychlost vozidel 40 kilometrů v hodině, zato dnes se jedná téměř o dvojnásobek této hodnoty. S růstem rychlosti souvisí nárůst nehodovosti a riziko vážných nebo smrtelných úrazů. Americká společnost NASA zkoumala zatížení řidičů osobních automobilů v ulicích velkoměsta a zjistila prudký nárůst krevního tlaku a tepové frekvence jako reakci na nenadálé situace. Při řízení musíme počítat se změnou počasí, například s mlhou, silným deštěm, vedrem, dále pak s ostatními řidiči, kteří jedou před námi, za námi, v protisměru nebo nás předjíždí a uvědomovat si v každé chvíli, že můžou být motoristé ohleduplní, předvídaví, nešikovní, agresivní a jiní. Identifikace s rolí řidiče, která vyžaduje dobrý zdravotní stav, osobnostní vlastnosti, znalosti, dovednosti a morální vlastnosti, může pro některé jedince představovat problém (Havlík, 2005).

### **5.1 DOPRAVNÍ SYSTÉM**

Dopravní systém je složen z pěti složek. První složkou je člověk, který zaujímá hlavní řídicí funkci, přijímá, zpracovává informace, rozhoduje a reaguje. Druhou složkou je dopravní prostředek, což je konstrukce v určité technické úrovni s aktivní a pasivní

bezpečností. Třetí složkou je dopravní prostředí, ať už přírodní podmínky nebo uměle vytvořené podmínky, například dopravně technická opatření. Čtvrtou složkou je dopravní cesta se svým značením a zařízením. Poslední pátou složkou je dopravně sociální struktura, která zahrnuje četnost účastníků, dopravní chování a sociální role (Havlík, 2005).

*„V systému člověk - prostředí - vozidlo - dopravní cesta - sociálně dopravní struktura hraje ústřední roli řidič. I když člověk řídí vozidlo výkonné či méně výkonné, technicky kvalitní, s dobrou aktivní a pasivní bezpečností a jede po přiměřené dopravní cestě s odpovídajícím vodorovným i horizontálním značením, v hustém provozu ve městě i mimo město, za příznivých nebo problematických přírodních podmínek, vždy je to on, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silniční dopravy“ (Havlík, 2005, str. 13).*

## **5.2 DOPRAVNÍ CHARAKTER A DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ**

Dopravní charakter je soubor osobnostních složek a z něho odvozujícího se dopravního chování. Vyžaduje určitý způsob jednání řidiče během řízení. Kvalita dopravního charakteru je spojená se sociální a situační dimenzí a se složkami osobnosti, tedy s vlastnostmi, schopnostmi, dovednostmi, znalostmi a zkušenostmi (Havlík, 2005).

Dopravní chování můžeme rozdělit na čtyři typy. První typ je chování shodné s formálními pravidly a sociálně psychologickými normami. Takoví řidiči se projevují k druhým tolerantně, jsou slušní a řídí vozidlo v souladu s předpisy. Druhým typem je chování shodné s formálními pravidly, ale odlišné od sociálně psychologických norem. Příkladem jsou řidiči, kteří dodržují předpisy, ale vůči ostatním řidičům se chovají nadřazeně a dělají naschvály. Třetím typem je chování projevující se nedodržením formálních pravidel, ale je shodné se sociálně psychologickými normami. Posledním typem je chování, které nerespektuje ani formální ani sociálně psychologické normy. Tito řidiči jezdí zpravidla často zcela bezohledně. Klíčová je vždy osobnost řidiče, která se odráží v dopravním chování (Havlík, 2005).

## **5.3 DOPRAVNÍ NEHODA**

Dopravní nehoda je událost v dopravním provozu, při níž došlo ke zranění, úmrtí a škodě na majetku. Četnost nehod se liší podle pohlaví, věku, denních a nočních hodin, dnů v týdnu a měsíců (Havlík, 2002).

Mezi oficiální příčiny dopravních nehod patří nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy. Nepřiměřená rychlost znamená



nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu, viditelnosti, vlastnostem vozidla a nákladu, stavu vozovky, dopravně technickému stavu vozovky, bočnímu nárazovému větru, překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly, překročení rychlosti stanovené dopravní značkou a jiné. Do kategorie nesprávného předjíždění patří předjíždění vpravo, bez dostatečného bočního odstupu, bez dostatečného rozhledu, vlevo vozidla odbočujícího vlevo, v místech, kde je to zakázáno dopravní značkou, přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla, při předjíždění byla přejetá podélná čára souvislá, došlo k ohrožení protijedoucího řidiče či k ohrožení předjíždějícího řidiče a jiné. K nedání přednosti v jízdě se řadí jízda na červenou, nedání přednosti proti příkazu dopravní značkou stůj, dej přednost v jízdě vozidlu přijíždějícímu zprava, tramvaji, která odbočuje, protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky, při zařazování do pruhu jedoucích vozidel, při vjíždění na silnici, při otáčení nebo couvání, při přejíždění z pruhu do pruhu, chodci na vyznačeném přechodu, při odbočení vlevo souběžně jedoucímu vozidlu a jiné. Mezi nesprávný způsob jízdy patří nedodržení bezpečné vzdálenosti, nesprávné otáčení, couvání, vjetí do protisměru či do jednosměrné ulice, bezdůvodné náhlé snížení rychlosti, plné nevěnování se řízení, ztráta kontroly nad motocyklem, chyby při udání směru jízdy, bezohledná a agresivní jízda, vjetí na nezpevněnou krajnici a vyhýbání se bez dostatečné boční vůle (Tesařík, Sobotka, 2009). Přesto všechny tyto příčiny nehod mají přímý vztah k rizikovým osobnostním vlastnostem řidičů (Štikar a kol., 2003).

Psychologickými příčinami mohou být narušený tělesný stav, alkohol, léky a drogy, abnormální duševní stavy, časová zátěž, nedostatek úsudkových schopností, znalostí, zručností, pohybových dovedností a nedostatky v osobnostních vlastnostech a přechodné stavy jakými jsou únava a emoce (Štikar a kol., 2003). Silná bolest má za následek zhoršení vnímání, sníženou sebekontrolu a zvyšuje tak tendenci k riskování. Panika, strach a stres vede k možnosti vidět nebezpečí i tam, kde objektivně není, což způsobí podrážděnost a impulsivní reakce (Schmeidler a kol., 2004).

## **5.4 OSOBNOST ŘIDIČE**

### **5.4.1 Základní složky osobnosti řidiče**

Základními složkami, klíčové v osobnosti řidiče, jsou zdravotní stav, osobnostní vlastnosti, schopnosti, dovednosti, znalosti, zkušenosti a morální vlastnosti. Zdravotní stav zahrnuje kvalitu smyslových orgánů, zejména zraku. Z osobnostních dispozic je důležitá přizpůsobivost rychlé reakci v dopravních situacích, emocionální stabilita a sebekontrola. Ze schopností je důležitá koncentrace pozornosti a schopnost rychle vnímat, hodnotit,

rozhodovat a reagovat. Z dovedností je klíčová psychomotorika a koordinace pohybů. Znalosti umožňují dodržovat dopravní předpisy a normy. Mezi morální vlastnosti patří sebekázeň, pomoc v nouzi, ohleduplnost a snášenlivost. Tyto složky mohou být narušeny nebo z nich může jedna či více chybět. V tomto případě člověk v provozu většinou selhává. Vyrovnaná struktura osobnosti, emocionální stabilita, sebeovládání, svědomitost, spolehlivost, přizpůsobivost, přiměřená sebedůvěra a odolnost vůči stresu je základ pro bezproblémového řidiče (Havlík, 2005).

#### 5.4.2 Rizikové vlastnosti osobnosti řidiče

Rizikovými osobnosti v dopravě jsou lidé povrchní, lehkomyšní, exhibicionističtí, egocentričtí, dynamičtí, agresivní, emotivní, s nižší seberegulací a narušeným sebehodnocením. Během nebezpečných situací v dopravě, které vznikají v důsledku jejich přičinění, zažívají pocity euforie a adrenalinu (Havlík, 2005).

#### *Srovnání osobnosti řidičů bez nehod a s nehodami dle Havlíka (2005)*

<b>Řidiči bez nehod</b>	<b>Řidiči s nehodami</b>
přizpůsobivost	nepřizpůsobivost
předvídavost	impulzivita
optimismus	pesimismus
rozvážnost	vznětlivost
nevzrušivost	vzrušivost
svědomitost	nesvědomitost
rozhodnost	přecitlivělost
vyrovnanost	náladovost
sebedůvěra	úzkostnost
flexibilita	rigidita
sebeovládání	bezstarostnost
spolehlivost	nespolehlivost
vcítění	nedůtklivost
odpovědnost	neodpovědnost
nezávislost	závislost
obezřetnost	neopatrnost, riskování
emoční stabilita	emoční labilita
snášenlivost	agresivita
altruismus	hostilita
zralejší osobnosti	nezralé osobnosti
respekt k autoritám	nerespektování autorit
osobnost bez poruchy	psychopatie

McNally a Stone (2001) přichází s hypotézou o chování typu A, jejímž základem jsou zjištěné údaje o chování lidí, kteří jsou náchylní k onemocnění ischemickou chorobou srdeční. Tito jedinci jsou charakterizováni jako draví, ctižádostiví, impulzivní, se silnou

snahou o výkon, s tendencí riskovat a soutěžit. Další teorií vysvětlující chování nebezpečného řidiče může být dle psychologa L. Jamese nedostatek emocionální inteligence, nízký stupeň morálního vývoje nebo hostilní postoje vůči druhým lidem (Schmeidler a kol., 2004).

Výzkum osobnosti řidičů zkoumal Mikšík (1985) pomocí dotazníků SPIDO a IHAVEZ. Předpokladem je vztah mezi emocionální a regulační složkou. Vedle motivační struktury a struktury schopností představuje jednu z hlavních osobnostních struktur. Bylo zjištěno, že se nehodoví řidiči vyznačují specifickými osobnostními dispozicemi k desintegrovaným systémům jednání ve vztahu k situacím dopravy. Dominantní rysy oproti ostatním aktivním řidičům byly:

- ☠ nižší autoregulace osobnosti, anticipace i odpovědnost, tendence se spoléhat na náhodu
- ☠ neschopnost regulace emocionality, důsledkem je vznik racionální nekorigovatelných, desintegrovaných a emocionálně impulzivních struktur chování během jízdy
- ☠ vznik situační dezorientace, ztráty sebedůvěry, narušení osvojených dovedností nebo neschopnost přizpůsobit aktivity okolnostem a rigidní, neúčelné chování

## 6. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE MOTOCYKLU

V sedle motocyklů dnes můžeme potkat policisty, elektrikáře, lékaře, právníky, ale také kadeřnice, psychologky, politiky, herce a mnoho dalších profesí. Krása motocyklů není jen v pocitu volnosti a svobody, dávce adrenalinu, poznávání krajiny, rozmanitosti vůní, ale také v tom, že přináší pocit sounáležitosti s ostatními motocyklisty nebo i zcela odlišný životní styl oproti jiným lidem.

Současná právní úprava stanovuje podmínku k oprávnění řízení motocyklu na požadavek absolvování autoškoly a získání řidičského průkazu skupiny A, A1 nebo AM. Řidičské oprávnění AM opravňuje k řízení mopedů a malých motocyklů s maximální rychlostí 45 km/hod. Řidičské oprávnění A1 opravňuje k řízení lehkých motocyklů do objemu 125 cm<sup>3</sup> a výkonu do 11 kW. Řidičské oprávnění A se dělí na A18, které opravňuje k řízení motocyklů o výkonu do 25 kW a A21 opravňuje k řízení motocyklů o výkonu nad 25kW. (Chvátaal a kol., 2007).

Motocykly působí více na city než na intelekt. Který motocyklista by odolal pohledu na motocykl, pohlazení laku na benzinové nádrži, zapomněl na vůni motocyklu, jeho benzínu a pneumatik, zapomněl na to, jak ho při projížděce zahřívalo slunce, jak chladné byly ranní stíny, jaký je pocit při akceleraci nebo bušení srdce při myšlence na pád? (Hicks, 2002).

Jedna ze studií, která se zabývala psychologickými faktory řidiče motocyklu, proběhla ve Velké Británii v osmdesátých letech. Zkoumal se vztah mezi řidičovými přesvědčeními a charakteristikami a subjektem udávaným chování (Berry a kol., 2007).

## **6.1 ROZDÍLY MEZI MINULOSTÍ A SOUČASNOSTÍ**

Jednostopá vozidla se objevila na konci 18 století. První motocykl byl sestaven v roce 1885 Dr. Ottem, který zabudoval motor do stroje s dřevěným rámem. Dnes se motocykly vyrábějí na celém světě, zejména v Japonsku, Německu, Itálii, Rakousku a Velké Británii (Wilson, 1993).

V roce 1906 bylo v České republice registrováno 200 motocyklů, dnes je jich registrováno téměř milion. V minulosti se většina motocyklistů mezi sebou znala. Motocykly byly součástí jejich životního stylu, zatímco dneska je motocykl pojímán zejména jen jako koníček. Motocyklisté většinou vlastnili pouze motocykl, případně k motocyklu ještě i starý automobil. Dnes se motocykl pořizuje jako další součást majetku, vedle automobilu, počítače, kola, domu či bytu. V minulosti se lidé o motocykly starali ve větší míře než dnes, kdy si nechají motocykl seřídít či opravit v servise a o technice nemají obsáhlé znalosti. Důvodem tohoto rozdílu je menší konkurence na trhu v minulosti a tedy i menší výběr motocyklů. Motocyklisté tak byli rádi za možnost pořízení si svého poměrně drahého stroje, na rozdíl od dnešní doby, kdy jsou motocykly velice dostupné a mnohem levnější. Dalším rozdílem, který se rozvinul v posledních letech je, že za říditka motocyklů usedá čím dál více žen. Existuje také velké množství internetových stránek, obchodů s motocyklovou tematikou, servisů, motobarů a motocyklových klubů.

## **6.2 VÝBĚR MOTOCYKLU**

Při výběru motocyklu hraje roli několik faktorů, mezi které patří způsob jeho využití, pořizovací cena, vkus, oblíbená značka či barva, osobnost řidiče a další okolnosti. Je důležité si ujasnit, k čemu chce jezdec motocykl využívat, např. pro zábavu, sportovní vyžití, jako dopravní prostředek. K faktoru osobnosti řidiče je nutné vzít v úvahu věk, řidičské umění a fyzické charakteristiky (Zych, 2008).

## 6.3 TYPY MOTOCYKLŮ, JEJICH VLASTNOSTI A OSOBNOST MOTOCYKLISTŮ VZHLEDEM K NIM

### 6.3.1 Chopper / Cruiser

Tyto motocykly mají nízkou výšku sedla, jsou bez kapotáže a s obnaženým motorem (viz příloha 5). Majitelé je většinou zdobí různými doplňky, od kožených třásní, přes chromovaná zrcátka až po nablýskaný motor. Na těchto motocyklech lze relativně pohodlně cestovat, ale pro začátečníka nejsou úplně vhodně. Obvykle jsou totiž vysoké hmotnosti s dlouhým rozvorem kol, který působí těžkosti při průjezdu zatáčkami ([www.svetmoto.cz](http://www.svetmoto.cz)).

Spektrum lidí, kteří se rozhodnou vybrat tento typ motocyklu je značně široké. Většinou se ale pro něj rozhodnou lidé, kteří chtějí mít z cesty na motocyklu požitky a pohodu, zažít uvolněnou jízdu s rozhlížením se po krajině. Díky této charakteristice jsou vyhledávány staršími věkovými kategoriemi. Na těchto motocyklech je možné vidět heslo: „*live to ride, ride to live*“. Lidé sedlající choppery, stejně jako u ostatních typu motocyklů, mají svůj styl oblékání. Patří sem černé kožené kalhoty se šněrováním po stranách nebo bez něj, černé kožené bundy, tzv. křiváky, černé kožené vesty, šátek na hlavě, otevřená helma a masivní obuv.

Při vyslovení slova Harley Davidson je téměř každému jasné, o jaký typ motocyklů se jedná. Tyto motocykly jsou spojeny značkou se stoletou tradicí, s původními motocyklovými kluby MC v USA a představují pro svého majitele jistou prestiž. Prestiž je spojení úcty, významu a vlivu, což znamená vysoké ocenění jeho osoby sociálním okolím. Jedinec to pak vnímá jako vysokou hodnotu sebe samého (Nakonečný, 1998). Touha po prestiži může být silným motivem k pořízení si motocyklu. V České republice existují kolem každého prodejce motocyklu Harley Davidson tzv. HOG *Harley owners group*, který sdružuje majitele těchto strojů z konkrétní lokality. Tyto kluby mají svou vlastní hierarchii, pravidla a žijí svým vlastním životem, tedy pořádají své motocyklové srazy, první a poslední vyjížďku roku, plesy a mají své klubové barvy. Oblečení jsou do originálního oblečení Harley Davidson, které je nejčastěji v barvě oranžové a černé. Kromě oblečení je možné vidět široké spektrum doplňků s logem této značky, od koberečků pro psy, hrníčků, nožů, brýlí až po spodní prádlo. Nyní mohou majitelé těchto motocyklů použít také kreditní kartu Harley Davidson, vodu po holení, pivo anebo panenku Barbie Harley (Wilson, 2001). Kolem motocyklů Harley Davidson panuje řada mýtů. Jedním z nich je, že si je kupují buď lidé z vyšších sociálních vrstev, tzv. zbohatlíci nebo naopak ostří muži, podivíni (Somerauer, 2009). Dneska již je tento motocykl dostupný i finančně a

proto není možné majitelé těchto strojů takhle jednoznačně rozdělit. Je ale faktem, že když už si chtějí bohatí lidé, kteří dosud žádný motocykl nesesdlali, pořídit značku jisté prestiže, tak tou je právě Harley Davidson.

### **6.3.2 Cestovní motocykly**

Tyto motocykly patří do skupiny universálnějších strojů. Jsou vhodné pro rekreační vyjížděky, menší sportovní vyžití, ale také pro dlouhé cesty do cizích zemí. Můžou být celokapotované s vysokým větrným štítem, polokapotované nebo úplně nahé, takzvané naháči (viz příloha 6).

První skupinou jsou cestovní motocykly na silnici. Tento typ motocyklů, vzhledem k jízdním vlastnostem, množstvím výkonových verzí, je nejvhodnější pro začátečníky, zejména jsou oblíbené u žen začátečnic. Lidé vlastníci cestovní motocykly se při jízdě chrání pomocí textilního motocyklového oblečení různých barev.

Druhou skupinou jsou cestovní neboli silniční endura. Jsou to motocykly větších rozměrů, vysoké výšky sedla a vyšší hmotnosti. Jsou vhodné nejen na silnici, ale také na nezpevněný povrch k východním národům. Tento typ motocyklu si nejčastěji pořizují lidé, kteří se věnují mototuristice a spojuje je láska k motocyklům a k turistice. Jejich heslem je „*my ride, my story*“.

### **6.3.3 Sportovně cestovní motocykly**

Tyto motocykly, většinou s velmi výkonnými motocyklovými motory, z nichž některé z nich jsou schopny vyvinout rychlost více než 300 km/hod, se zároveň užívají i na delší cestování (viz příloha 7).

### **6.3.4 Supersportovní motocykly**

Tyto motocykly jsou charakterizovány velmi výkonným motorem, nízkou hmotností, jsou celokapotované, výrazných barev a do začátku nepříliš vhodné, pokud není motor ve verzi se sníženým výkonem (viz příloha 8). V dnešní době si je pořizují stále častěji mladí lidé, kteří touží po rychlosti a adrenalinu, aniž by předtím měli zkušenost s motocyklem nižšího výkonu. Majitelé těchto motocyklů je často využívají ke sportovním účelům na motodromech nebo jezdí na vyhlášených úsecích silnic s množstvím zatáček. Tyto motocykly si kupují lidé, kteří mají rádi rychlost, líbí se jim repliky závodních strojů anebo se jim líbí design těchto strojů. Při jízdě se řidiči chrání koženými kombinézami výrazných barev s chrániči a kolenními slidery z důvodu kontaktu kolen s vozovkou při vysokých náklonech v zatáčkách. Jak je uvedeno výše, schází se na úsecích silnic plných zatáček, jezdí na motocyklové srazy a také na závody motocyklů na umělých nebo přírodních okruzích. Někteří mají svůj závodnický motocyklový idol, podle kterého se snaží upravit

motocykl nebo jeho charakteristikami označí svojí kombinézu či motocykl, např. motocykl v barvách idolu, číslo 46 jako číslo závodníka Valentina Rosiiho.

### **6.3.5 Endura a cross motocykly**

Motocykly typu endura mohou být jak výše uvedená cestovní endura nebo endura a cross do terénu (viz příloha 9). Jsou vhodné do lehkého a středně těžkého terénu ([www.svetmoto.cz](http://www.svetmoto.cz)). Řidiči těchto strojů na nich mohou jezdit prakticky po celý rok, bez ohledu na počasí. Mají vyšší sedlo, nižší hmotnost a vyšší výšku, která po nasednutí v důsledku tlumení klesne. Je možné s nimi jezdit v lese, na polích, loukách a provádět menší skoky.

Kategorie cross jsou motocykly určené k závodním účelům na motokrosové tratě. Jedná se o čistě závodní motocykly (Schermer, 2008). Při jízdě se řidiči chrání pomocí speciálních plastových chráničů, přes které mají oblečený různě barevný dres.

Vlastníci těchto motocyklů se schází na enduro srazech, lesních úsecích či tratích a v motokrosových areálech.

### **6.3.6 Skútry a mopedy**

Skútry a mopedy jsou motocykly určené pro provoz ve městech. Existují také skútry vyšších objemů, které se využívají na delší cestování.

### **6.3.7 Streetfightery a trialy**

Jsou to motocykly určené ke zkoušení a učení se různých triků s motocyklem, např. jízda po předním a zadním kole.

### **6.3.8 Minibiky**

Zmenšenina sportovního motocyklu, která je určena pro přípravu malých závodníků na specifických tratích, ale také pro zábavu dospělých, kteří k jízdě na těchto strojích využívají haly a různá parkoviště před obchodními domy.

### **6.3.9 Sidecary**

Sidecary jsou motocykly s postranním vozíkem.

### **6.3.10 Veteráni**

Veteráni jsou staré motocykly, které se podle stáří dělí do jednotlivých skupin. Majitelé těchto strojů pořádají závody a o své motocykly se starají s velkou péčí.

### **6.3.11 Freestyle motocross**

Jedná se o show, při které jezdci s motocykly provádí různé velmi nebezpečné, vysoké a daleké skoky, například salta.

## 6.4 VLASTNOSTI A PROBLÉMY JÍZDY NA MOTOCYKLU A POŽADAVKY NA OSOBNOST MOTOCYKLISTY

Řízení motocyklu na rozdíl od řízení automobilu klade na řidiče vyšší požadavky. Od řidiče motocyklu je vyžadována značná koordinace pohybů, kterou si osvojuje v průběhu senzomotorického učení. Jeho podstatou je vytvoření vizuálně motorické koordinace, tedy pohybových struktur založených na vzájemné koordinaci pohybů a pohybů se sensorickými dojmy. Výsledkem jsou pak motorické návyky v podobě různých pohybových dovedností, které se v průběhu výcviku neustále rozvíjejí, stávají se přesnější, koordinovanější, spojují se v celky, rytmizují se a automatizují (Nakonečný 1995).

Řidič motocyklu by měl vnímat motocykl téměř všemi smysly. Vnímání je charakterizováno jako v mozku se vytvářející obraz vnitřního a vnějšího prostředí, který je zprostředkovaný smyslovými orgány (Nakonečný, 1995). Zrak slouží ke zjištění nerovností, olejových skvrn, nafty, šterku, písku, střepů a bláta na cestě, což vše by jinak mohlo způsobit pád. Sluch signalizuje pohyb změnou intenzity jízdních zvuků z okolního provozu, může zabránit kolizi s předjíždějícím vozidlem, jelikož zorný úhel zpětných zrcátek je omezen. Čich podobně jako zrak pomáhá zjistit například naftové skvrny, které, jak je uvedeno výše, mohou přivodit pád. Hmatem se ovládají důležité prvky na motocyklu a motocykl ve velmi nízkých rychlostech, ve vyšších rychlostech je motocykl řízen přenášením váhy těla jezdce. Pokud se vyskytne na silnici vážnější situace, musí řidič motocyklu v jednom okamžiku pravou rukou ovládat páčku brzdy předního kola motocyklu a zároveň touto rukou ubírat plyn, levou rukou ovládat páčku spojky, levou nohou řadit nižší rychlostní stupeň, pravou nohou citlivě brzdit zadní kolo a k tomu všemu tělem řídit motocykl. Je proto velice důležitý soulad jezdce a motocyklu. Změny tělesných funkcí, zrychlení tepu a dechu, napnutí a zatnutí svalových skupin, křečovitě sevření rukou na říditkách, vedou ke ztrátě integrity soustavy člověk a stroj (Motorrad a kol., 2006).

Na motocyklisty jsou kladeny větší nároky na koncentraci pozornosti než na ostatní řidiče. Musí být neustále ve střehu. Pozornost je chápána jako aktuální stupeň aktivity psychických funkcí. Je nejen zaměřené vnímání, ale také určitý stav vědomí, tedy stupeň jasnosti a zřetelnosti vnímaného objektu. Jejými základními vlastnostmi jsou intenzita, stálost, rozsah a přenášení (Nakonečný, 1995). Jakékoliv emoční rozladění, ve smyslu agrese, zlosti, vzteku či smutku, stres, nemoc, alkohol můžou velice negativně ovlivnit bezpečnost.

Řízení motocyklu je náročnější a psychicky vyčerpávající než řízení auta. Řidič se mnohem rychleji unaví, obtížněji se rozhoduje, zvláště při nutnosti rychlého rozhodování



ve vyšších rychlostech. Únava a vyčerpanost ovlivňuje koncentraci pozornosti, rovnováhu, zrakové vnímání a celkově má tedy vliv na schopnost udržet stroj pod kontrolou (Thoeming, 2004).

Jezdec je v průběhu jízdy vystaven mnohým vjemům, které musí bleskurychle zpracovat. Mezi ně patří kopce, krajiny, zatáčky, křižovatky, napojení cest, okraj vozovky, zvířata, vítr, dopravní značení, značení na vozovce, změna povrchu vozovky, vyjeté koleje a další. Problémy mohou nastat například při pozici slunce nízko nad obzorem, skupinové jízdě či prvních jízdách po zimní pauze (Motorrad, 2006).

Mnoho řidičů si jízdou na motocyklu dokazuje své osobní kvality, zvyšují si ego nebo ukazují nadřazenost nad ostatními (Chvátal a kol., 2007).

Motocykl je na rozdíl od automobilu stabilizován rotujícími hmotami kol, které neumožní jako u automobilu rychlou změnu směru jízdy. Díky této vlastnosti motocyklu je nutná daleko větší předvídatost řidiče motocyklu.

Jezdec má mít povědomí o slepých úhlech zrcátek automobilů a zdržovat se v této zóně co nejkratší dobu. Silnice může být v zatáčkách silně potřísněná naftou či štěrkem, proto by se zde neměl pokoušet překonávat s motocyklem hranice možností (Motorrad kol., 2006).

Aby se reakční doba snížila a soustředění na jízdu bylo úplné, je důležité co nejrychleji zvládnout techniku jízdy a překonat tak začátečnické období (Chvátal a kol., 2007).

Rovněž výběr motocyklu je důležitý faktor. Řidič, který nedosáhne při zastavení nohama na zem nebo je naopak příliš velký na daný motocykl, vybere si motocykl velké hmotnosti a ta mu poté brání v manipulaci, s sebou přináší nebezpečí pádu. Podobně motocykly ve špatném technickém stavu, o které se jejich majitelé nestarají, zvyšuje riziko pádu či nehody.

U jezce je kromě výše uvedeného důležitá jistota v ovládnání stroje, zkušenosti a znalost nebezpečí. Je nutné si pěstovat cit pro stroj, jezdec by měl znát vlastnosti a možnosti svého stroje (Chvátal a kol., 2007).

Jízda na motocyklu na rozdíl od řízení automobilů vyžaduje naučení se rovnováhy a stability, jelikož je motocykl k silnici držen pouze dvěma koly. Jednostopá vozidla jsou nestabilní, i když jsou v pohybu (Hicks, 2002). Náročná na rovnováhu je zejména jízda ve velmi malých rychlostech. Rovněž brzdění na motocyklu vyžaduje zkušenosti. Lidé dokáží současně provádět více úkonů pouze tehdy, když probíhají a jsou řízeny v různých rovinách. První je plná vědomá kontrola a druhá je automatické reflexní jednání. Je proto nutné brzdění natrénovat a zautomatizovat. Ve chvíli, kdy je potřeba brzdít, se netrénovaným řidičům zužuje pozornost, panicky se soustředí na překážku, ruce i nohy jim

vypovídají službu, ačkoliv by v této chvíli mělo celé tělo reagovat a pracovat koordinovaně. Většinou tak následuje pád (Motorrad a kol., 2006).

Působením strachu a stresu vzniká při jízdě na motocyklu celá řada pochybení. Podnětem může být nečekané odbočení předjížděného automobilu, šterk v zatáčce, vlastní domnělé pocity, např. vysoká rychlost do zatáčky. Nejhorší účinek strachu je pocit nemožnosti odvrátit blížící se nehodu a tím omezení či úplné potlačení rozhodovací role (Motorrad a kol., 2006).

Dalšími problémy, které se vážou k jízdě na motocyklu, jsou prochladnutí z nedostatečného oblečení, nižší teploty vzduchu a odpařování vlhkosti vysrážené na oblečení, přehřátí v kombinéze při vysokých teplotách a křeč svalů (Motorrad a kol., 2006).

Vůči řidičům motocyklů se ve společnosti uplatňuje celá řada předsudků. Předsudky jsou zvláštní druhy postojů. Jsou to nepřátelské a iracionální postoje vůči etnickým, náboženským a jiným skupinám. Řidiči motocyklů jsou veřejností a médii v České republice vnímáni zejména jako dárci orgánů, tedy za lidi, kteří jezdí rychle, bezohledně a většinou jejich jízda na motocyklu končí tragicky, poté jsou považováni za rebely, volnomyšlenkáře, nezávislé jedince, případně agresory a egoisty. Nepřátelské chování zaměřené vůči motocyklistům se pak projevuje následujícími způsoby. Někteří řidiči v dopravě provádějí motocyklistům bezdůvodné schválnosti, které jsou podpořeny předsudky, například vytlačování ze silnice, neumožnění předjetí, otevření dveří v koloně v momentu, kdy jí projíždí motocyklista, projetí těsně kolem motocyklu při předjíždění, vyhození předmětů z oken vepředu jedoucího vozidla pod kola motocyklu. V poslední době je možné slyšet a číst v diskuzích na internetu řadu negativních projevů vůči motocyklistům, od bagatelizace smrtelných následků v důsledku nehody až po přání smrti ostatním motocyklistům.

## **6.5 KATEGORIZACE MOTOCYKLISTŮ**

Stejně jako existuje množství typů motocyklů, existují i různé typy řidičů motocyklů. Samozřejmě je nejde všechny zcela jednoznačně vypsát a vymezit, ale je možné se pokusit některé z nich charakterizovat.

### **6.5.1 Ženy na cestovním motocyklu**

Ženám s cestovním motocyklem, jde převážně o požitek z příjemného a klidného cestování. Většinou dodržují pravidla silničního provozu a motocykl jim slouží jako prostředek k dostání se do zajímavých krajín a míst. Jde jim převážně o výlety.

### **6.5.2 Mladí muži na silných supersportovních motocyklech**

Mladí kluci na silných motocyklech jsou nebezpečnou kombinací na silnici. Motocykl jim slouží zejména k získání adrenalinu, předvádění se před ostatními a zvýšení svého ega. Ve městech můžeme pozorovat jejich jízdu po zadním, z každé křižovatky se snaží z motocyklu získat maximum, nepřilíš předvídají a jezdí bezohledně.

### **6.5.3 Ženy a muži na endurech a cross motocyklech**

Ženy a muži na enduro a cross motocyklech můžou na svých strojích jezdit za každého počasí. Neradi jezdí na silnici, kde mohou být ohrožováni jinými účastníky silničního provozu. Naopak mají rádi jízdu v přírodě. Motocykl jim slouží především k zábavě.

### **6.5.4 Starší muži a ženy na veteránech**

Muži či ženy, ale ženy ve velmi omezené míře, věnující se veteránům, můžeme potkat zejména na závodech veteránů. O své motocykly pečují ve zvýšené míře, ale na silnici je potkáme velmi zřídka. Motocyklům se většinou věnovali od ranného mládí a jejich záliba jim zůstala až dodnes.

### **6.5.5 Střední věk na chopperech**

První skupinou jsou řidiči, kteří jezdí na chopperech delší dobu. Kupují si postupně silnější stroje nebo novější motocykly, ale u chopperů většinou zůstávají. Druhou skupinou jsou lidé, kteří jezdili na více typech motocyklů a vzhledem ke zkušenostem a jistému zklidnění si pořídí choppera pro pohodovou jízdu na výlety.

### **6.5.6 Střední věk a starší jedinci, kteří si po mnoha letech neježdění na motocyklu, motocykl znovu pořídí**

Lidé, kteří před mnoha lety jezdili na motocyklu, většinou na motocyklech značky Jawa a ČZ, se nyní rozhodnou znovu pořídít motocykl. Vzhledem ke svým jezdeckým možnostem se rozhodnou většinou pro choppery, ale jsou i takoví, kteří si koupí sportovní motocykl či cestovní enduro. Od dob, kdy jezdili na motocyklech, se mnohé změnilo. I když si koupí choppera či cestovní enduro, tyto stroje mají více než čtyřnásobný výkon oproti tehdejším strojům. Občas se tak stane, že po prvních projížďkách následuje pád či nehoda a někteří z nich na motocyklech dále nepokračují.

### **6.5.7 Muži a ženy si pořídí motocykl po rozvodu**

Muži a ženy, které jsou v omezené míře, si po rozvodu pořídí motocykl v důsledku dostatku volného času, peněz a jako výraz nezávislosti či protestu vůči bývalému partnerovi, který motocykly neuznával.

### **6.5.8 Motocyklisté po nehodě**

První skupinou jsou ti, kteří se po nehodě snaží, co nejrychleji to je možné, usednou zpět na svůj starý nebo nový motocykl. Někteří se z nehody poučí ve smyslu opatrnější a předvídavější jízdy, jiní jezdí stejně či podobně jako před nehodou. Druhou skupinou jsou ti, kteří se po nehodě již na motocykl neposadí, ale nikoliv ze zdravotních důvodů, nýbrž ze strachu o svůj život. Uvědomili si, že jízda na motocyklu je v dnešním provozu nebezpečná, nebo že nemají dostatek schopností na řízení tohoto stroje. Třetí skupinou jsou ti, kteří mají po nehodě závažné zdravotní následky, bránící jim v řízení motocyklu či alternativy k motocyklu. Poslední skupinou jsou ti, kteří sice mají zdravotní následky, ale stále se cítí být motocyklisté. Můžou vyměnit typ motocyklu za jiný, který jim vzhledem ke zranění umožní jízdu, upraví si ho pro svoji potřebu, anebo si pořídí čtyřkolku. Dokonce existuje Motoklub vozíčkářů.

### **6.5.9 Partner/ka či manžel/ka přivede k motocyklům**

Tato varianta je častá zejména u párů, ve kterých muž jezdí na motocyklu a jeho žena nějakou dobu jako spolujezdec. V poslední době se ale objevují i varianty opačné, kdy jezdí dívka či žena a přivede k motocyklu svého partnera. Doba jízdy na motocyklu v roli spolujezdce může být různě dlouhá, od několika měsíců až po několik let. Poté se spolujezdec rozhodne udělat si také řidičský průkaz a pořídít motocykl. Pár pak spolu jezdí na vyjížděky a zkušenější partner učí jezdit méně zkušeného.

### **6.5.10 Mladí řidiči na nízko objemových motocyklech**

V mladém věku je nejvýhodnější pořídít si lehký a nízko objemový motocykl, jednak kvůli nízkému věku řidiče a omezeným možnostem řidičského oprávnění, ale také z důvodu jeho jízdních vlastností.

### **6.5.11 Řidiči skútrů**

Skútry v posledních letech zažívají velký boom. Oblíbili si je lidé nejen ve městech, kde slouží na dojíždění do práce, na nákup nebo jen tak na menší výlet. Dnes je možné v obchodech již koupit také elektrický skútr, který je šetrný vůči životnímu prostředí a velice tichý.

### **6.5.12 Motocyklisté nad 60 let (viz. příloha 10)**

Mnoho starších lidí si teprve začne užívat života. Není tolik povinností, děti jsou odrostlé, je větší tolerance mezi partnery. Někteří starší lidé chodí do parku, na ryby nebo jezdí na zájezdy s důchodci. Motocyklisté nad šedesát let jezdí na výlety na motocyklu a to mnohem opatrněji než mladší řidiči. Pořádají také skupinové vyjížděky a někteří dokonce přemluvili k jízdě i svou ženu (<http://motorkarinad60let.cz>).

### **6.5.13 Policisté na motocyklech (viz příloha 11)**

Motocykly pro policisty jsou určeny zejména ke kontrolám řidičů, ale také se účastní různých motocyklových akcí. Motocykly jsou vybaveny radary se záznamovým zařízením, které může zdokumentovat rychlou jízdu, aniž by řidiče museli složitě stíhat ([www.policie.cz](http://www.policie.cz)).

Tito policisté mají své webové stránky a klub s názvem Motoklub Policie ČR a pořádají mezinárodní motocyklový sraz policejních motocyklistů ([www.blueknights.cz](http://www.blueknights.cz)).

### **6.5.14 Instruktoři v autoškole a motoškole**

Instruktoři v autoškole nemají jednoduchou práci. Při jízdě s každým účastníkem výcviku na motocyklu riskují pád, který občas nastane, ať již v důsledku nezkušenosti žáka nebo v důsledku jízdy ostatních řidičů provozu. Přesto mají instruktoři k motocyklům vztah a sami většinou také motocykl vlastní.

Instruktoři v motoškole, která se koná například v Brně na Masarykově okruhu, se snaží naučit začátečníky, ale většinou již pokročilé řidiče s detailnějším ovládním svého motocyklu a se zásadami bezpečné jízdy v běžném provozu ([www.automotodrombrno.cz](http://www.automotodrombrno.cz))

### **6.5.15 Testovací jezdci**

Testovací jezdci jsou z řad redaktorů motocyklových časopisů, kteří testují motocykly jako součást své práce. Testování motocyklů zahrnuje jízdu na různých motocyklech, jejich porovnání mezi sebou a následný popis údajů.

### **6.5.16 Závodníci**

Závodníci jsou motocyklisté, kteří se účastní závodů na motocyklu. závody mohou být na přírodních okruzích nebo na uměle vybudovaných okruzích, v České republice jsou v Brně a v Mostě. Na přírodních okruzích je možné vidět motocykly různých typů, od veteránů, přes sidecary až po supersportovní motocykly, zatímco na umělých okruzích během závodů můžeme vidět pouze supersportovní motocykly. Závodníci své motocykly neustále předělávají, ladí a vylepšují. Pro motocyklovou veřejnost se pořádají i speciální jízdy, kdy si každý zájemce může vyzkoušet závodní jízdu na umělém okruhu.

### **6.5.17 Řidiči mopedů**

Většinou se jedná o starší muže, kteří využívají tento typ motocyklu pouze jako dopravní prostředek a nemají k motocyklům bližší vztah. Z tohoto důvodu se mezi motocyklisty neřadí.

## 6.6 ŽENY NA MOTOCYKLECH

V minulosti byly ženy na motocyklech spíše raritou, dnes je tomu ale již opačně. Téměř v každé skupině jedoucích motocyklistů můžeme potkat ženu jako řidičku. Motocyklistky pořádají motocyklové srazy pro ženy všech věkových skupin a typů motocyklů, mají své webové stránky a některé si také samy své motocykly opravují. Ženy sedlají kromě motocyklů vhodných pro ženy také motocykly silných obsahů, velké hmotnosti či výšky. Není tedy možné charakterizovat typický motocykl pro ženu či typickou ženu na motocyklu. Ženy se často snaží spojit motocykly s dobročinností a pořádají různé sbírky a akce, jak je již napsáno v kapitolách výše. Zájem mužů o motocykly byl vždy, ale zvýšený zájem žen o motocykly je možné pozorovat teprve v posledních letech. Z tohoto důvodu některé firmy začínají vyrábět šperky ve tvaru motocyklu, helmy či motocyklové oblečení, které je upraveno dle vkusu žen. Je například možné sehnat helmu, oblečení či motocykl růžové barvy s květinami. Bohužel ale také se vzrůstajícím počtem žen řidiček roste počet smrtelných nehod motocyklistek.

Australská studie zjistila, že ženy začnou řídit motocykl v důsledku svého partnera, aktivního řidiče motocyklu (Berry a kol., 2007).

## 6.7 JÍZDA VE SKUPINĚ

Jízda ve skupině je specifickou záležitostí. Někteří řidiči si jízdu ve skupině oblíbili z důvodu zisku praktických zkušeností od ostatních motocyklistů, vyššího pocitu bezpečnosti na silnici, příležitosti k zábavě a zisku přátelství. Naopak někteří řidiči se jízdě ve skupině vyhýbají z důvodu různých jezdeckých schopností a vzniku nebezpečných situací mezi jezdci (Berry a kol., 2007).

Jízdu ve skupině můžeme rozdělit na jízdu v maximálně třech lidech, ve více lidech a poté na velkou skupinovou vyjížděku. Jízda v maximálně třech motocyklistech je nejčastější variantou. V případě potřeby může druhý dojet pro pomoc a zkušenější učí méně zkušeného. Při jízdě ve větší skupině hrozí zvýšené riziko vzniku nebezpečných situací. Jezdci jsou různě zkušení, dochází k soutěžení a menšímu soustředění se na jízdu. Velká skupinová vyjížděka s sebou přináší také jistá rizika. Jízda je většinou pomalá a může se stát, že někteří jedinci nevydrží a s motocyklem provádí různé triky, jezdí kolem ostatních blízko a rychle a vzniká tak řada nebezpečných situací. Dalším problémem může být neznalost pravidel při jízdě ve skupině, tedy dodržení bezpečného odstupu a rozestupů. Velké skupiny mohou být složené z motocyklů různých typů, značek a jezdců různého stáří, ale častěji se skupiny formují dle pohlaví, příslušnosti k motocyklovému klubu,

značky motocyklu nebo věku. Příslušnost ke skupině a tedy i skupinové jízdy zvyšují pocit sounáležitosti a sociální identity. Nakonec i jedinec, který jezdí sám, se cítí být příslušníkem motocyklistů.

## 7. NEHODOVOST SE ZAMĚŘENÍM NA MOTOCYKLY

V posledních letech se data tragických nehod příliš nemění a motocyklisté zaujímají deset procent všech mrtvých na našich silnicích. Česká republika je v Evropské unii tímto vysokým číslem známá. Příčiny nehod přetrvávají. Patří mezi ně nepřiměřená rychlost a způsob jízdy, nesprávné předjíždění, nedodržení bezpečné vzdálenosti a nedání přednosti v jízdě. Motocyklistů je v České republice v současné době více než milion. Převážná většina mrtvých motocyklistů jsou mladí, tělesně zdraví lidé ve věku od dvaceti do třiceti let s krátkou řidičskou praxí, jezdící velice divoce ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

Mladí lidé, zejména mladí muži, se všeobecně více ubírají k rychlé a riskantní jízdě než starší lidé. Problémem je nižší ovlivnitelnost mladých lidí ke snížení riskantního chování. Je pravděpodobné, že být mladý má větší vliv na vznik nehody u řidičů motocyklů než u řidičů ostatních typů vozidel. Zprv je to z důvodu většího počtu mužů motocyklistů než žen, zadruhé věk hraje větší roli z hlediska rizikového chování u mužů než u žen, zatřetí působí silný tlak vrstevníků k exhibici na motocyklu, začtvrté dynamika motocyklu vyžaduje živější reagování než při řízení auta a zapáté bezpečné řízení motocyklu vyžaduje souhrn kognitivních funkcí a procesů. Studií Beirnesse a Simpsona v devadesátých letech bylo zjištěno, že u mladých lidí, kteří havarovali, se objevují širší problémy v chování (Berry a kol., 2007).

Nejčastějšími zdravotními následky dopravních nehod motocyklistů jsou otevřené, komplikované zlomeniny dolních končetin, vážné úrazy hlavy, i přes použití přilby, zlomeniny obličejových kostí, úrazy páteře a zlomeniny pánve ([www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)).

Za hlavní složky selhávání se považují zejména nevyvážená či narušená struktura osobnosti, nedostatečná psychosomatická kapacita, řidičská inteligence, znalosti a dovednosti, aktuálně oslabený duševní, zdravotní a tělesný stav a krátká praxe. Mezi vedlejší složky patří únava, problematická dopravní cesta a značení, nepřizpůsobivost na změny počasí, nerespektování biorytmů, spánkový dluh, alkohol, léky a drogy, technická závada a další ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

Z dopravně psychologických aspektů patří mezi příčiny častějšího selhávání u skupiny divokých motocyklistů jejich nevyvážená osobnostní struktura. Výsledky psychodiagnostických vyšetření podporují hypotézu, která tvrdí, že je rozpor mezi přiměřenými schopnostmi a nepřiměřenými vlastnostmi. Schopnost vnímání, která zahrnuje zpracování sensorické stimulace do významového obrazu, koncentrace pozornosti, zrakové diskriminace, hodnocení, rozhodování a reagování, jen ve výjimečných případech spadne do podprůměrných hodnot, zatímco osobnostní profil se nachází v negativním poli, což znamená, že do popředí vystupují egocentrismus, nepřizpůsobivost, oslabená anticipace a obezřetnost, emoční labilita nebo naopak nepřiměřený chlad, velmi nízká autoregulace i sebecit, lehkomyšlnost, vzrušivost, prchlivost, ambicióznost, snížená anebo přemrštěná sebejistota, nevázanost, nezodpovědnost, nesvědomitost a nespolehlivost. Zřetelné jsou sklony k agresivitě, soutěživosti, exhibici, svéhlavosti, netrpělivosti, sebeprosazování, nekritičnosti, tendence vyhledávat adrenalinové prožitky a dobrodružství, riskovat, přeceňovat se, prožívat tenzi, spoléhání se na náhodu, nekonformita, nerespektování autority a přecitlivělost. Častěji se u této skupiny vyskytují rovněž pocity méněcennosti, výlučnosti, nadřazenosti, neohroženosti a nepostižitelnosti ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

## **7.1 STATISTIKA NEHODOVOSTI MOTOCYKLISTŮ V ROCE 2008**

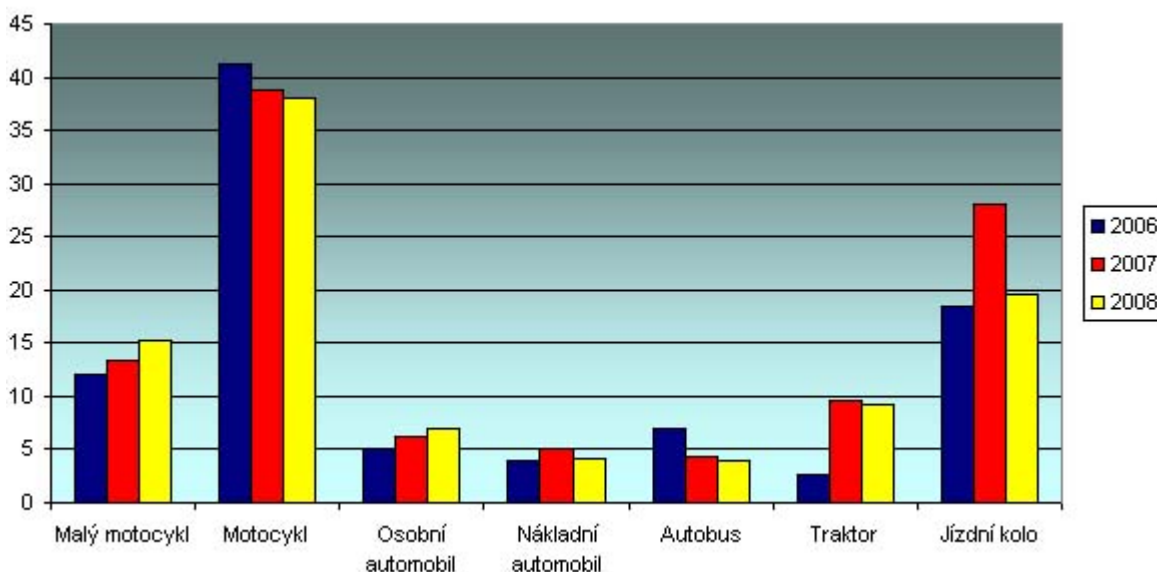
(viz příloha 12, 13)

V roce 2008 zavinili řidiči motocyklů 2% z celkového počtu dopravních nehod. Z celkového počtu nehod motocyklistů zavinili motocyklisté 46% nehod, což je přibližně polovina. Došlo k 3406 nehodám motocyklistů, z toho bylo zraněno 1329 motocyklistů. Nejhorší ukazatel závažnosti nehod je u motocyklů, kde na 1000 nehod připadá 38 usmrcených osob. Průměrná hodnota tohoto ukazatele přitom představuje 6,19 usmrcených lidí připadajících na 1000 nehod. V roce 2008 byl zaznamenán druhý nejvyšší počet usmrcených řidičů motocyklů (101 osob) za období 2004 až 2008, a to i přes skutečnost, že oproti roku 2007 došlo k poklesu usmrcených o 14 osob. Téměř každý desátý usmrcený člověk z celkového počtu usmrcených osob byl řidič motocyklu, přičemž usmrcení motocyklisté tvořili 10,2 % z celkového počtu usmrcených osob. Každý 7,6. těžce zraněný člověk při dopravní nehodě a každý 18. lehce zraněný člověk byli motocyklisté. Řidiči motocyklů ve věku do 25 let zavinili 37% všech dopravních nehod. Procento usmrcených osob při dopravních nehodách zaviněných motocyklisty ve věku do 25 let bylo 27%. Z celkového počtu 108 usmrcených řidičů a spolujezdců na motocyklech jich bylo 71



usmrceno při nehodách zaviněných samotnými motocyklisty. Každá 1,3 usmrcená osoba při dopravních nehodách zaviněných motocyklisty se stala z důvodů nepřiměřené rychlosti. Nejčastější detailnější příčinou dopravních nehod zaviněných motocyklisty bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky. Nejčastěji zavinili dopravní nehodu motocyklisté s motocyklem vyrobeným v letech 2005 až 2009 a objemu 460 až 850 ccm. Nejvíce usmrcených motocyklistů bylo u motocyklů objemu 0,86 až 1,25 litru, nejméně u objemu do 100 ccm. Bylo usmrceno sedm spolujezdců. U 0,98 % dopravních nehod za účasti motocyklů byla prokázána účast dvou a více motocyklů, z čehož plyne fakt, že motocyklisté nejsou téměř nikdy účastníci nehod mezi sebou. Nejvíce dopravních nehod motocyklistů zavinili řidiči ve věku 17 let, na druhém místě ve věku 28 let a na třetím místě ve věku 24 let. Nejvíce usmrcených motocyklistů bylo ve věku 25, 27, 28 a 34 let, shodně po čtyřech osobách. Každá 17. dopravní nehoda byla zaviněná motocyklistou pod vlivem alkoholu. Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu tvořily 5,8 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných motocyklisty. Řidiči motocyklů zavinili pod vlivem alkoholu celkem 108 nehod z celkového počtu 7252 dopravních nehod pod vlivem alkoholu (MD a Besip, 2009).

*Závažnost nehod v České republice 2006 - 2008 (www.ibesip.cz)*



## 7.2 PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD MOTOCYKLISTŮ

Jak je již uvedeno výše, z celkového počtu nehod za účasti motocyklu zavinili motocyklisté 46% nehod, což znamená, že v polovině případů jsou jejich nehody zaviněny ostatními účastníky provozu a tento počet se nesníží, pokud si ostatní řidiči nezvyknou na

fakt, že motocyklisti jsou také součástí provozu na silnicích ([www.motoklubpoliciecr.cz](http://www.motoklubpoliciecr.cz)). Nejčastějšími příčinami dopravních nehod jsou:

### **7.2.1 Nepřiměřená rychlost**

Dnes na silnici jezdí velice výkonné motocykly, zejména japonské, anglické a italské, které dovedou vyvinout rychlost přes 270 kilometrů za hodinu a nevídanou akceleraci. Motocyklisté přitom patří k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu, jelikož řidič na motocyklu nemá téměř žádnou ochranu. Po střetu s vozidlem, stromem, patníkem či zvěří končí jeho jízda často těžkým zraněním nebo smrtí ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

U řidičů motocyklů, kteří mají nehodu, lze nejčastěji pozorovat egoismus s agresivitou manifestovanou přemrštěně rychlou jízdou, bezohledností, soutěživostí, sebesprosazováním, nerespektováním autority a ohrožováním ostatních, se zvýšenou potřebou nenechat se nikým a ničím omezovat. Dle statistik za většinou smrtelných a těžkých zranění motocyklistů stojí nepřiměřená rychlost ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)). Řidič na motocyklu oproti řidiči automobilu nevnímá stejným způsobem vysokou rychlost, je zvyklý na zvuk větru kolem helmy a na hlasitost motoru, tuto rychlost je schopen na motocyklu dosáhnout za pár vteřin a při menším nutném řazení rychlostních stupňů. Například pro rychlost 150 kilometrů za hodinu musí řidič automobilu zařadit na pátý rychlostní stupeň, zatímco výkonnějšímu motocyklu stačí stupně dva až tři. Rychlost může z psychologického hlediska budit dojem moci, nepřekonatelnosti, síly a sebedůvěry. Mnozí motocyklisté rychlostí žijí a prožívají příjemné pocity euforie, umocněné růstem hladiny adrenalinu v krvi, aniž by si uvědomovali, jaké riziko jim hrozí v souvislosti s vlastní psychosomatickou kapacitou, dopravním prostředím a podmínkami. Profesionální řidiči, kteří ujeli milion a více kilometrů bez jediné nehody tvrdí, že řidič si může dovolit jen takovou rychlost, na kterou stačí. Musí vědět, že každá silnice a dálnice vyžaduje jinou rychlost, stejně jako počasí nebo hustota provozu. Platí pravidlo, že čím vyšší rychlost, tím vyšší duševní zátěž. Rychlá jízda vyžaduje intenzivnější koncentraci, velice rychlé zpracování informací, hodnocení dopravní situace i prostředí a okamžité správné zareagování, přičemž čas potřebný pro všechny úkony se podstatně zkracuje. Vysoká rychlost omezuje možnost řidiče, aby včas rozpoznal údaje na přístrojích, registroval dopravní informace a zužuje zorný úhel. Vysoká rychlost v neznámém prostředí může zaskočit i zkušeného jezdce. Z tohoto důvodu mladí motocyklisté s krátkou praxí a omezenými dovednostmi jsou na tom mnohem hůře. Psychické procesy jsou zpožděné, problémy nastávají s prostorovým vnímáním, odhadem vzdálenosti a rychlosti jiných

vozidel. Velice nebezpečnou kombinací je nezralý, nezkušený řidič s oslabeným sebeovládáním a s nedostatečnou psychosomatickou kapacitou ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

Velice často dochází k porušování rychlosti v době po ukončení závodů motocyklů. Jezdci odjíždí z parkovišť a snaží se vyzkoušet si podobné pocity a jízdu, jakou zažívali předtím závodníci, ať již na přírodních či umělých okruzích.

### **7.2.2 Nesprávné předjíždění**

K nejnebezpečnějším manévřům na silnici patří předjíždění. Motocyklista musí v okamžiku vyhodnotit množství měnících se údajů, například akcelerační schopnost svého motocyklu, správně zařadit rychlostní stupeň, vyhodnotit povrch a šířku vozovky, rychlost předjížděného auta, odhadnout vzdálenosti protijedoucích vozidel a další. Dále musí počítat se situací za ním a před ním a také s možností, že mu někteří řidiči mohou dělat problémy, zejména znát nevypočitatelné reakce starších a svátečních řidičů. Není také neobvyklé, že se řidiči aut leknou náhlého zvuku motoru silného motocyklu a impulzivně strhnou vůz do strany. Bezpečné předjíždění vyžaduje odpovědnost, zkušenost, dovednost, chladnou hlavu a rozhodnost. Předvídavost a obezřetnost jsou nezbytné předpoklady pro bezpečnou jízdu ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

### **7.2.3 Nedání přednosti v jízdě**

V určitých případech nebyla dána motocyklistům přednost v jízdě, nicméně je tento údaj mnohdy sporný. Stává se totiž, že řidiči motocyklů jedou vysokou a nepřiměřenou rychlostí a automobil přijíždějící z vedlejší silnice je buď zahlédne na poslední chvíli, nebo nepočítá s takovou rychlostí motocyklu. Následky jsou pak samozřejmě velice vážné.

Nezřídka sami motocyklisté zapomínají na přednost v jízdě. Přeceňují se, spoléhají na silný stroj a domnívají se, že svůj manévr s motocyklem za každou cenu zvládnou či stihnou ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

### **7.2.4 Nesprávný způsob jízdy**

Na nedodržení bezpečné vzdálenosti motocyklisté často doplatí. Nezkušení řidiči neumí správně s motocyklem brzdít a vzhledem k tomu, že nedodrží bezpečnou vzdálenost, mohou skončit v kufříku vepředu jedoucího auta nebo spadnou na silnici. Brzdění na motocyklu na rozdíl od brzdění v autě záleží na mnohem více faktorech, tedy na stavu a povrchu vozovky, typu použitých brzdových destiček, okolní teplotě, typu pneumatiky, stavu, typu a nastavení předních vidlic, rychlosti a zkušenostech jezdce.

## **7.3 NEHODY POD VLIVEM ALKOHOLU, LÉKŮ A DROG**

### **7.3.1 Alkohol**

Alkohol v kombinaci s jízdou na motocyklu je velice nebezpečná záležitost. Ovlivňuje schopnost úsudku, narušuje rovnováhu těla, dává řidiči falešný pocit sebedůvěry, neumožňuje mu plně se soustředit a provádět současně více než jednu věc, zpomaluje reakční čas a zvyšuje tendenci k riskování, která zahrnuje špatný odhad vzdálenosti a rychlosti nejen svého motocyklu, ale také ostatních řidičů (Thoeming, 2004).

V roce 2008 zavinili řidiči motocyklů pod vlivem alkoholu celkem 108 nehod (MD a Besip, 2009).

### **7.3.2 Léky**

Některé léky mohou vyvolávat ospalost, závratě, slabost nebo jinak znemožňovat bezpečné řízení motocyklu. Zvláště nebezpečné je spojení alkoholu a léků (Thoeming, 2004).

### **7.3.3 Drogy**

Drogy, například marihuana, negativně ovlivňuje řidičské schopnosti, tedy snižuje schopnost zpracovat informace a způsobuje selhávání pozornosti (Thoeming, 2004).

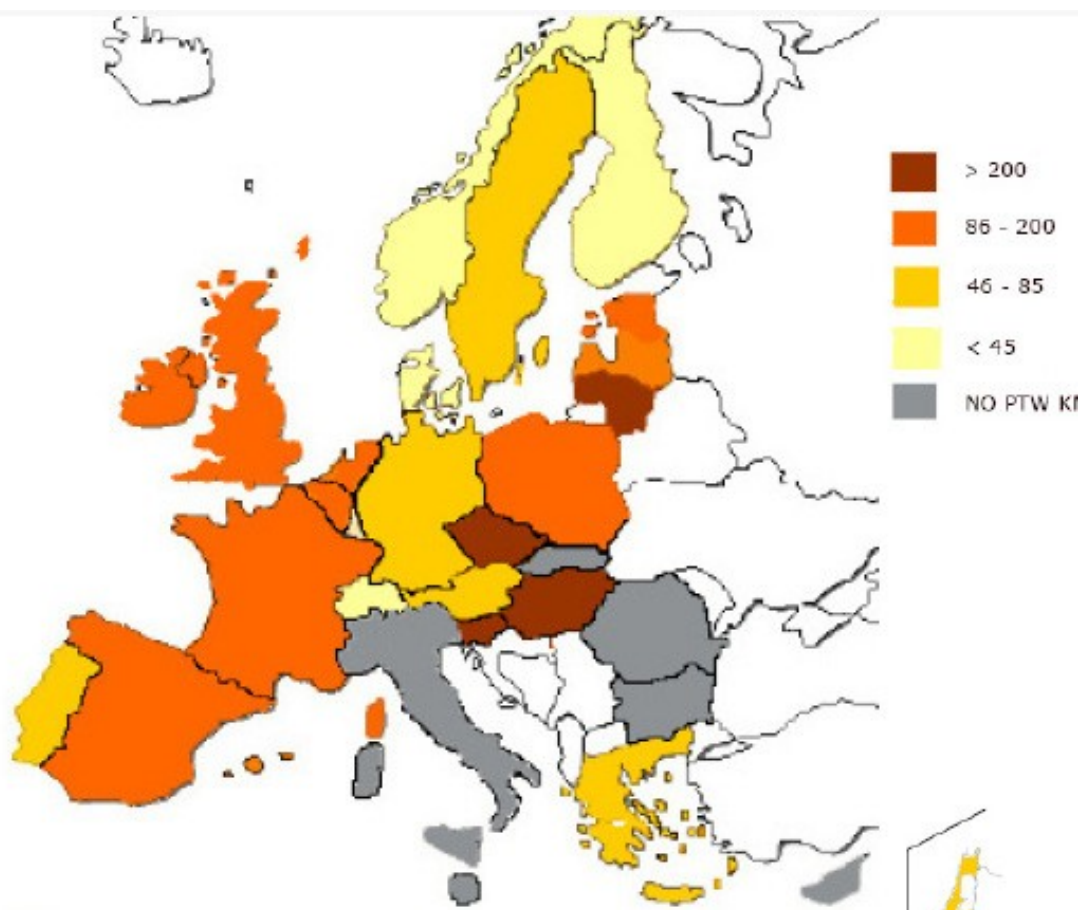
## **7.4 POROVNÁNÍ ČESKÉ REPUBLIKY A EVROPSKÉ UNIE Z HLEDISKA MOTOCYKLOVÉ DOPRAVY**

Jak je již uvedeno výše, podle Evropské rady pro bezpečnost silničního provozu *ETSC*, patří Česká republika ke státům s největším počtem usmrčených motocyklistů v Evropě. Uvádí se, že v roce 2006 bylo ve státech Evropské unie usmrceno 6200 motocyklistů, přičemž motocyklisté tvořili 16% usmrčených při 2% z celkového přepravního výkonu. Největší bezpečnost motocyklistů je v Norsku, Švýcarsku, Dánsku a Finsku, kde připadá 30 usmrčených na miliardu ujetých kilometrů. Dalšími bezpečnějšími státy jsou SRN, Portugalsko, Rakousko, Švédsko a Řecko, kde připadá 86 usmrčených na miliardu ujetých kilometrů. Poté následuje Španělsko, Irsko, Nizozemí, Francie, Velká Británie, Belgie, Estonsko a Polsko, kde připadá 86 až 199 usmrčených na miliardu ujetých kilometrů. Nejhorší stav je v Lotyšsku, Maďarsku, Slovinsku a v České republice, kde připadá více než 200 usmrčených na miliardu ujetých kilometrů. Motocyklisté mají na jeden ujetý kilometr v evropském průměru 18x vyšší pravděpodobnost, že budou usmrceni, než mají řidiči automobilů. Tento údaj se v rámci Evropské unie významně liší, například v Norsku víc jak 6x, ve Slovinsku méně než 50x (MD a Besip, 2009).

V rámci Evropské unie je v 70% případech jednou ze základních příčin dopravních nehod s účastí motocyklů přehlédnutí motocyklisty ze strany řidiče jiného vozidla, 31%

motocyklistů před dopravní nehodou úplně ztrácí schopnost ovládnout svůj stroj. Velkým nebezpečím pro motocyklisty jsou zábradlí, svodidla, dopravní stavby, stromy, sloupy a zařízení podél pozemních komunikací. Při dopravních nehodách utrpí 80% motocyklistů poranění dolních končetin, 56% poranění horních končetin a 46% poranění hlavy, které je ovšem nejčastější příčinou úmrtí motocyklistů (ETSC, 2008).

*Počet usmrcených motocyklistů na 1 miliardu ujetých kilometrů v roce 2006 (MD a Ibesip, 2009)*



## **7.5 PREVENCE NEHOD MOTOCYKLISTŮ**

### **7.5.1 Změny v autoškole**

V autoškolách by měli být řidiči automobilů poučeni o následujících faktech. Motocyklisté jsou také součástí provozu, jezdí velmi často vyšší než dovolenou rychlostí, předjíždí zprava i zleva, motocykl je velice nestabilní a snadno tak může dojít ke smyku, motocyklisty lze snadno přehlédnout, při jejich předjíždění je nutné dodržovat bezpečný odstup a u motocyklu není jednoduché z vyšší rychlosti bezpečně zabrzdřit ([www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)).

V tomto roce chystá ministerstvo dopravy změnu ve výuce pro získání řidičského průkazu na motocykl. Při výuce nebude instruktor sedět na motocyklu společně s žákem, ale naopak bude jezdit za ním v autě. Tímto způsobem se jezdec naučí ovládat motocykl sám, zvyknout si na samostatnou jízdu a ovládání motocyklu. V současné době je možné si ihned udělat řidičský průkaz na motocykl nad 25 kW, pokud člověk dosáhne věku 21 let. Výcvik v řízení vozidla zahrnuje pouze 13 hodin, během kterých se naučí jen základy jízdy a ovládání motocyklu.

### **7.5.2 Změna v systému řidičských průkazů**

Další změna, kterou chystá ministerstvo dopravy v oblasti motocyklů, je dosažení povinného věku 24 let a nejméně dvouletá praxe v jízdě na slabších motocyklech pro získání řidičského průkazu na silný motocykl nad 25 kW ([www.novinky.cz](http://www.novinky.cz)).

### **7.5.3 Dostatek praxe**

Získání řidičského oprávnění na motocykl neznamena, že se člověk stává zcela kompetentním a bezpečným řidičem. Trvá spoustu času, věnovaného tréninku a praxi, než se řidič naučí používat správné jezdecké techniky a dovednosti (Thoeming, 2004). Praxe by měla začínat na motocyklech výkonnostně slabších a poté teprve zkusit přejít k motocyklům silnějším.

Samotná praxe však není rozhodující pro beznehodovou jízdu. Bylo zjištěno u motoristů s dvouletou praxí, že kromě praxe a věku je důležitý také morální profil a osobnostní vlastnosti ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

### **7.5.4 Motocyklové vybavení (viz příloha 14)**

Motocyklové vybavení je jediná ochrana řidiče jednak před vlivy počasí, ale zejména před možným úrazem v důsledku nehody. Základem je povinná helma, která musí bezpečně a pevně pasovat na hlavě. Helma může snížit riziko poranění hlavy při nehodě a chrání obličej před vlivy počasí. Lépe je si pořídit helmu, která bude snáze a rychleji viditelná, stejně jako výběr kombinézy. Kombinéza s protektory chrání jezdce před zraněním a vlivy počasí a pomáhá k lepší viditelnosti ze strany druhých řidičů. Dnes je na trhu různé množství barev v materiálech z kůže a textilu. Kožená kombinéza nabízí lepší ochranu před zraněním, ale v chladném, teplém a vlhkém počasí je značně nepohodlná. Textilní kombinéza je naopak při tomto počasí pohodlnější, ale nenabízí takovou ochranu při zranění. Samozřejmě by měly také být rukavice a vysoké motocyklové boty, pevné v oblasti kotníku (Thoeming, 2004).

### **7.5.5 Správný výběr motocyklu**

Dalším faktorem, důležitým pro prevenci, je samozřejmě výběr motocyklu, který by měl odpovídat věku, řidičským zkušenostem, schopnostem a fyzickým předpokladům řidiče.

### **7.5.6 Motocykl v dobrém technickém stavu**

Důležitá je pravidelná kontrola motocyklu před každou jízdou. Je nutné se přesvědčit, zdali jsou všechny jeho části plně v pořádku, což je nezbytný předpoklad pro bezpečnost.

### **7.5.7 Možnost odreagovat se na motocyklu mimo silnici**

Možnost odreagovat se na motocyklu mimo silnici zahrnuje možnost jízdy na umělých okruzích, tratích či v krytých halách, které by mohly přispět k zisku adrenalinu, ale zejména ke snížení agresivní a rychlé jízdy v provozu.

### **7.5.8 Příručky pro motocyklisty a informace vysílané v médiích**

V zahraničí je možné si koupit knihu či příručku pro motocyklisty, kde se píše jednak o bezpečné jízdě, technice, motocyklovém vybavení, ale také o vlivu stresu, emocí a únavy v kombinaci s jízdou na motocyklu. V České republice zatím není možné sehnat takovou knihu, která by se detailně věnovala celkové přípravě řidiče motocyklu, včetně přípravy psychologické, statistik nehodovosti a dalších informací. Některé důležité informace je ale již možné sehnat na internetu díky organizaci Besip nebo prostřednictvím motocyklových časopisů. Pro řidiče ostatních dopravních prostředků by měl v televizi vzniknout pořad o rozdílech mezi jízdou v autě a na motocyklu, včetně dalších podstatných informací.

# PRAKTICKÁ ČÁST

## 1. VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍLE VÝZKUM

### 1.1 VÝZKUMNÝ PROBLÉM

Výzkum se zabývá popisem osobnosti a osobnostních charakteristik řidiče motocyklu. V české republice se touto problematikou dosud nikdo detailně nezabýval, jedná se tedy o jistou sondu do dané oblasti.

### 1.2 CÍLE VÝZKUMU

Cílem výzkumné části je zejména zjištění některých charakteristik osobnosti řidiče motocyklu, vztahu mezi některými charakteristikami osobnosti a zvýšeným výskytem nehod motocyklistů, formou kvantitativní analýzy osobnostních dotazníků.

Dalšími cíly práce jsou detailnější popis motocyklového života pro „nemotocyklisty“, rozdíly v osobnosti mezi motocyklisty a motocyklistkami, odlišnosti mezi motocyklisty a běžnou populací, popis problémů, které se k řízení motocyklu vážou, typologie motocyklistů, analýza nehodovosti, možnost prevence, ale také snaha napsat ucelenou práci z důvodu neexistence literatury na dané téma. Poznatky této práce by mohly posloužit jednak samotným motocyklistům, ale i ostatním řidičům, kteří tak mohou být informováni o pozitivích a negativích souvisejících s jízdou na motocyklu a také jako podklad pro vytvoření preventivních programů, sloužících ke snížení nehodovosti.

## 2. FORMULACE VÝZKUMNÝCH HYPOTÉZ

### 2.1 HYPOTÉZA 1

**Motocyklisté vykazují vyšší míru agresivity než běžná populace.**

Agresivita v dopravě je velice rizikový faktor a má jasný vztah k nehodovosti. Psycholog L. James tvrdí, že agresivní chování v dopravě je celosvětovým problémem a na základě spolupráce s Evropskými dopravními psychology odhaduje, že je až 80% všech dopravních nehod způsobených agresivním chování řidičů (Schmeidler a kol., 2004).

Nehodovost řidičů motocyklů je velice vysoká. Ukazatel závažnosti nehod je u motocyklů 38 usmrcených osob na 1000 nehod. Průměrná hodnota tohoto ukazatele přitom



představuje 6,19 usmrčených lidí na 1000 nehod. Z celkového počtu nehod za účasti motocyklu zavinili motocyklisté 46% nehod (MD a Besip, 2009).

## **2.2 HYPOTÉZA 2**

**U motocyklistů se vyskytuje zvýšená hladina tendence k rizikovému chování než u běžné populace.**

Výzkum osobnosti řidičů zkoumal Mikšík (1985) pomocí dotazníků SPIDO a IHAVEZ. Bylo zjištěno, že se nehodoví a rizikovní řidiči vyznačují specifickými osobnostními dispozicemi a dominantními rysy, vykazujícími nižší autoregulaci osobnosti, anticipaci i odpovědnost, tendenci spoléhat se na náhodu, emocionální vzrušivost a labilitu, neschopnost regulace emocionality, emocionálně impulzivní struktury chování během jízdy, ztrátu sebedůvěry, narušení osvojených dovedností, neschopnost přizpůsobit aktivity okolnostem a rigidní, neúčelné chování.

## **2.3 HYPOTÉZA 3**

**U motocyklistů se zaviněnými nehodami se vyskytuje vyšší hladina tendence k rizikovému chování než u motocyklistů bez zaviněných nehod.**

Výzkum Mikšíka (1985), viz vysvětlen u hypotézy výše. U motocyklistů, kteří měli nehodu, lze nejčastěji pozorovat egoismus s agresivitou, manifestovanou přemrštěně rychlou jízdou, bezohledností, soutěživostí, sebeprosazováním, nerespektováním autority a ohrožováním ostatních se zvýšenou potřebou nenechat se nikým a ničím omezovat ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

## **2.4 HYPOTÉZA 4**

**Motocyklisté se zaviněnými nehodami vykazují vyšší výskyt lability než motocyklisté bez zaviněných nehod.**

Matthews a kol. (1991) uvádí výzkum, kterým zjistil, že nejvýznamnějším prediktorem stresu byla vysoká míra neuroticismu. Shrnuje, že řidičský stres je spojen s vyšší mírou neuroticismu, agresivity-hostility, výskytem každodenních problémů, sníženou úrovní koncentrace a negativními náladami.

K selhání v dopravě nejčastěji dochází u labilních řidičů, jak extrovertů, tak introvertů, kteří trpí nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolností. U introvertů je dopravní chování poznamenáno tendencí k úzkosti, strnulosti a náladovosti a u extrovertů tendencí k vznětlivosti, impulzivním a zkratovitým reakcím a podrážděnosti (Havlík, 2005).

## 2.5 HYPOTÉZA 5

**U motocyklistů se vyskytuje vyšší hladina tendence k rizikovému chování než u motocyklistek.**

Výzkumy dopravních psychologů zjistili, že ženy oproti mužům jezdí pomaleji, nepožívají alkohol před jízdou, nesoutěží, nepotřebují se před ostatními předvádět, neriskují tolik jako muži, řízení pro ně není forma seberealizace, jsou svědomitější, méně dynamické, lépe znají pravidla, neoplácí chybné chování jiných účastníků, mají vyšší frustrační toleranci, menší ambice vynikat a větší empatii k ostatním účastníkům provozu (<http://ccc.mise.cz>). Jsou ale také emocionálně labilnější, mají slabší psychosomatickou výkonnost, snáze se nechají rozptýlit, hůře reagují na nečekané situace a mají problémy s řešením kritických událostí ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

## 3. TEORETICKÝ RÁMEC VÝZKUMU

### 3.1 CHARAKTERISTKA VÝZKUMNÉHO SOUBORU

Výzkumný soubor motocyklistů se skládá ze 100 lidí, z nich je 50 žen a 50 mužů. Řidiči jsou rovnoměrně rozdělení z hlediska pohlaví a věku do věkových kategorií a typu motocyklu:

**Tabulka 3.1.1: Rozdělení počtu respondentů dle pohlaví, věkové kategorie a typu motocyklu**

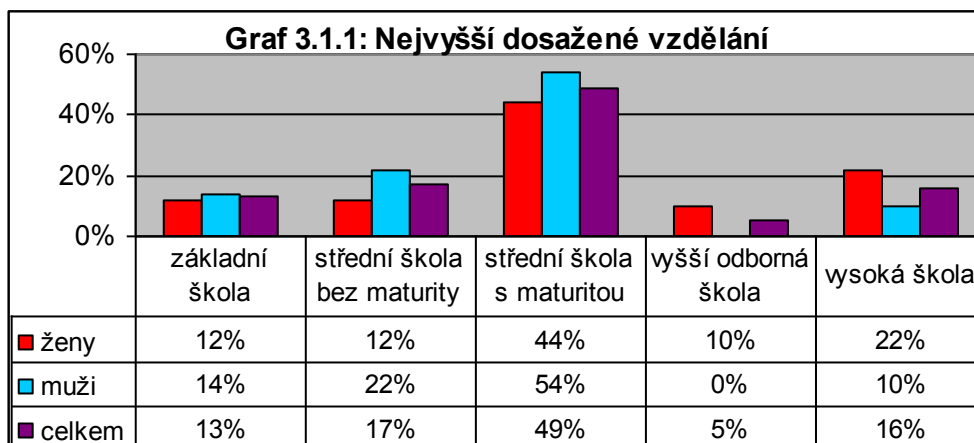
<b>Do 20 let</b>	<b>Ženy</b>	<b>Muži</b>	<b>CELKEM</b>
sportovní motocykl	2%	2%	
cestovní motocykl	2%	2%	
chopper	2%	2%	
enduro a cross motocykl	2%	2%	
sportovně cestovní motocykl	2%	2%	20%
<b>21 - 25 let</b>			
sportovní motocykl	2%	2%	
cestovní motocykl	2%	2%	
chopper	2%	2%	
enduro a cross motocykl	2%	2%	
sportovně cestovní motocykl	2%	2%	20%
<b>26 - 30 let</b>			
sportovní motocykl	2%	2%	
cestovní motocykl	2%	2%	
chopper	2%	2%	
enduro a cross motocykl	2%	2%	
sportovně cestovní motocykl	2%	2%	20%
<b>31 - 40 let</b>			

sportovní motocykl	2%	2%	
cestovní motocykl	2%	2%	
chopper	2%	2%	
enduro a cross motocykl	2%	2%	
sportovně cestovní motocykl	2%	2%	20%
<b>Nad 41 let</b>			
sportovní motocykl	2%	2%	
cestovní motocykl	2%	2%	
chopper	2%	2%	
enduro a cross motocykl	2%	2%	
sportovně cestovní motocykl	2%	2%	20%
<b>CELKEM</b>	50%	50%	100%

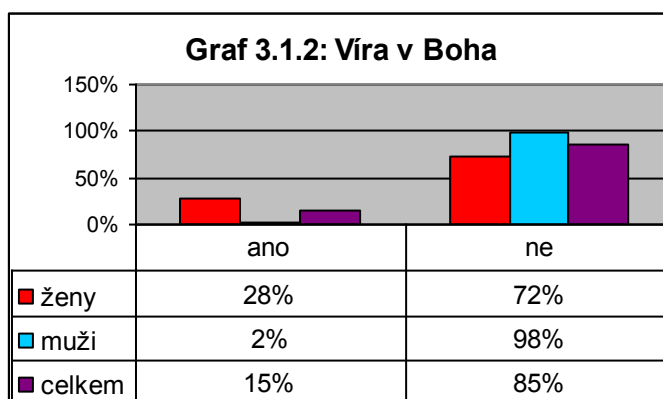
**Motocyklisté musí splňovat následující podmínky:**

1. Držitelé řidičského průkazu skupiny A, aktivně
2. Řízení převážně daného typu motocyklů v uplynulé motocyklové sezóně
  - ☒ supersportovní motocykl
  - ☒ cestovní motocykl
  - ☒ chopper
  - ☒ enduro a cross motocykl
  - ☒ sportovně cestovní motocykl
3. Splňovat věkovou kategorii:
  - ☒ do 20 let
  - ☒ 21 - 25 let
  - ☒ 26 - 30 let
  - ☒ 31 - 40 let
  - ☒ nad 41 let

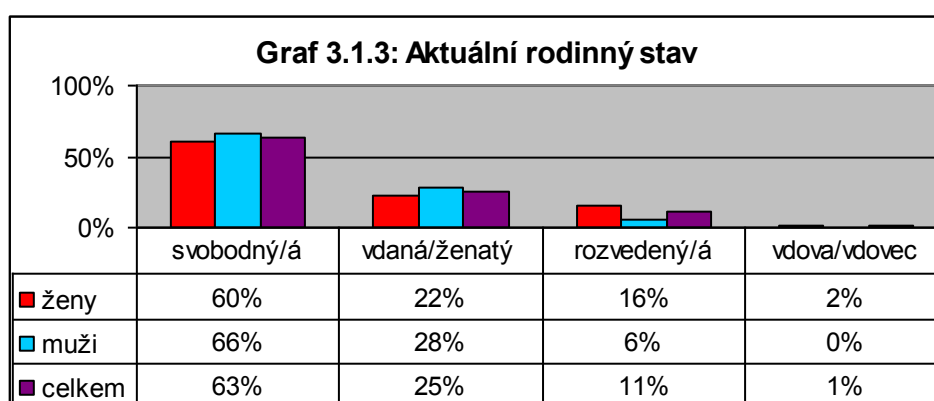
Výzkumu se účastnili motocyklisté z celé České republiky, kteří byli osloveni osobně nebo pomocí motocyklových internetových stránek.



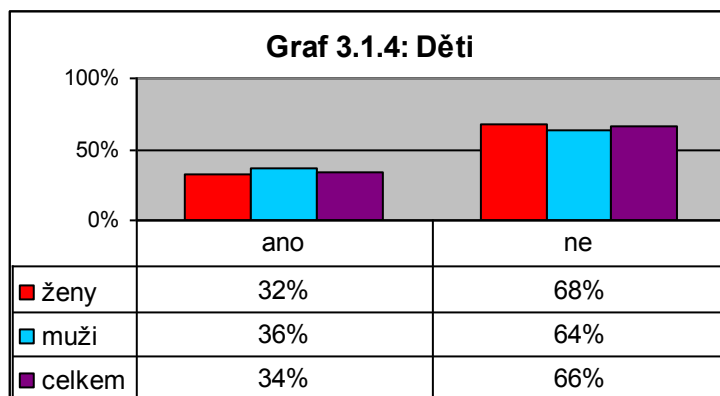
Graf 3.1.1 znázorňuje nejvyšší dosažené vzdělání motocyklistů. Většina motocyklistů 49% má nejvyšší dosažené vzdělání střední školu s maturitou, 17% střední školu bez maturity, 16% vysokou školu, 13% základní školu a 5% vyšší odbornou školou.



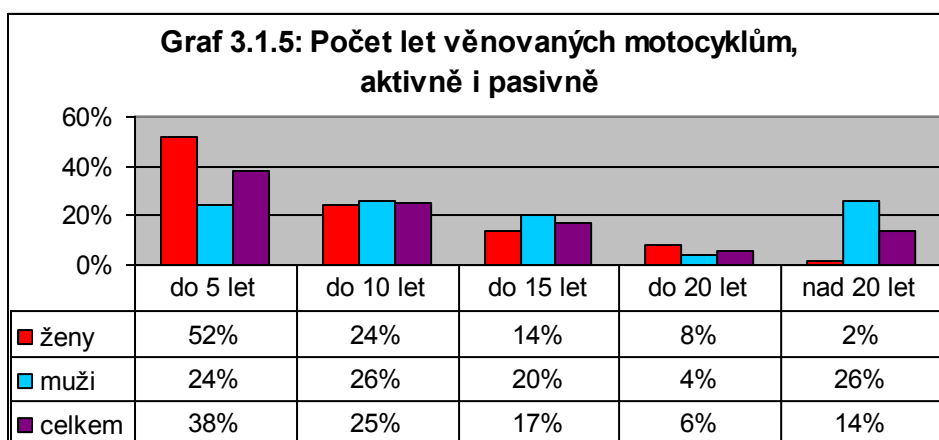
Graf 3.1.2 ukazuje víru v Boha u motocyklistů. Většina motocyklistů 85% jsou ateisté. 15% motocyklistů je věřících.



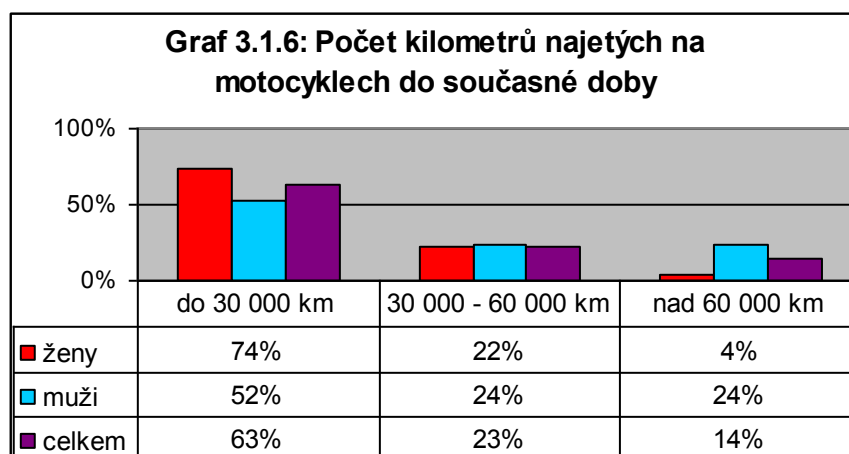
Graf 3.1.3 představuje aktuální rodinný stav motocyklistů. Většina motocyklistů 63% je svobodných, 25% je vdaných či ženatých, 11% je rozvedených a 1% jsou vdovci.



Graf 3.1.4 znázorňuje, zdali mají motocyklisté děti. Většina motocyklistů 66% děti nemá, 34% děti má.



Graf 3.1.5 ukazuje počet let věnovaných motocyklům, aktivně i pasivně. Většina motocyklistů 38% se motocyklům věnuje do 5 let. 25% motocyklistů se motocyklům věnuje do 10 let, 17% se motocyklům věnuje do 15 let, 14% se motocyklům věnuje nad 20 let a 6% se motocyklům věnuje do 20 let.



Graf 3.1.6 představuje počet kilometrů najetých na motocyklech do současné doby. Většina motocyklistů 63% má najeto do 30 000 km. 23% má najeto 30 000 až 60 000 km a 14% má najeto nad 60 000 km.

### 3.2 TYP VÝZKUMU A METODY ZÍSKÁVÁNÍ DAT

Pro zpracování výzkumné části byl využit kvantitativní výzkum z důvodu zkoumání většího okruhu informací, dostupnosti dotazníků a většího počtu respondentů. Kvantitativní výzkum popisuje jevy pomocí proměnných, konkrétně věková kategorie, typ motocyklu a pohlaví, měřící určité osobnostní vlastnosti.

Výzkum byl proveden pomocí jednoho projektivního testu, dvou standardizovaných dotazníkových šetření a vytvořeného nestandardizovaného dotazníku.

Projektivní testy konfrontují respondenty se situací, která je neurčitá a málo strukturovaná. Umožňují tak minimální možnost záměrného zkreslení výsledků. Základem této metody je, že respondent vyjadřuje dojmy ze své vlastní osobnosti (Svoboda, 1999).

Dotazníky jsou založené na subjektivním hodnocení respondentů o jejich postojích, názorech, citech, zájmech a způsobu reagování v různých situacích. Vychází z introspekce (Baštecká a kol., 2009).

Test ruky (Hand test) je projektivní test osobnosti, publikovaný v roce 1961 autory Bricklinem, Pietrowskim a Wagnerem, jako metoda sloužící k diagnostice a predikci agresivního chování. Testový materiál obsahuje deset karet, přičemž na devíti kartách jsou nakreslené obrázky rukou a poslední desátá karta je prázdná. Předkládají se ve standardním pořadí s otázkou „Co asi může dělat tato ruka?“. Z odpovědí respondentů se zjišťoval index acting out ratio AOR, tedy pravděpodobnost agresivního, hostilního a antisociálního jednání. Tento test je citlivý na aktuální psychický stav respondenta. Restandardizační hodnoty nebyly na naší populaci zatím provedeny (Svoboda, 1999).

Eysenckův osobnostní dotazník (EOD), který publikoval Eysenckem v roce 1964, patří k nejrozšířenějším osobnostním dotazníkům. Test se skládá z 57 otázek, z nichž 24 měří škálu extroverze, 24 škálu neuroticismu a 9 stupnici lži. Respondenti odpovídali ano, ne.

SPIDO je osobnostní dotazník, publikovaný Mikšíkem, ke zjištění struktury a dynamiky psychické odolnosti a integrovanosti osobnosti. Základní čtyři komponenty psychické variabilnosti jsou faktory kognitivní, emocionální, regulační a adjustační. Jsou to integrované části vrozených a osvojených strategií dynamického vyrovnávání se s různými situacemi a pohotovostí k určité formě či způsobům interakcí. Kognitivní faktory se týkají kognitivních funkcí, tedy zpracování působení situačních proměnných. Emocionální variabilnost se váže k dynamice a důsledku prožívání situačních kontextů v oblasti konativní a kognitivní. Regulační variabilnost se týká forem a způsobů spouštění a ovládnutí interakčních aktivit. Adjustační variabilnost zahrnuje proces vyrovnávání a přizpůsobení se novým událostem. Základními komponenty kognitivní variabilnosti,

emocionální variabilnost, regulační variabilnost, adjustační variabilnost, obecná hladina psychické vzrušivosti, motorická hybnost, kognitivní regulační variabilnost, emocionální regulační variabilnost, kognitivní adjustační variabilnost, emocionální adjustační variabilnost, regulační adjustační variabilnost, přístup k interakcím, usedlost či bezstarostnost, extrémní odpovědi. Dotazník prošel rozsáhlou standardizační procedurou a jeho použití je velmi vhodné na řidičskou populaci. Test se skládá z 200 otázek. Respondenti odpovídali ve formě souhlasu či nesouhlasu s daným tvrzením (Mikšík,1992). Dotazník o motocyklech a volném čase (viz příloha 15) je nestandardizovaný dotazník, vytvořený pouze pro tento výzkumu. Byl vytvořen z důvodu absence dotazníků, který by se motocyklům věnoval a umožnil tak hlubší poznání oblastí osobnosti motocyklistů a života kolem motocyklů. Skládá se ze 72 otázek, které jsou zaměřeny na motocykly a s nimi spojený volný čas, nehodovost a další charakteristiky. Odpovědi se vybíraly z nabídky nebo doplňovaly do textu ve formě čísla, věty nebo slov.

### **3.3 METODY ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZY DAT**

Výsledky výzkumu jsou zpracovány pomocí statistických metod MS Excelu ve formě tabulek a grafů. Výsledky testu SPIDO a Hand testu jsou ve formě tabulek. Pro srovnání skóre daných skupin je použit T test rozdílu výběrového průměru a známého průměru základního souboru, čemuž předchází porovnání skupin pomocí F testu a zjištění směrodatných odchylek. Výsledky Eysenckova dotazníku a Dotazníku o motocyklech a volném čase jsou v podobě grafů s procentuálním rozložením proměnných.

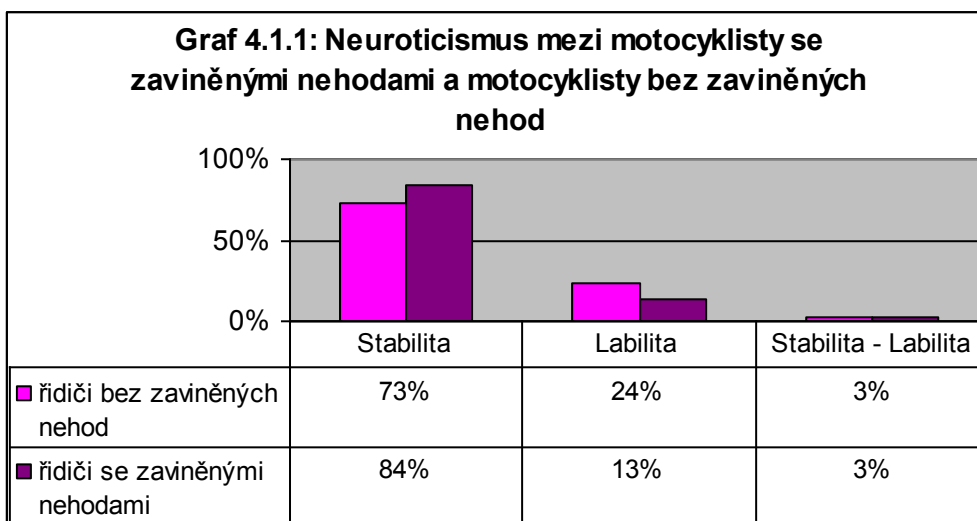
### **3.4 ETICKÉ PROBLÉMY A ZPŮSOB JEJICH ŘEŠENÍ**

Respondenti byli předem ústně nebo písemně informováni o následujících skutečnostech:

- ☒ dobrovolnost výzkumu
- ☒ anonymita výzkumu
- ☒ ochrana osobních a výzkumných údajů
- ☒ podstata výzkumu, k čemu výzkum slouží a pro koho je určen
- ☒ kdo výzkum provádí

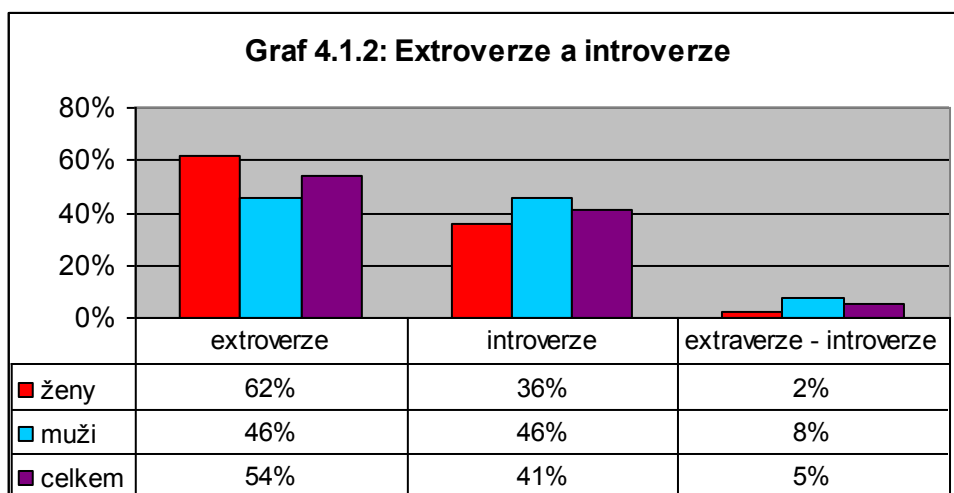
## 4. VÝSLEDKY VÝZKUMU

### 4.1 EYSENCKŮV OSOBNOSTNÍ DOTAZNÍK



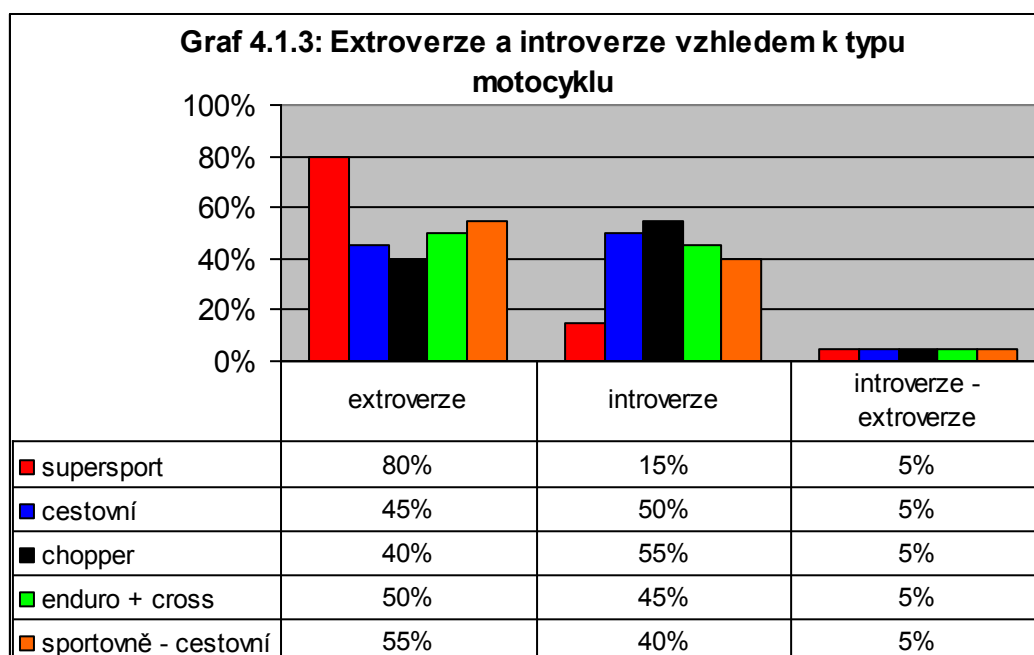
Graf 4.1.1 ukazuje míru neuroticismu u motocyklistů se zaviněnými nehodami a u motocyklistů bez zaviněných nehod. Většina motocyklistů se zaviněnými nehodami 73% i bez zaviněných nehod 84% jsou v míře neuroticismu stabilní.

**Hypotéza č. 4: Motocyklisté se zaviněnými nehodami vykazují vyšší výskyt lability než motocyklisté bez zaviněných nehod, se zamítá.**

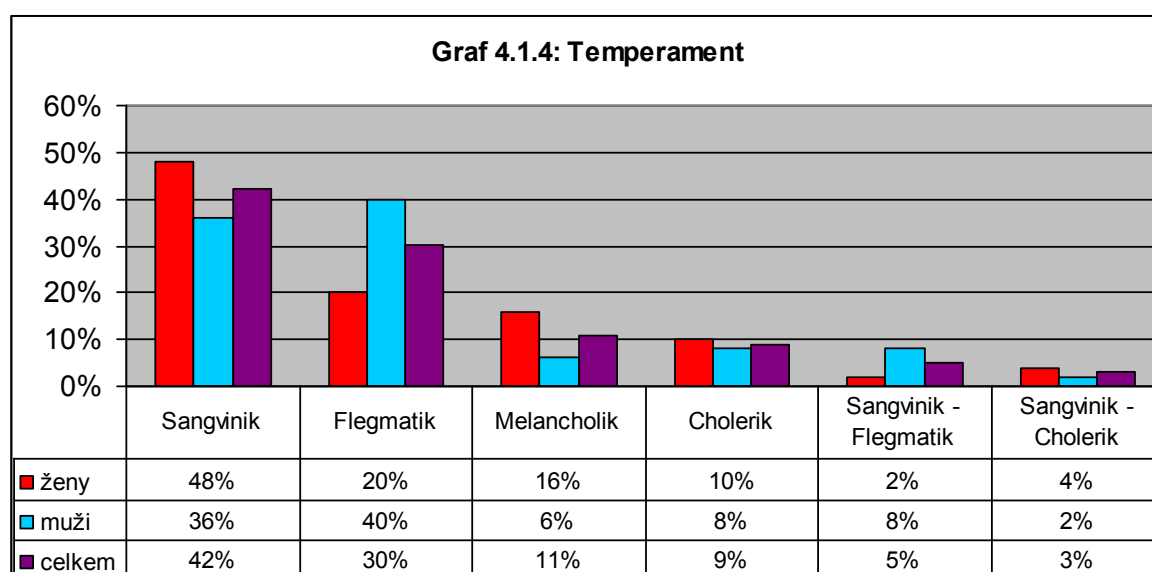


Grafu 4.1.2 představuje míru extroverze a introverze u motocyklistů. Většina motocyklistů 54% jsou extroverti. 41% jsou introverti, 5% jsou extroverti i introverti. Většina žen 62% jsou extroverti, zatímco muži jsou shodně po 46% extroverti a introverti.

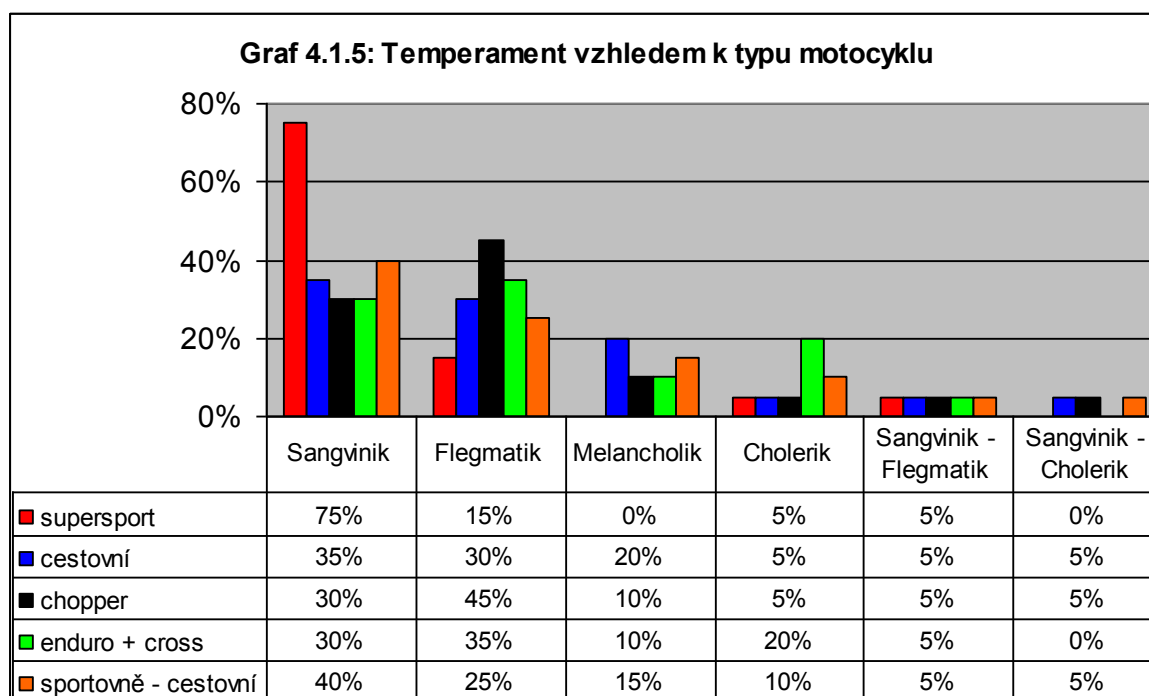




Grafu 4.1.3 znázorňuje extroverzi a introverzi u motocyklistů vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů supersportovních motocyklů 80%, sportovně cestovních motocyklů 55% a enduro a cross motocyklů 50% jsou extroverti. Většina řidičů chopperů 55% a cestovních motocyklů 50% jsou introverti.



Grafu 4.1.4 ukazuje typ temperamentu u motocyklistů. Většina motocyklistů 42% jsou sangvinici, poté 30% flegmatici, 11% melancholici, 9% cholerici, 5% sangvinici - flegmatici a 3% sangvinici - cholerici. Většina žen 48% jsou sangvinici, většina mužů 40% jsou flegmatici.



Graf 4.1.5 představuje typ temperamentu u motocyklistů vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů supersportovních motocyklů 75%, sportovně cestovních motocyklů 40% a cestovních motocyklů 35% jsou sangvinici. Většina řidičů chopperů 45% a enduro a cross motocyklů 35% jsou flegmatici.

## 4.2 HAND TEST

$$\text{AOR index} = \text{AFF} + \text{DEP} + \text{COM} : \text{DIR} + \text{AGG}$$

**Tabulka 4.2.1: Výsledek t testu AFF + DEP + COM (pozitivní, kooperativní postoje)**

	t stat	t krit	sgn rozdíl
<b>Motocyklisté celkem a běžná populace</b>	-0,4778	1,9842	ne
<b>Ženy motocyklistky a ženy z běžné populace</b>	-0,2098	2,0095	ne
<b>Muži motocyklisté a muži z běžné populace</b>	-0,4711	2,0095	ne
<b>Ženy motocyklistky a muži motocyklisté</b>	1,7286	1,9844	ne

Tabulka 4.2.1 znázorňuje výsledek t testu indexu AFF + DEP + COM. Neexistuje signifikantní rozdíl v indexu AFF + DEP + COM mezi motocyklisty celkem a běžnou populací, mezi motocyklistkami a ženami z běžné populace, mezi motocyklisty a muži z běžné populace a ani mezi motocyklisty a motocyklistkami.

Motocyklisté se neliší v míře pozitivních, kooperativních postojů od běžné populace, ani navzájem mezi sebou.

**Tabulka 4.2.2: Výsledek t testu DIR + AGG (pravděpodobnost agresivního a direktivního chování)**

	t stat	t krit	sgn rozdíl	
<b>Motocyklisté celkem a běžná populace</b>	0,7955	1,9842		ne
<b>Ženy motocyklistky a ženy z běžné populace</b>	<b>2,4962</b>	<b>2,0095</b>	<b>ano</b>	ženy motocyklisty skórují výše
<b>Muži motocyklisté a muži z běžné populace</b>	0,1305	2,0095		ne
<b>Ženy motocyklistky a muži motocyklisté</b>	<b>2,5410</b>	<b>1,9858</b>	<b>ano</b>	muži motocyklisté skórují výše

Tabulka 4.2.2 ukazuje výsledek t testu indexu DIR + AGG. Neexistuje signifikantní rozdíl v indexu DIR + AGG mezi motocyklisty celkem a běžnou populací a mezi motocyklisty a muži z běžné populace.

Existuje signifikantní rozdíl mezi motocyklistkami a ženami z běžné populace  $2,492 > 2,0095$ . Motocyklistky mají vyšší skóre v indexu DIR + AGG než ženy z běžné populace. Vzhledem k tomuto výsledku je větší pravděpodobnost agresivního jednání u motocyklistek oproti ženám z běžné populace.

Existuje signifikantní rozdíl mezi motocyklistkami a motocyklisty  $2,5410 > 1,9858$ . Motocyklisté mají vyšší skóre v indexu DIR + AGG než motocyklistky. Vzhledem k tomuto výsledku je větší pravděpodobnost agresivního jednání u motocyklistů oproti motocyklistkám, tedy mužů oproti ženám.

**Tabulka 4.2.3: Výsledek t testu u dimenze přístup femininní - maskulinní FM z testu SPIDO**

	t stat	t krit	sgn rozdíl	
<b>Motocyklisté celkem a běžná populace</b>	-1,046	2,100		ne
<b>Muži motocyklisté a muži z běžné populace</b>	0,958	2,306		ne
<b>Motocyklistky a ženy z běžné populace</b>	<b>2,856</b>	<b>2,306</b>	<b>ano</b>	motocyklistky skórují výše
<b>Motocyklisté se zaviněnými nehodami a motocyklisté bez zaviněných nehod</b>	<b>-2,233</b>	<b>1,984</b>	<b>ano</b>	motocyklisti se zaviněnými nehodami skórují výše
<b>Muži motocyklisté a motocyklistky</b>	<b>4,817</b>	<b>1,984</b>	<b>ano</b>	motocyklisté skórují výše

Tabulka 4.2.3 znázorňuje výsledek t testu u dimenze přístup femininní - maskulinní FM z testu SPIDO. Neexistuje signifikantní rozdíl v dimenzi FM mezi motocyklisty celkem a běžnou populací a mezi motocyklisty a muži z běžné populace.

Existuje signifikantní rozdíl mezi motocyklistkami a ženami z běžné populace  $2,856 > 2,306$ . Motocyklistky mají vyšší skóre v dimenzi FM než ženy z běžné populace.

Existuje signifikantní rozdíl v dimenzi FM mezi motocyklisty se zaviněnými nehodami a motocyklisty bez zaviněných nehod  $2,233 > 1,984$ . Motocyklisté se zaviněnými nehodami mají vyšší skóre v dimenzi FM než motocyklisté bez zaviněných nehod.

Existuje signifikantní rozdíl v dimenzi FM mezi motocyklisty a motocyklistkami  $4,817 > 1,984$ . Motocyklisté mají vyšší skóre v dimenzi FM než motocyklistky.

Vzhledem k těmto výsledkům je u motocyklistů se zaviněnými nehodami, motocyklistek i motocyklistů větší pravděpodobnost přístupu k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, tedy větší pravděpodobnost agresivního jednání.

**Hypotéza č. 1: Motocyklisté vykazují vyšší míru agresivity než běžná populace, se zamítá.**

### 4.3 SPIDO

#### Motocyklisté celkem a běžná populace

##### 4.3.1: Výsledek t testu mezi motocyklisty celkem a běžnou populací v průměru z testu SPIDO

	<i>Běžná populace</i>	<i>Motocyklisté celkem</i>
Stř. hodnota	8,206475	8,543885
Rozptyl	9,998146	6,284944
Pozorování	139	139
Hyp. rozdíl stř. hodnot	0	
Rozdíl	262	
t stat	<b>-0,9858</b>	
P(T<=t) (1)	0,1625	
t krit (1)	1,6506	
P(T<=t) (2)	0,3251	
t krit (2)	<b>1,9690</b>	

Tabulka 4.3.1 představuje výsledek t testu mezi motocyklisty celkem a běžnou populací v průměru z testu SPIDO. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklisty celkem a běžnou populací v průměru z testu SPIDO  $0,9858 < 1,9690$ .

##### Tabulka 4.3.2: Výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi motocyklisty celkem a běžnou populací

	t stat	t krit	sgn rozdíl
<b>Kognitivní variabilnost KO</b>	-1,6924	2,1009	ne
<b>Emocionální variabilnost EM</b>	-1,8021	2,1009	ne
<b>Regulační variabilnost RE</b>	<b>2,4306</b>	<b>2,1009</b>	<b>ano</b> motocyklisté skórují výše
<b>Adjustační variabilnost AD</b>	-2,1603	2,1603	ne

<b>Obecná hladina psychické vzrušivosti OV</b>	<b>2,2479</b>	<b>2,1009</b>	<b>ano</b>	motocyklisté skórují výše
<b>Motorická hybnost MH</b>	<b>3,6213</b>	<b>2,1009</b>	<b>ano</b>	motocyklisté skórují výše
<b>Kognitivně regulační variabilnost KR</b>	<b>-3,5362</b>	<b>2,1009</b>	<b>ano</b>	motocyklisté skórují výše
<b>Emocionálně regulační variabilnost ER</b>	<b>2,6460</b>	<b>2,1009</b>	<b>ano</b>	motocyklisté skórují výše
<b>Kognitivně adjustační variabilnost KA</b>	1,3554	2,1009	ne	
<b>Emocionálně adjustační variabilnost EA</b>	-1,3845	2,1009	ne	
<b>Regulačně adjustační variabilnost RA</b>	<b>-3,6512</b>	<b>2,1009</b>	<b>ano</b>	běžná populace skóruje výše
<b>Přístup femininní - maskulinní FM</b>	-1,0460	2,1009	ne	
<b>Škála usedlosti US</b>	<b>2,9121</b>	<b>2,1788</b>	<b>ano</b>	běžná populace skóruje výše
<b>Extrémní odpovědi EX</b>	2,2006	2,2009	ne	

Tabulka 4.3.2 znázorňuje výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi motocyklisty celkem a běžnou populací. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklisty a běžnou populací v dimenzích kognitivní variabilnosti KO, emocionální variabilnosti EM, adjustační variabilnosti AD, kognitivně adjustační variabilnosti KA, emocionálně adjustační variabilnosti EA, přístupu femininním - maskulinním FM a v extrémních odpovědích EX. Existuje však signifikantní rozdíl v dimenzích regulační variabilnosti RE, obecné hladiny psychické vzrušivosti OV, motorické hybnosti MH, kognitivně regulační variabilnosti KR, emocionálně regulační variabilnosti ER, regulačně adjustační variabilnosti RA a na škále usedlosti US.

V dimenzích RE, OV, MH, KR a ER mají motocyklisté vyšší skóre než běžná populace. Vyšší skóre se v těchto dimenzích projevuje sníženou autoregulací, menším předvídaním a zvažováním možných důsledků jednání, nedostatečnými zábrany, což je základ rizikového chování, tendenci tíhnout k dynamickým interakcím vyhledávat změny při menších regulačních zábranách, záliba v dynamismu, rozruchu a změně a emocionálně impulzivní chování.

V dimenzích RA a US mají motocyklisté nižší skóre než běžná populace. Nižší skóre se v těchto dimenzích projevuje impulzivnějším, situačně frustrovanějším přístupem k regulování interakčních aktivit, tedy méně regulovaná schémata přizpůsobovacího chování a bezstarostnosti, nevázaním se.

***Hypotéza č.2: U motocyklistů se vyskytuje zvýšená hladina tendence k rizikovému chování než u běžné populace, se přijímá.***

## Muži motocyklisté a muži z běžné populace

**Tabulka 4.3.3: Výsledek t testu mezi muži motocyklisty a muži z běžné populace**

	<i>Muži, běžná populace</i>	<i>Muži motocyklisté</i>
Stř. hodnota	8,44	8,694286
Rozptyl	10,21635	7,046054
Pozorování	70	70
Společný rozptyl	8,631201	
Hyp. rozdíl stř. hodnot	0	
Rozdíl	138	
t stat	<b>-0,5120</b>	
P(T<=t) (1)	0,3047	
t krit (1)	1,6559	
P(T<=t) (2)	0,6094	
t krit (2)	<b>1,9773</b>	

Tabulka 4.3.3 ukazuje výsledek t testu mezi motocyklisty a muži z běžné populace. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklisty a muži z běžné populace  $0,5120 < 1,9773$ .

**Tabulka 4.3.4: Výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi muži motocyklisty a muži z běžné populace**

	t stat	t krit	sgn rozdíl
<b>Kognitivní variabilnost KO</b>	0,7031	2,3060	ne
<b>Emocionální variabilnost EM</b>	-1,7346	2,3060	ne
<b>Regulační variabilnost RE</b>	<b>-2,6878</b>	<b>2,3060</b>	<b>ano</b>
<b>Adjustační variabilnost AD</b>	-2,3707	2,7764	ne
<b>Obecná hladina psychické vzrušivosti OV</b>	1,2027	2,3060	ne
<b>Motorická hybnost MH</b>	<b>2,5044</b>	<b>2,3060</b>	<b>ano</b>
<b>Kognitivně regulační variabilnost KR</b>	2,1905	2,3060	ne
<b>Emocionálně regulační variabilnost ER</b>	<b>-3,3482</b>	<b>2,3060</b>	<b>ano</b>
<b>Kognitivně adjustační variabilnost KA</b>	0,5584	2,5705	ne
<b>Emocionálně adjustační variabilnost EA</b>	0,3608	2,5705	ne
<b>Regulačně adjustační variabilnost RA</b>	<b>-3,9122</b>	<b>2,3060</b>	<b>ano</b>
<b>Přístup femininní - maskulinní FM</b>	0,9585	2,3060	ne
<b>Usedlost US</b>	1,5138	2,3060	ne
<b>Extrémní odpovědi EX</b>	2,2777	2,3060	ano

Tabulka 4.3.4 představuje výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi motocyklisty a muži z běžné populace. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklisty a muži z běžné populace v dimenzích kognitivní variabilnosti KO, emocionální variabilnosti EM, adjustační variabilnosti AD, obecné hladiny psychické vzrušivosti OV, kognitivně regulační variabilnosti KR, kognitivně adjustační variabilnosti KA, emocionálně adjustační variabilnosti EA, přístupu femininním - maskulinním FM, škále usedlosti US a extrémní odpovědi EX.

Existuje však signifikantní rozdíl v dimenzích regulační variabilnosti RE, motorické hybnosti MH, emocionálně regulační variabilnosti ER a regulačně adjustační variabilnosti RA.

V dimenzích RE, MH a ER mají motocyklisté vyšší skóre než muži z běžné populace. Vyšší skóre se v těchto dimenzích projevuje sníženou autoregulací, menším předvídáním a zvažováním možných důsledků jednání, tendenci tíhnout k dynamickým interakcím vyhledávat změny při menších regulačních zábranách a emocionálně impulzivním chováním.

V dimenzi RA mají motocyklisté nižší skóre než muži z běžné populace, což se projevuje impulzivnějším, situačně frustrovanějším přístupem k regulování interakčních aktivit, tedy méně regulovaná schémata přizpůsobovacího chování.

### **Ženy motocyklistky a ženy z běžné populace**

**Tabulka 4.3.5: Výsledek t testu mezi ženami motocyklistkami a ženami z běžné populace**

	<i>Ženy, běžná populace</i>	<i>Ženy motocyklistky</i>
Stř. hodnota	8,017143	8,444286
Rozptyl	9,826948	5,674097
Pozorování	70	70
Hyp. rozdíl stř. hodnot	0	
Rozdíl	129	
t stat	<b>-0,9077</b>	
P(T<=t) (1)	0,1828	
t krit (1)	1,6567	
P(T<=t) (2)	0,3657	
t krit (2)	<b>1,9785</b>	

Tabulka 4.3.5 znázorňuje výsledek t testu mezi motocyklistkami a ženami z běžné populace. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklistkami a ženami z běžné populace  $0,9077 < 1,9785$ .

**Tabulka 4.3.6: Výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi ženami motocyklistkami a ženami z běžné populace**

	t stat	t krit	sgn rozdíl
<b>Kognitivní variabilnost KO</b>	-2,1771	2,3060	ne
<b>Emocionální variabilnost EM</b>	-2,2414	2,3060	ne
<b>Regulační variabilnost RE</b>	-0,8416	2,3060	ne
<b>Adjustační variabilnost AD</b>	0,3368	2,3060	ne
<b>Obecná hladina psychické vzrušivosti OV</b>	1,9782	2,3060	ne
<b>Motorická hybnost MH</b>	<b>2,6657</b>	<b>2,3060</b>	<b>ano</b> motocyklistky skórují výše
<b>Kognitivně regulační variabilnost KR</b>	<b>-2,5976</b>	<b>2,3060</b>	<b>ano</b> motocyklistky skórují výše
<b>Emocionálně regulační variabilnost ER</b>	1,4536	2,5705	ne
<b>Kognitivně adjustační variabilnost KA</b>	-2,2360	2,3060	ne
<b>Emocionálně adjustační variabilnost EA</b>	2,7656	2,7764	ne
<b>Regulačně adjustační variabilnost RA</b>	-1,5222	2,3060	ne
<b>Přístup femininní - maskulinní FM</b>	<b>2,8564</b>	<b>2,3060</b>	<b>ano</b> motocyklistky skórují výše ženy z běžné populace
<b>Škála usedlosti US</b>	<b>2,8885</b>	<b>2,5705</b>	<b>ano</b> skórují výše
<b>Extrémní odpovědi EX</b>	2,2582	2,3060	ano

Tabulka 4.3.6 ukazuje výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi motocyklistkami a ženami z běžné populace. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklistkami a ženami z běžné populace v dimenzích kognitivní variabilnosti KO, emocionální variabilnosti EM, regulační variabilnosti RE, adjustační variabilnosti AD, obecné hladiny psychické vzrušivosti OV, emocionálně regulační variabilnosti ER, kognitivně adjustační variabilnosti KA, emocionálně adjustační variabilnosti EA, regulačně adjustační variabilnosti RA a extrémní odpovědi EX.

Existuje signifikantní rozdíl v dimenzích motorické hybnosti MH, kognitivně regulační variabilnosti KR, přístupu femininním - maskulinním FM a škále usedlosti US.

V dimenzích MH, KR a FM mají motocyklistky vyšší skóre než ženy z běžné populace. Vyšší skóre se v těchto dimenzích projevuje tendenci tíhnout k dynamickým interakcím vyhledávat změny při menších regulačních zábranách, zálibou v dynamismu, rozruchu a změně a přístup k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, tedy větší pravděpodobnost agresivního jednání.

V dimenzi US mají motocyklistky nižší skóre než ženy z běžné populace, což se projevuje bezstarostností a nevááním se.



### Motocyklisté se zaviněnými nehodami a motocyklisté bez zaviněných nehod

Tabulka 3.4.7: Výsledek t testu mezi motocyklisty se zaviněnými nehodami a motocyklisty bez zaviněných nehod

	<i>Motocyklisté se zaviněnými nehodami</i>	<i>Motocyklisté bez zaviněných nehod</i>
Stř. hodnota	9,09285714	8,36428571
Rozptyl	6,57302198	5,0393956
Pozorování	14	14
Společný rozptyl	5,80620879	
Hyp. rozdíl stř. hodnot	0	
Rozdíl	26	
t stat	<b>0,7999</b>	
P(T<=t) (1)	0,2154	
t krit (1)	1,7056	
P(T<=t) (2)	0,4309	
t krit (2)	<b>2,0555</b>	

Tabulka 4.3.7 představuje výsledek t testu mezi motocyklisty se zaviněnými nehodami a motocyklisty bez nehod. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklisty se zaviněnými nehodami a motocyklisty bez nehod  $0,7999 < 2,0555$ .

Tabulka 4.3.8: Výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi motocyklisty se zaviněnými nehodami a motocyklisty bez nehod

	t stat	t krit	sgn rozdíl
<b>Kognitivní variabilnost KO</b>	<b>-3,3993</b>	<b>1,9849</b>	<b>ano</b> motocyklisté se zaviněnými nehodami skórují výše
<b>Emocionální variabilnost EM</b>	1,2624	1,9849	ne
<b>Regulační variabilnost RE</b>	1,2574	1,9849	ne
<b>Adjustační variabilnost AD</b>	0,6973	1,9849	ne
<b>Obecná hladina psychické vzrušivosti OV</b>	0,7967	1,9849	ne
<b>Motorická hybnost MH</b>	-1,1341	1,9849	ne
<b>Kognitivně regulační variabilnost KR</b>	1,7520	2,0180	ne
<b>Emocionálně regulační variabilnost ER</b>	0,2023	1,9849	ne
<b>Kognitivně adjustační variabilnost KA</b>	<b>2,6023</b>	<b>1,9849</b>	<b>ano</b> motocyklisté se zaviněnými nehodami skórují výše
<b>Emocionálně adjustační variabilnost EA</b>	<b>-2,2059</b>	<b>1,9849</b>	<b>ano</b> motocyklisté se zaviněnými nehodami skórují výše
<b>Regulačně adjustační variabilnost RA</b>	1,0555	1,9849	ne
<b>Přístup femininní - maskulinní FM</b>	<b>-2,2335</b>	<b>1,9849</b>	<b>ano</b> motocyklisté se zaviněnými nehodami skórují výše
<b>Škála usedlosti US</b>	0,1421	1,9849	ne
<b>Extrémní odpovědi EX</b>	0,6506	1,9849	ne

Tabulka 4.3.8 znázorňuje výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi motocyklisty se zaviněnými nehodami a motocyklisty bez zaviněných nehod. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklisty se zaviněnými nehodami a motocyklisty bez nehod v dimenzích emocionální variabilnosti EM, regulační variabilnosti RE, adjustační variabilnosti AD, obecné hladiny psychické vzrušivosti OV, motorické hybnosti MH, emocionálně regulační variabilnosti ER, regulačně adjustační variabilnosti RA, škále usedlosti US a extrémní odpovědi EX.

Existuje signifikantní rozdíl v dimenzích kognitivní variabilnosti KO, kognitivně adjustační variabilnosti KA, emocionálně adjustační variabilnosti EA a přístupu femininní - maskulinní FM.

Ve všech dimenzích KO, KA, EA a FM mají motocyklisté se zaviněnými nehodami vyšší skóre než motocyklisté bez zaviněných nehod, což se projevuje tendencí ke změně, dynamice a proměnlivosti intenzivních vnějších podnětů, zvýšeným sebecitem, sebesprosažením, ctižádostí, aspirací a osobní prestiží, optimismem, elánem, sebedůvěrou, spokojeností a přístupem k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, tedy větší pravděpodobnost agresivního jednání.

***Hypotéza č.3: U motocyklistů se zaviněnými nehodami se vyskytuje vyšší tendence k rizikovému chování než u motocyklistů bez zaviněných nehod, se přijímá.***

### Motocyklisté a motocyklistky

**Tabulku 4.3.9: Výsledek t testu mezi průměrem motocyklistů a motocyklistek**

	<i>Muži motocyklisté</i>	<i>Ženy motocyklistky</i>
Stř. hodnota	8,7	8,45714
Rozptyl	6,25077	5,29341
Pozorování	14	14
Společný rozptyl	5,77209	
Hyp. rozdíl stř. hodnot	0	
Rozdíl	26	
t stat	<b>0,2674</b>	
P(T<=t) (1)	0,3956	
t krit (1)	1,7056	
P(T<=t) (2)	0,7912	
t krit (2)	<b>2,0555</b>	

Tabulka 4.3.9 ukazuje výsledek t testu mezi motocyklisty a motocyklistkami. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklisty a motocyklistkami  $0,2674 < 2,0555$ .

**Tabulka 4.3.10: Výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi motocyklisty a motocyklistkami**

	<b>t stat</b>	<b>t krit</b>	<b>sgn rozdíl</b>	
<b>Kognitivní variabilnost KO</b>	0,5049	1,9844	ne	
<b>Emocionální variabilnost EM</b>	<b>-3,4835</b>	<b>1,9844</b>	<b>ano</b>	motocyklistky skórují výše
<b>Regulační variabilnost RE</b>	<b>2,1772</b>	<b>1,9844</b>	<b>ano</b>	motocyklisté skórují výše
<b>Adjustační variabilnost AD</b>	1,4014	1,9844	ne	
<b>Obecná hladina psychické vzrušivosti OV</b>	-0,0713	1,9844	ne	
<b>Motorická hybnost MH</b>	-0,6364	1,9844	ne	
<b>Kognitivně regulační variabilnost KR</b>	0,6263	1,9844	ne	
<b>Emocionálně regulační variabilnost ER</b>	1,2143	1,9844	ne	
<b>Kognitivně adjustační variabilnost KA</b>	1,3430	1,9844	ne	
<b>Emocionálně adjustační variabilnost EA</b>	-1,8857	1,9844	ne	
<b>Regulačně adjustační variabilnost RA</b>	-0,4513	1,9844	ne	
<b>Přístup femininní - maskulinní FM</b>	<b>4,8175</b>	<b>1,9844</b>	<b>ano</b>	motocyklisté skórují výše
<b>Škála usedlosti US</b>	1,2191	1,9844	ne	
<b>Extrémní odpovědi EX</b>	-1,4632	1,9844	ne	

Tabulka 4.3.10 představuje výsledek t testu jednotlivých dimenzí mezi motocyklisty a motocyklistkami. Neexistuje signifikantní rozdíl mezi motocyklisty a motocyklistkami v dimenzích kognitivní variabilnosti KO, adjustační variabilnosti AD, obecné hladiny psychické vzrušivosti OV, motorické hybnosti MH, kognitivně regulační variabilnosti KR, emocionálně regulační variabilnosti ER, kognitivně adjustační variabilnosti KA, emocionálně adjustační variabilnosti EA, regulačně adjustační variabilnosti RA, škála usedlosti US a extrémní odpovědi EX.

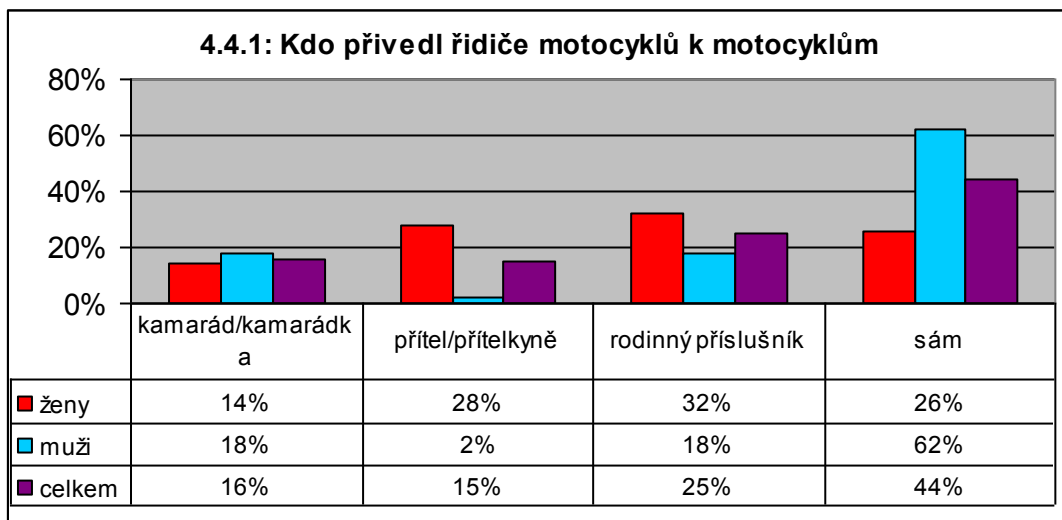
Existuje signifikantní rozdíl v dimenzích emocionální variabilnosti EM, regulační variabilnosti RE a přístup femininní a maskulinní FM.

V dimenzích RE a FM mají motocyklisté vyšší skóre než motocyklistky, což se projevuje sníženou autoregulací, menším předvídaním a zvažováním možných důsledků jednání a přístupem k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, tedy větší pravděpodobnost agresivního jednání.

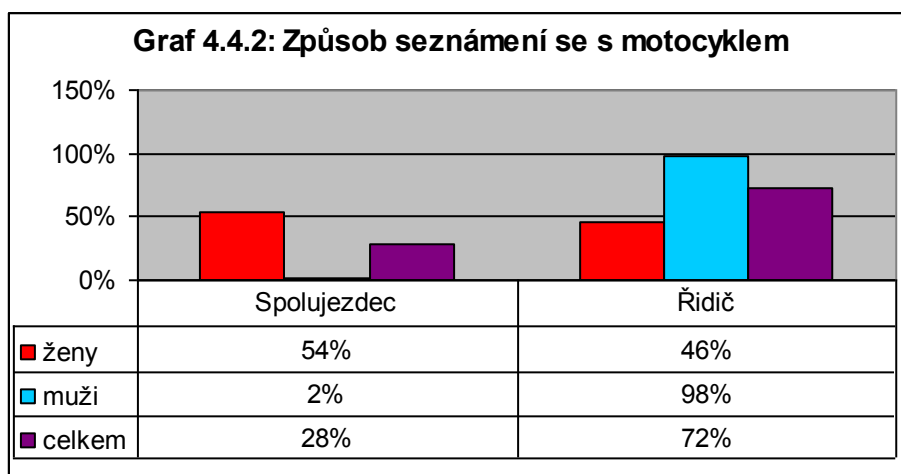
V dimenzi EM mají motocyklisté nižší skóre než motocyklistky, což se projevuje emocionální stabilitou a sníženou emotivitou.

***Hypotéza č.5: U motocyklistů se vyskytuje vyšší hladina tendence k rizikovému chování než u motocyklistek, se přijímá.***

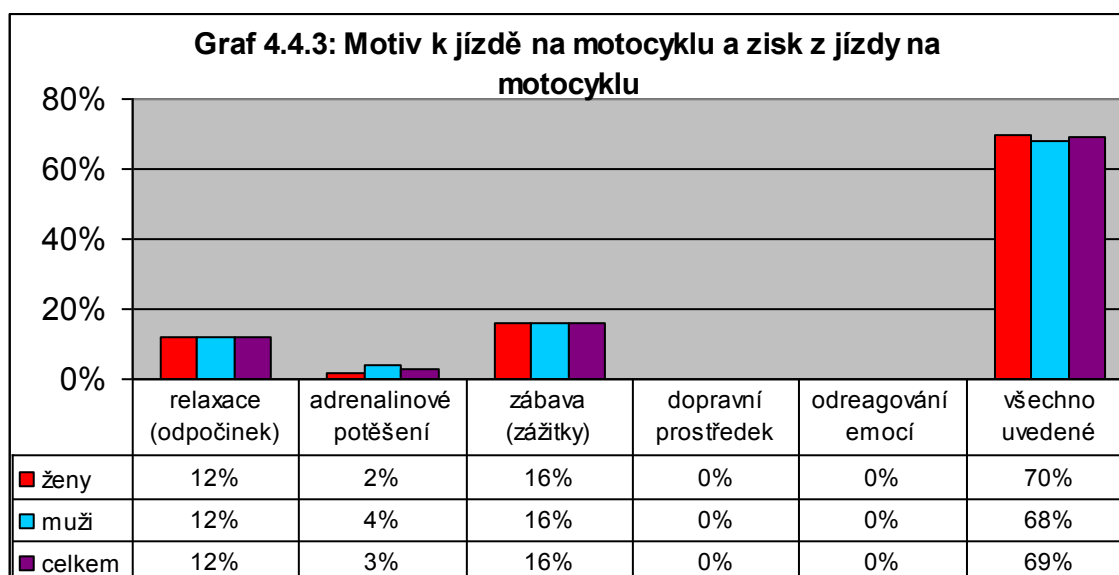
#### 4.4 DOTAZNÍK O MOTOCYKLECH A VOLNÉM ČASE



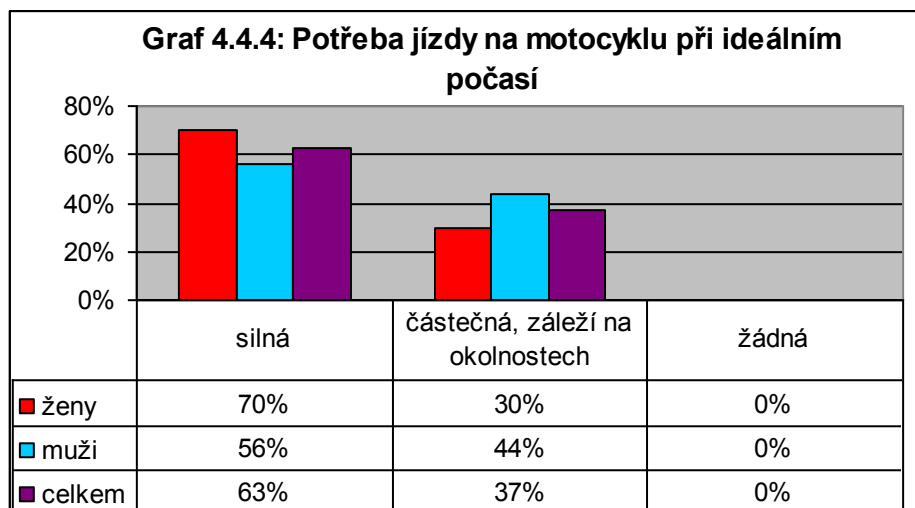
Grafu 4.4.1 ukazuje, kdo přivedl řidiče motocyklu k motocyklům. Většina motocyklistů se k motocyklům dostala sama 26%, poté 25% za pomoci rodinného příslušníka, 16% za pomoci kamaráda či kamarádky a nejméně 15% za pomoci přítele či přítelkyně. Výsledky z hlediska pohlaví ukázaly, že ženy se dostaly k motocyklům nejčastěji za pomoci rodinného příslušníka 32%, zatímco muži sami 62%.



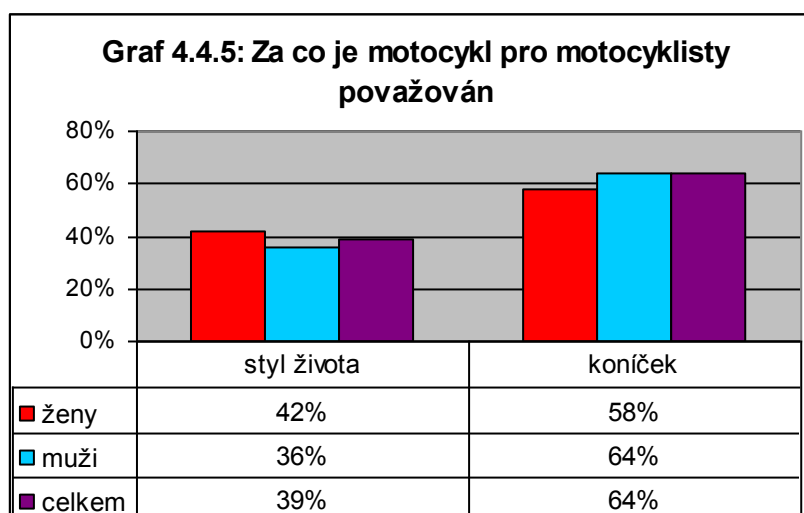
Graf 4.4.2 znázorňuje způsob seznámení se s motocyklem. Většina motocyklistů 72% se s motocyklem seznámila jako řidiči, 28% jako spolujezdci. Ženy se z větší části seznámily s motocyklem jako spolujezdci 54%, poté jako řidiči 46%, zatímco muži se z větší části seznámili s motocyklem jako řidiči 98%, pouze ve 2% jako spolujezdci.



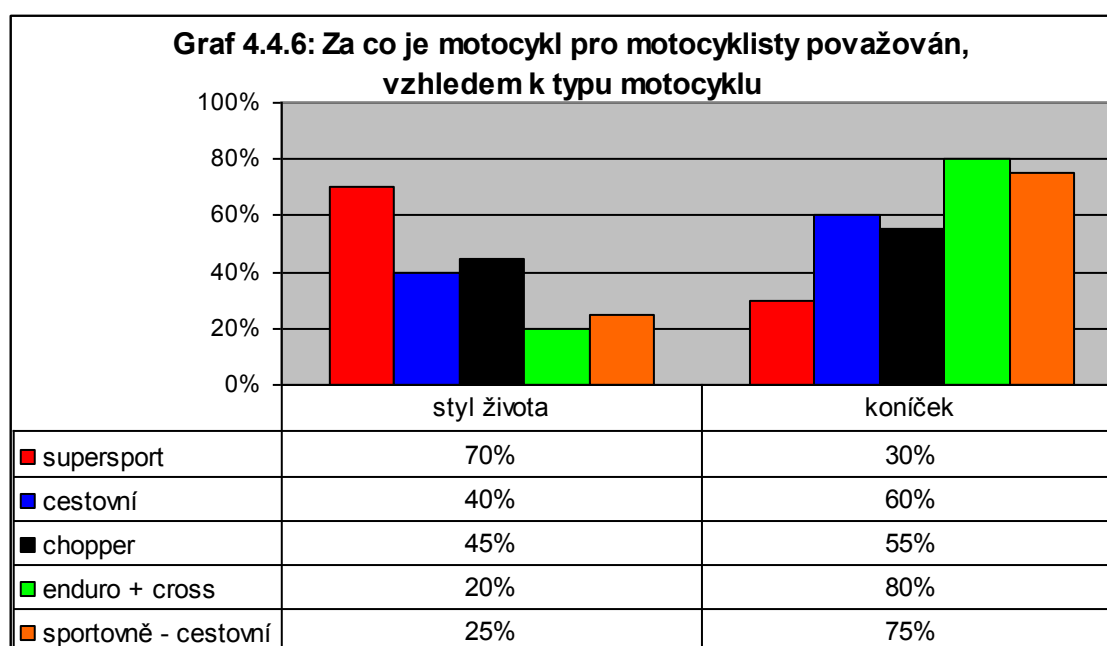
Z grafu 4.4.3 je patrné, že většina motocyklistů 69% považuje jízdu na motocyklu za formu relaxace, adrenalinového potěšení, zábavy, dopravního prostředku i odreagování emocí. 16% považuje jízdu na motocyklu za formu zábavy (zážitků), 12% za formu relaxace (odpočinku) a 3% za formu adrenalinového potěšení. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



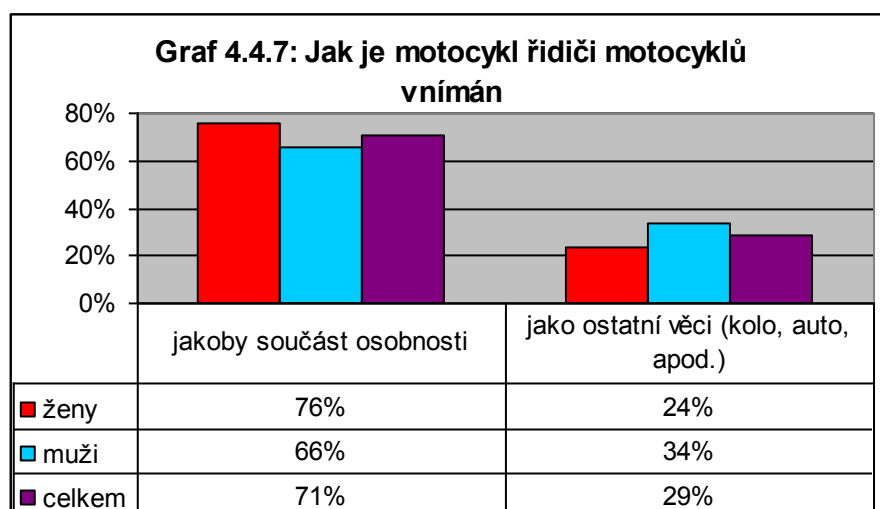
Graf 4.4.4 ukazuje potřebu jízdy na motocyklu při ideálním počasí k jízdě na motocyklu. Většina motocyklistů 63% pociťuje silnou potřebu jízdy na motocyklu při ideálním počasí, 37% částečnou potřebu jízdy, přičemž jim záleží na okolnostech a 0% žádnou potřebu. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



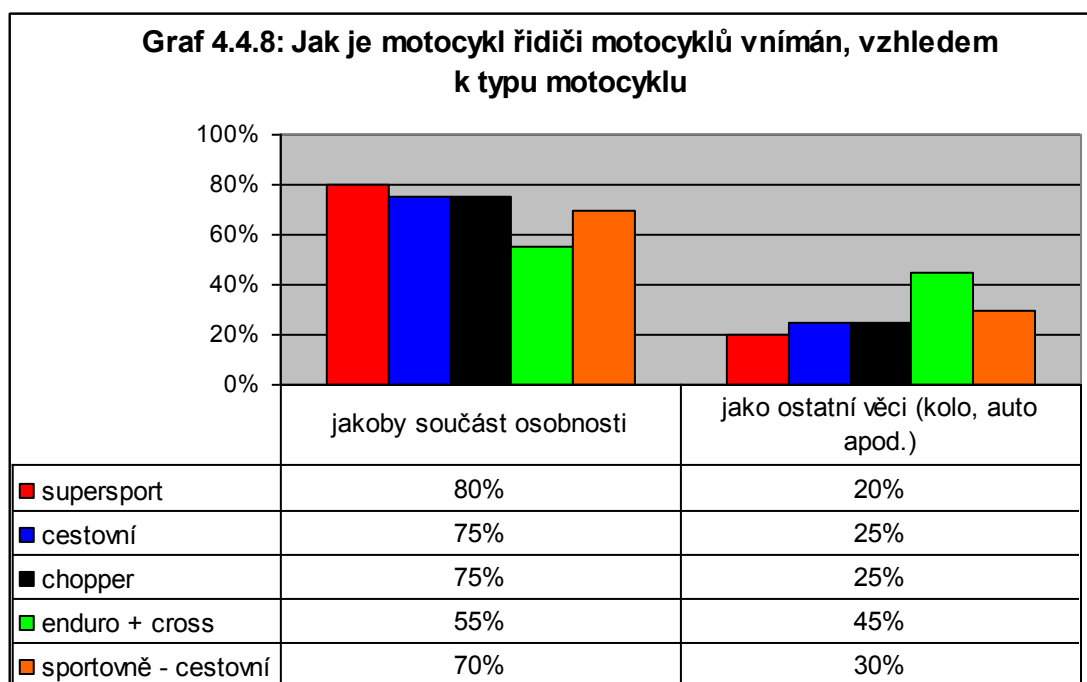
Graf 4.4.5 představuje za co je považován motocykl pro motocyklisty. Většina motocyklistů 64% považuje motocykl za koníček, 39% považuje motocykl za styl života. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



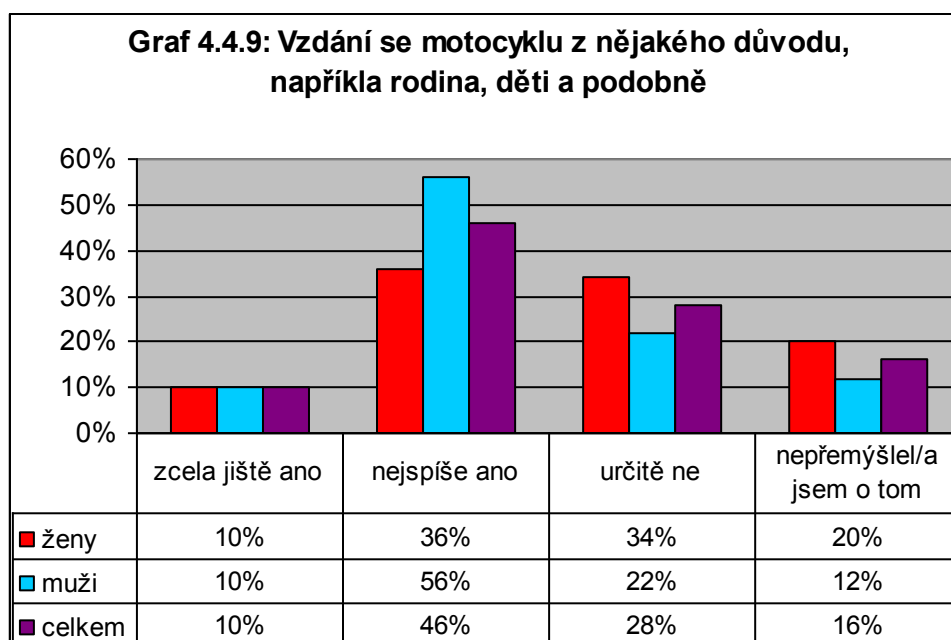
Graf 4.4.6 ukazuje za co je motocykl pro motocyklisty považován vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů enduro a cross motocyklů 80%, sportovně cestovních motocyklů 75%, cestovních motocyklů 60% a chopperů 55% považují motocykl zejména za koníček. Většina řidičů supersportovních motocyklů 70% považuje motocykl za styl života.



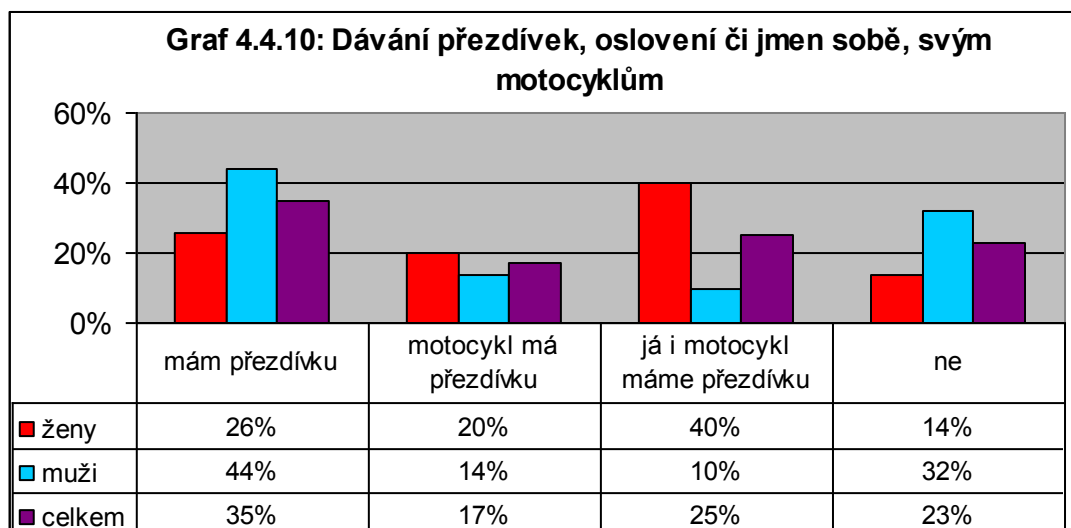
Graf 4.4.7 ukazuje, jak je motocykl u motocyklistů vnímán. Většina motocyklistů 71% považuje motocykl za součást osobnosti, 29% za věc jako ostatní své věci, například kolo, auto a další. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



Graf 4.4.8 znázorňuje jak je motocykl řidiči motocyklů vnímán vzhledem k typu motocyklů. U všech typů motocyklů je řidiči motocykl vnímán většinou jako součást osobnosti, přičemž nejvíce u řidičů supersportovních motocyklů z 80%, poté u řidičů chopperů a cestovních motocyklů 75%, u řidičů sportovně cestovních motocyklů 70% a nejméně u řidičů enduro a cross motocyklů 55%.

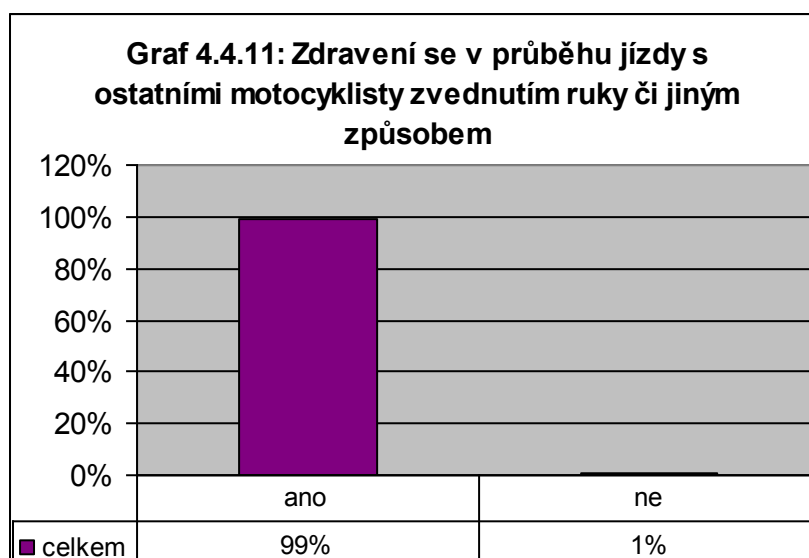


Graf 4.4.9 ukazuje, zdali by se motocyklisté z nějakého důvodu vzdali svého motocyklu. Většina motocyklistů 46% by se nejspíše z nějakého důvodu svého motocyklu vzdala, 28% by se určitě svého motocyklu nevzdala, 16% o tom nepřemýšleli a 10% by se motocyklu zcela jistě vzdala. Rozložení četností je téměř shodné i z hlediska pohlaví.

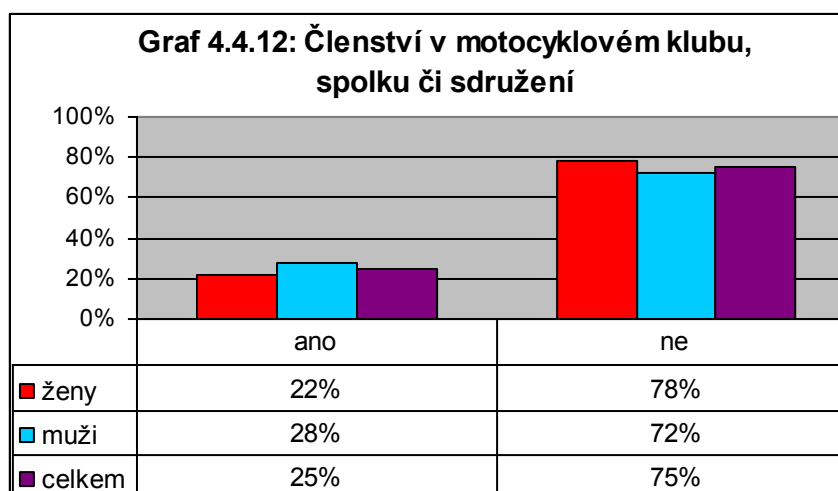


Graf 4.4.10 představuje dávání přezdívek, oslovení či jmen sobě nebo svým motocyklům. Většina motocyklistů 35% má přezdívku, 25% má přezdívku a dává ji i svému motocyklu, 23% nemá žádnou přezdívku a 17% dává přezdívku svému motocyklu. Většina žen 40% má přezdívku a také dává přezdívku svému motocyklu, zatímco většina mužů 44% má přezdívku.

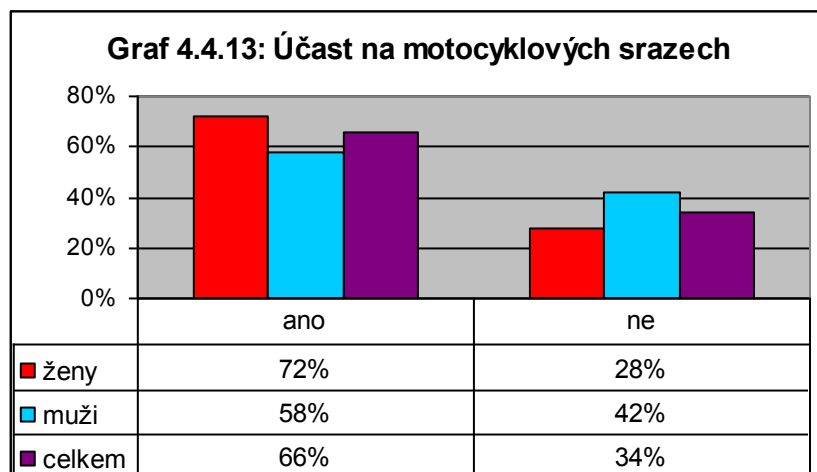




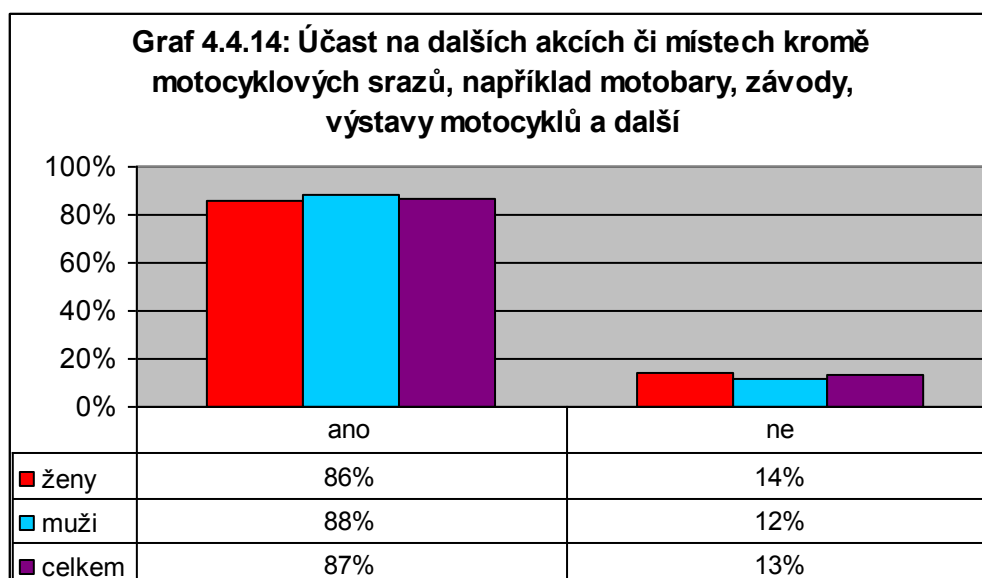
Graf 4.4.11 představuje zdravení se v průběhu jízdy s ostatními motocyklisty zvednutím ruky anebo jiným způsobem. Většina motocyklistů 99% se tímto způsobem zdraví s ostatními motocyklisty v průběhu jízdy, pouhé 1% se nezdraví s ostatními motocyklisty v průběhu jízdy.



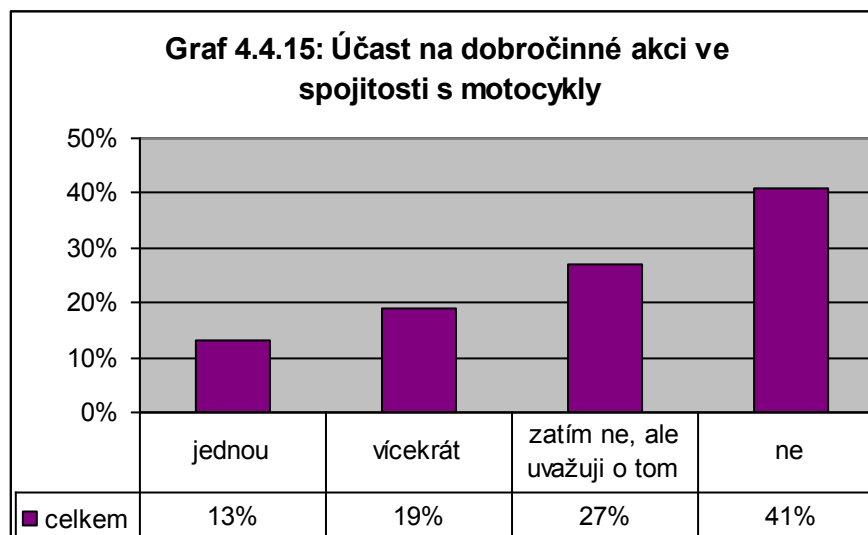
Graf 4.4.12 znázorňuje členství motocyklistů v motocyklovém klubu, spolku nebo sdružení. Většina motocyklistů 75% nejsou členy motocyklového klubu, spolku či sdružení, 25% jsou členy motocyklového klubu, spolku či sdružení. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



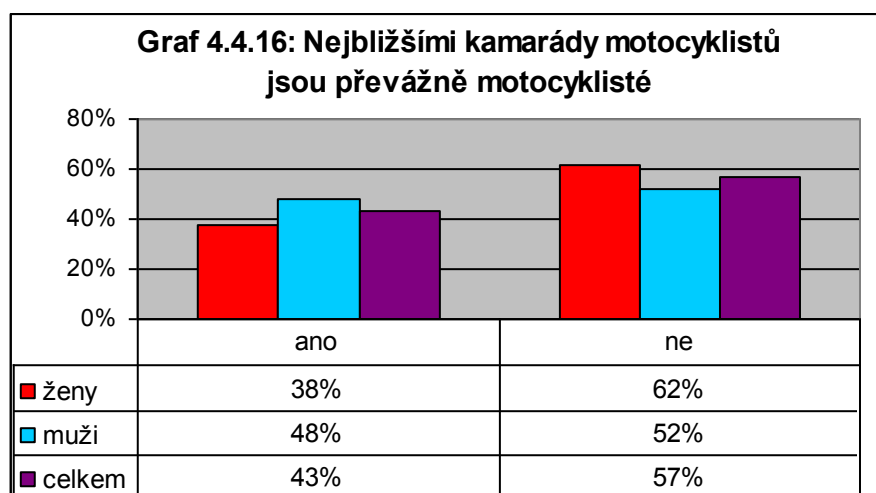
Graf 4.4.13 ukazuje účast na motocyklových srazech. Většina motocyklistů 66% se účastní motocyklových srazů, 34% se neúčastní motocyklových srazů. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



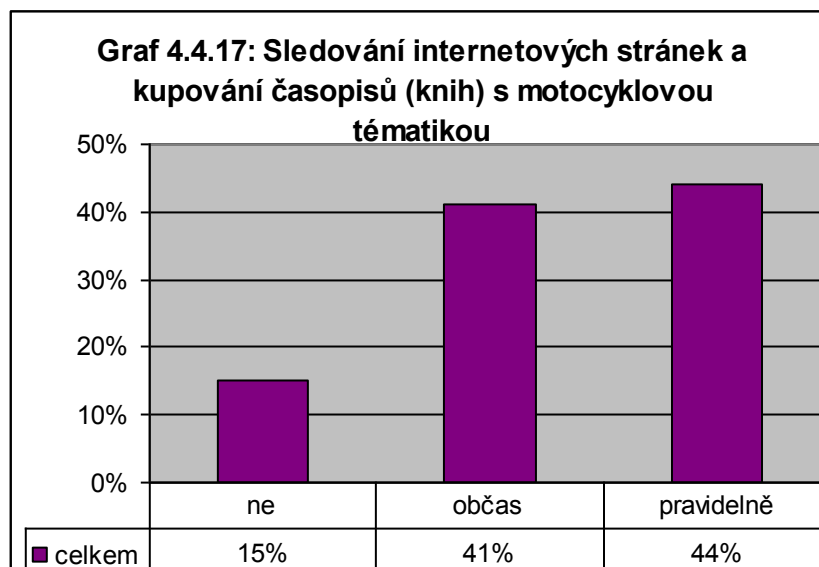
Graf 4.4.14 představuje účast na dalších akcích či místech kromě motocyklových srazů, příklad motobary, závody, výstavy motocyklů a další. Většina motocyklistů 87% se účastní těchto akcí. 13% motocyklistů se neúčastní těchto akcí. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



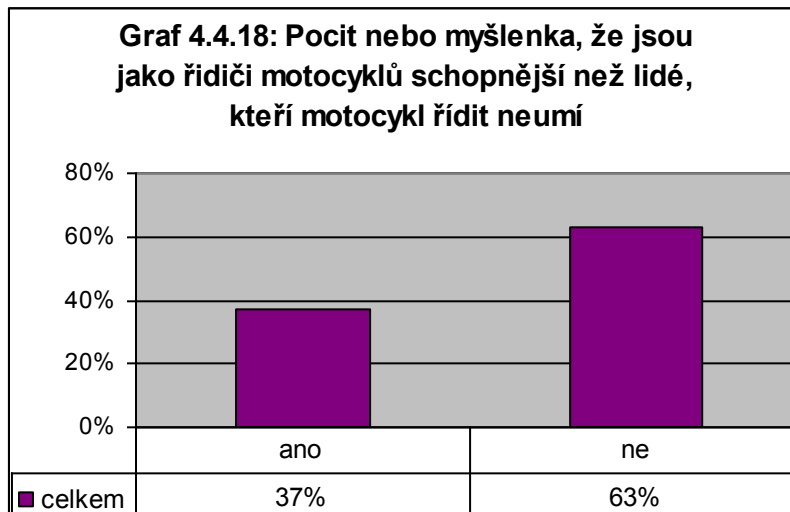
Graf 4.4.15 ukazuje účast na dobročinné akci ve spojitosti s motocykly. Většina motocyklistů 41% se dobročinné akce neúčastnila, 27% se dobročinné akce zatím neúčastnilo, ale uvažují o tom do budoucna, 19% se dobročinné akce účastnilo vícekrát a 13% se dobročinné akce účastnilo jednou.



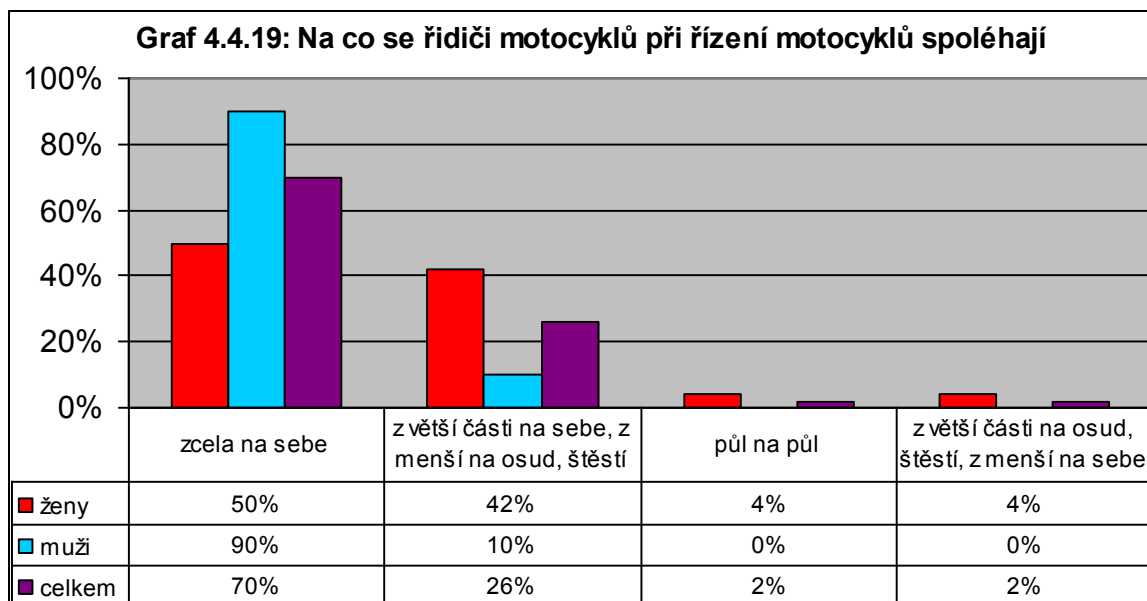
Graf 4.4.16 znázorňuje, zdali jsou nejbližšími kamarády motocyklistů také motocyklisté. Většina motocyklistů 57% nemá nejbližší kamarády převážně motocyklisty. 43% motocyklistů má nejbližší kamarády převážně motocyklisty. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



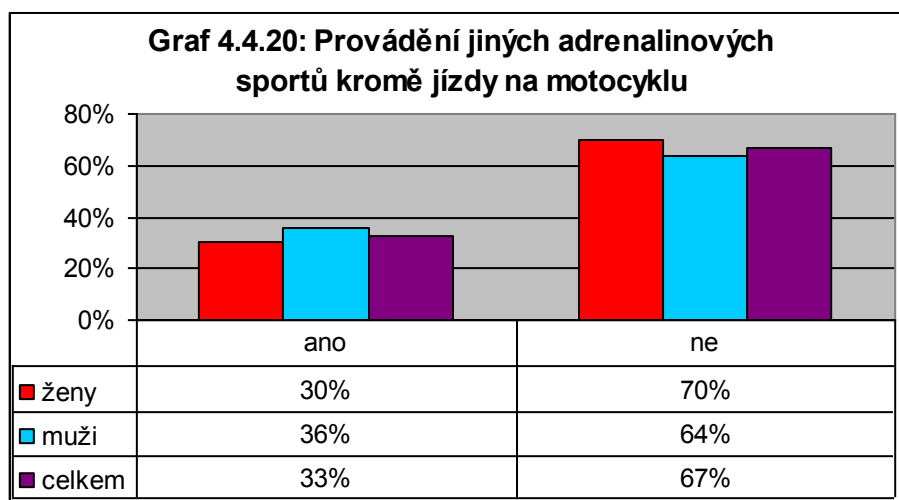
Graf 4.4.17 představuje sledování internetových stránek a kupování knih a časopisů s motocyklovou tématikou. Většina motocyklistů 44% pravidelně sleduje internetové stránky a kupuje si časopisy (knihy) s motocyklovou tématikou, 41% občas sleduje internetové stránky a kupuje časopisy (knihy) s motocyklovou tématikou a 15% nesleduje internetové stránky a nekupuje si časopisy (knihy) s motocyklovou tématikou.



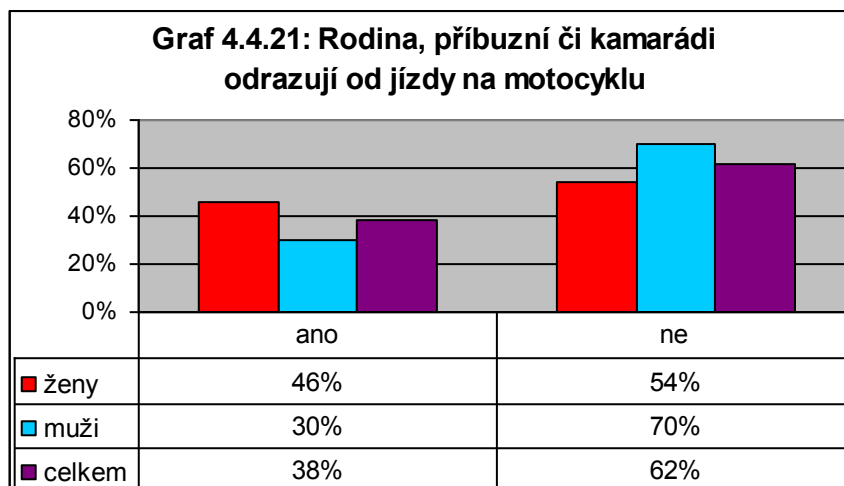
Graf 4.4.18 ukazuje, zda motocyklisté někdy pocítili nebo je napadla myšlenka, že jsou jako řidiči motocyklu schopnější než lidé, kteří motocykl řídit neumí. Většina motocyklistů 63% se necítí být schopnější než lidi, kteří motocykl řídit neumí, 37% se cítí být schopnější než lidi, kteří motocykl řídit neumí.



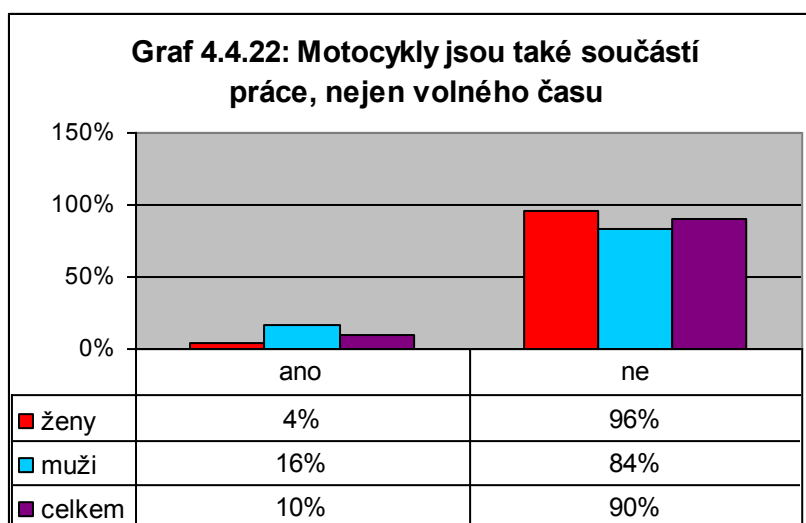
Graf 4.4.19 znázorňuje na co se řidiči motocyklů při řízení spoléhají. Většina motocyklistů 70% se spoléhá při řízení zcela na sebe, 26% se při řízení spoléhají z větší části na sebe a z menší části na štěstí, náhodu či osud. Nejméně motocyklistů po 2% se spoléhají z poloviny na sebe a z poloviny na osud či štěstí nebo z větší části na osud a z menší části na sebe. Muži se z 90% spoléhají zcela na sebe, zatímco ženy se spoléhají zcela na sebe v 50%.



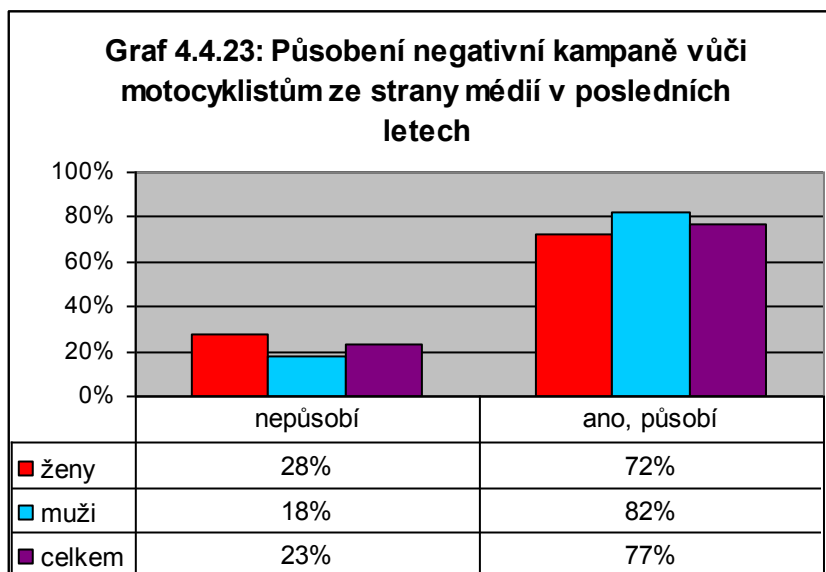
Graf 4.4.20 představuje provádění i jiných adrenalinových sportů kromě jízdy na motocyklu. Většina motocyklistů 67% neprovádí jiné adrenalinové sporty kromě jízdy na motocyklu, 37% provádí i jiné adrenalinové sporty. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



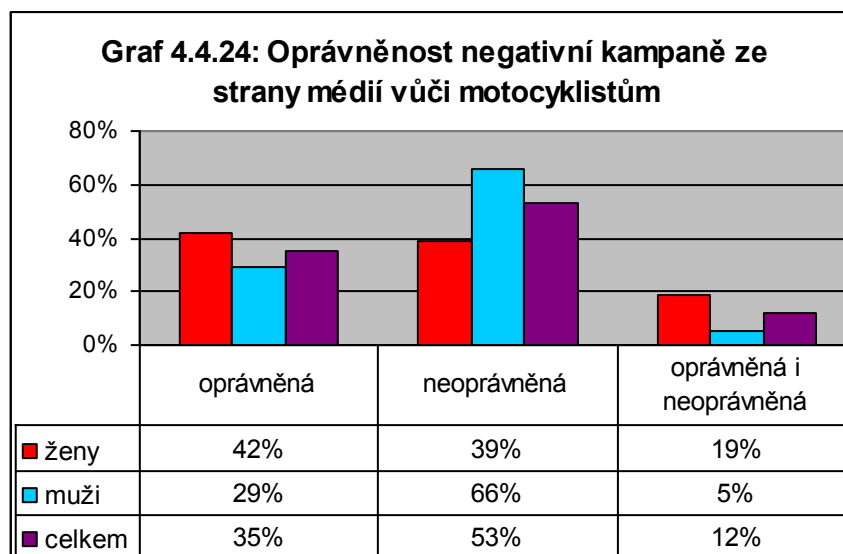
Graf 4.4.21 ukazuje, zdali motocyklisty odrazuje rodina, příbuzní či kamarádi od jízdy na motocyklu. Většinu motocyklistů 62% rodina, příbuzní či kamarádi od jízdy na motocyklu neodrazují, 38% rodina, příbuzní či kamarádi od jízdy na motocyklu odrazují. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



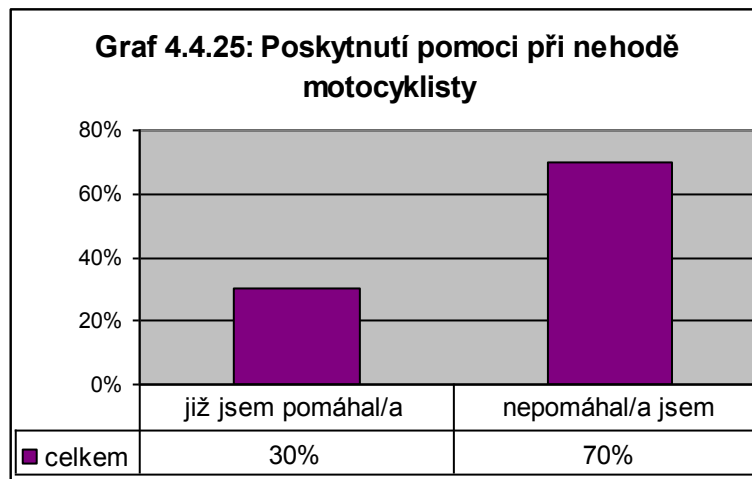
Graf 4.4.22 znázorňuje, zdali jsou motocykly také součástí práce, nejen jako náplň volného času. Pro většinu motocyklistů 90% nejsou motocykly součástí práce. Pro 10% motocyklistů jsou motocykly součástí práce. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



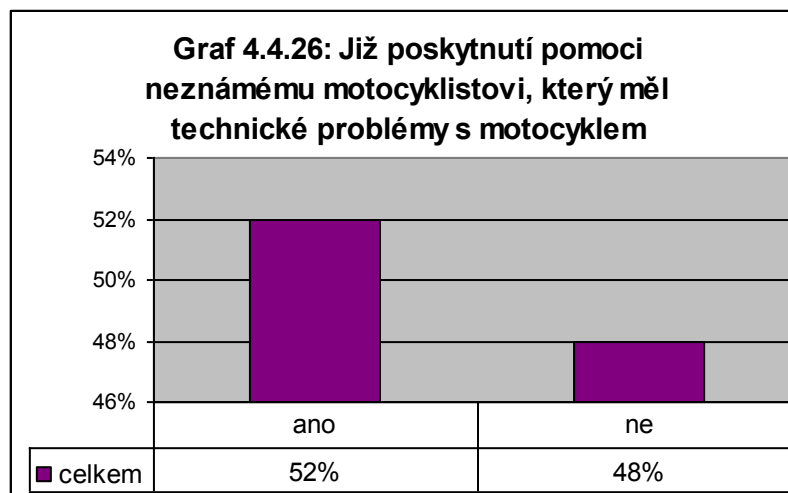
Graf 4.4.23 představuje vnímání působení negativní kampaně vůči motocyklistům ze strany médií v posledních letech. Většina motocyklistů 77% vnímá působení negativní kampaně ze strany médií vůči motocyklistům. 23% nevnímá působení negativní kampaně ze strany médií. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



Graf 4.4.24 ukazuje, zdali je negativní kampaň ze strany médií vůči motocyklistům oprávněná. Většina motocyklistů 53% vnímá negativní kampaň jako neoprávněnou, 35% jako oprávněnou a 12% jako oprávněnou i neoprávněnou. Většina mužů 66% vnímá negativní kampaň jako neoprávněnou, zatímco většina žen 42% vnímá negativní kampaň jako oprávněnou.

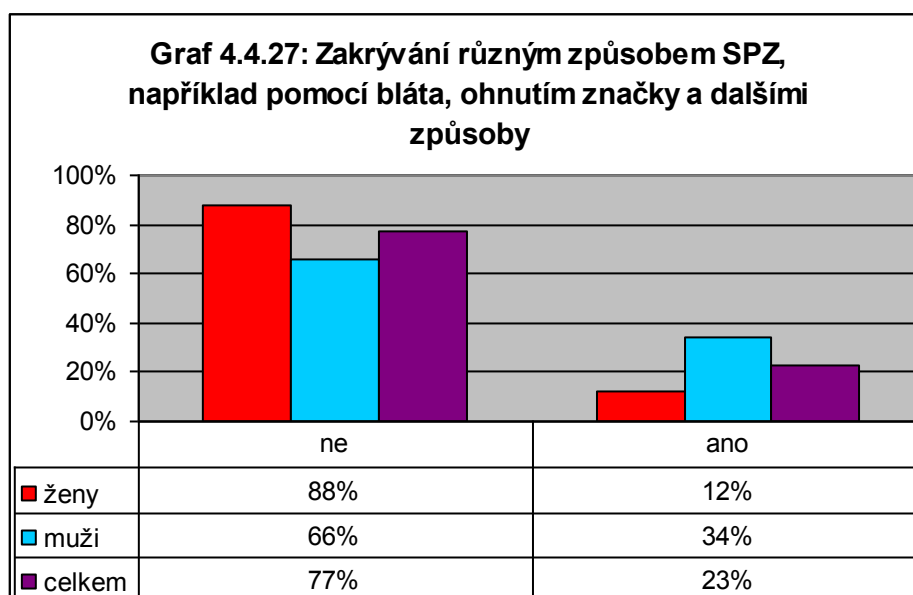


Graf 4.4.25 znázorňuje poskytnutí pomoci při nehodě motocyklisty. Většina motocyklistů 70% zatím neposkytovala pomoc při nehodě motocyklisty, 30% již poskytovalo pomoc při nehodě motocyklisty.

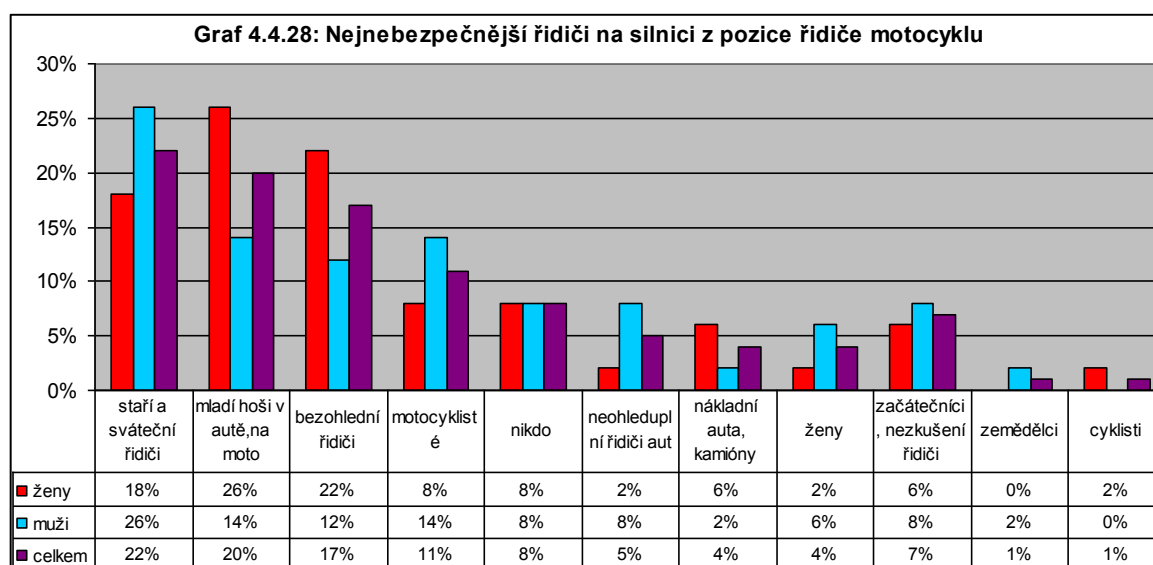


Graf 4.4.26 ukazuje již poskytnutou pomoc neznámému motocyklistovi, který měl technické problémy s motocyklem. Většina motocyklistů 52% již poskytovala pomoc neznámému motocyklistovi, který měl technické problémy, 48% neposkytovalo pomoc.

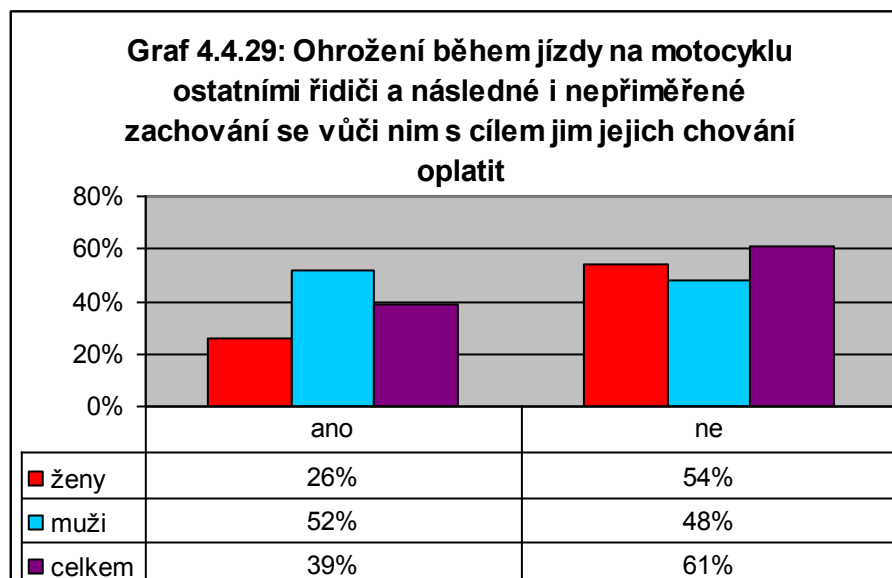




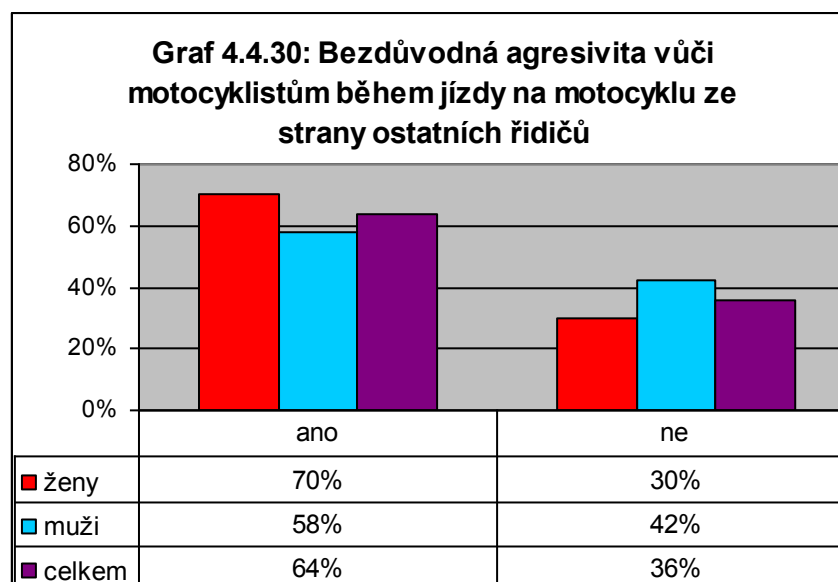
Graf 4.4.27 představuje zakrývání si státní poznávací značky různým způsobem, například pomocí bláta, ohnutím značky a podobně. Většina motocyklistů 77% si nezakrývala státní poznávací značku, 23% si zakrývalo státní poznávací značku.



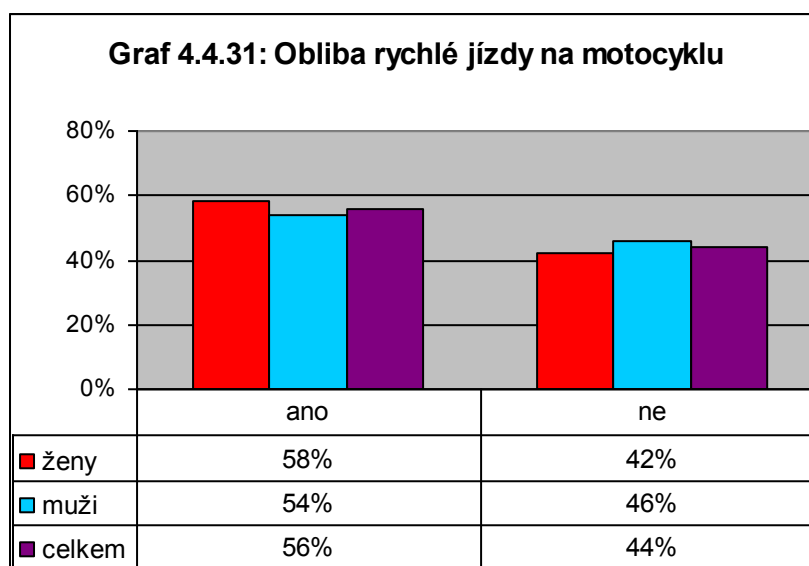
Graf 4.4.28 znázorňuje, kdo je z pozice řidiče motocyklu nejnebezpečnější řidič na silnici. Většina motocyklistů 22% vnímá jako nejnebezpečnější řidiče na silnici starší a sváteční řidiče, poté 20% mladé hochy v autech nebo na silných motocyklech, 17% bezohledné a agresivní řidiče, 11% motocyklisty, 8% nemá žádnou kategorii, 7% začátečníky a nezkušené řidiče, 5% neohleduplné řidiče aut, 4% nákladní auta, kamióny a ženy, 1% zemědělské stroje a cyklisty. Pro většinu mužů 26% jsou nejnebezpečnějšími řidiči starší a sváteční řidiči. Pro většinu žen 26% jsou nejnebezpečnějšími řidiči mladí hoši v autech nebo na silných motocyklech.



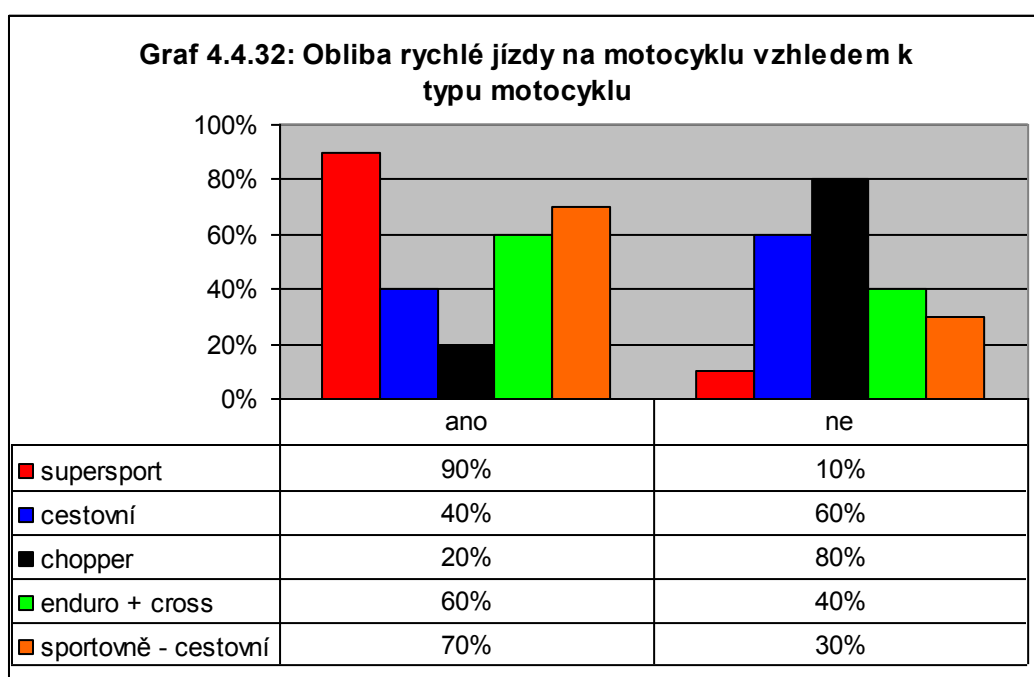
Graf 4.4.28 ukazuje, zdali se motocyklisté již někdy zachovali i nepřiměřeně s cílem oplatit řidiči jeho chování, kterým je ohrozil během jízdy na motocyklu. Většina motocyklistů 61% se nezachovala nepřiměřeně s cílem oplatit řidiči jeho chování, kterým je ohrozil během jízdy na motocyklu, 39% se zachovalo i nepřiměřeně vůči řidiči, který je ohrozil. Většina mužů 52% se zachovala i nepřiměřeně vůči řidiči, který je ohrozil s cílem oplatit mu jeho chování. Většina žen 54% se nezachovala i nepřiměřeně vůči řidiči, který je ohrozil.



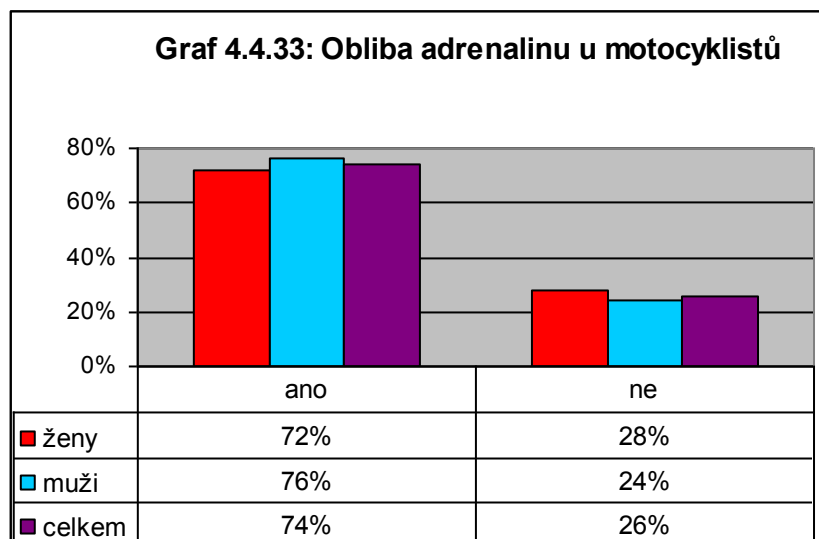
Graf 4.4.30 představuje bezdůvodnou agresivitu vůči motocyklistům během jízdy ze strany ostatních řidičů. Většina motocyklistů 64% již zažila bezdůvodnou agresivitu ze strany ostatních řidičů během jízdy na motocyklu, 36% dosud nezažilo bezdůvodnou agresivitu ze strany ostatních řidičů. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



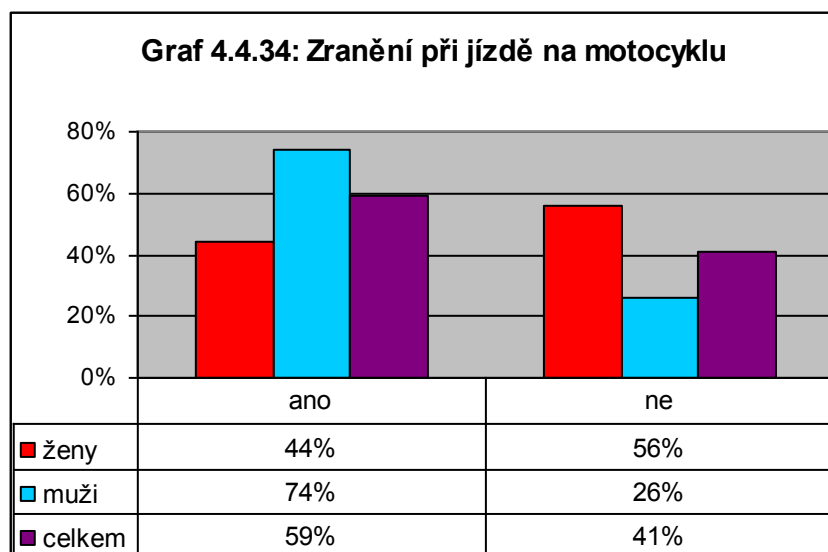
Graf 4.4.31 znázorňuje oblibu rychlé jízdy na motocyklu. Většina motocyklistů 56% má rádo rychlou jízdu na motocyklu, 44% nemá rádo rychlou jízdu na motocyklu. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



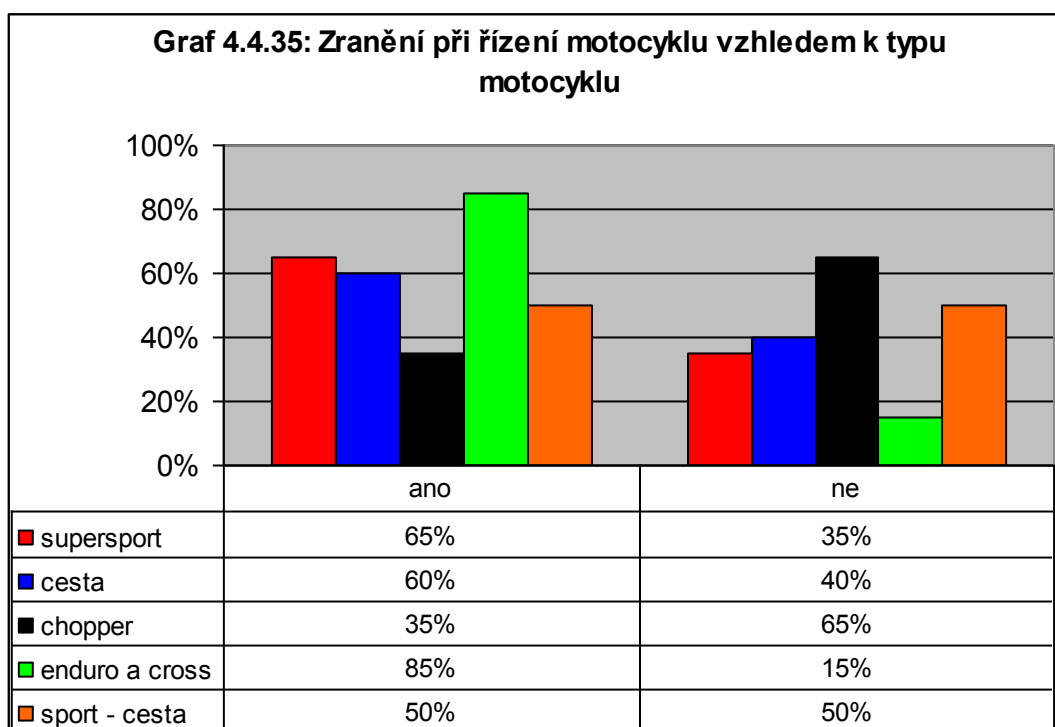
Graf 4.4.32 ukazuje oblibu rychlé jízdy na motocyklu vzhledem k typu motocyklu. Rychlou jízdu na motocyklu mají nejvíce rádi řidiči supersportovních motocyklů 90%, poté řidiči sportovně cestovních motocyklů 70% a řidiči enduro a cross motocyklů 60%. Rychlou jízdu na motocyklu nemají rádi především řidiči chopperů 80% a řidiči cestovních motocyklů 60%.



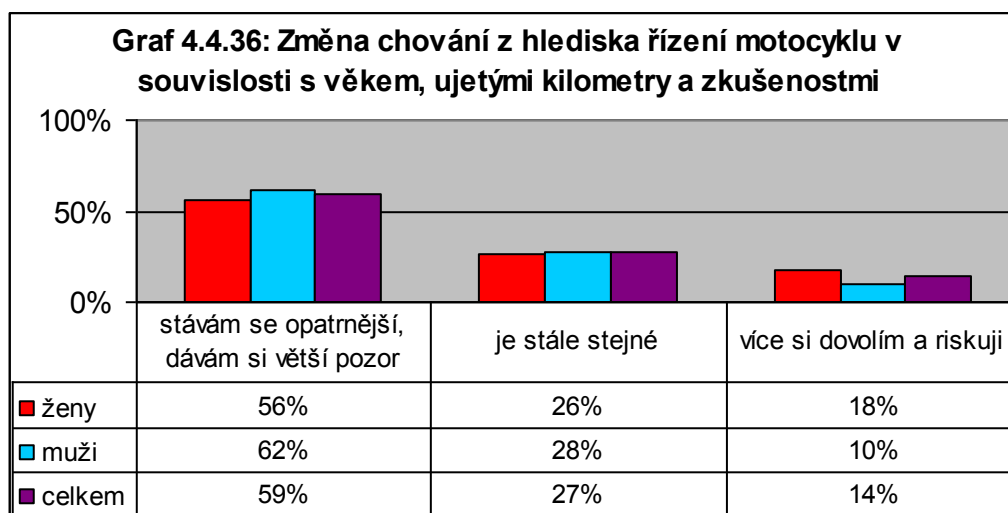
Graf 4.4.33 představuje oblību adrenalinu u motocyklistů. Většina motocyklistů 74% má ráda adrenalin, 26% nemá rádo adrenalin. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



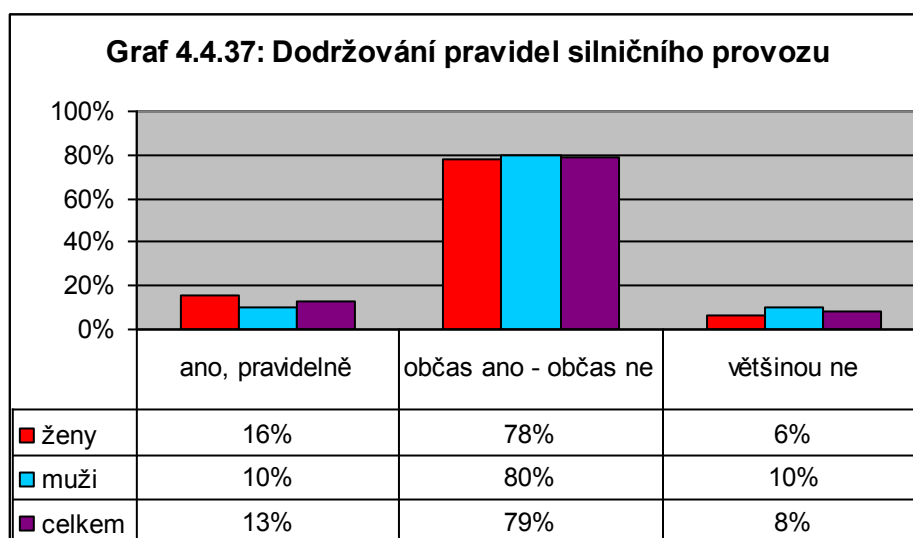
Graf 4.4.34 znázorňuje zranění při jízdě na motocyklu. Většina motocyklistů 59% se již někdy zranila při jízdě na motocyklu, 41% motocyklistů se dosud nezranilo při jízdě na motocyklu. Většina mužů 74% se již někdy zranila při jízdě na motocyklu. Většina žen 56% se dosud nezranila při jízdě na motocyklu.



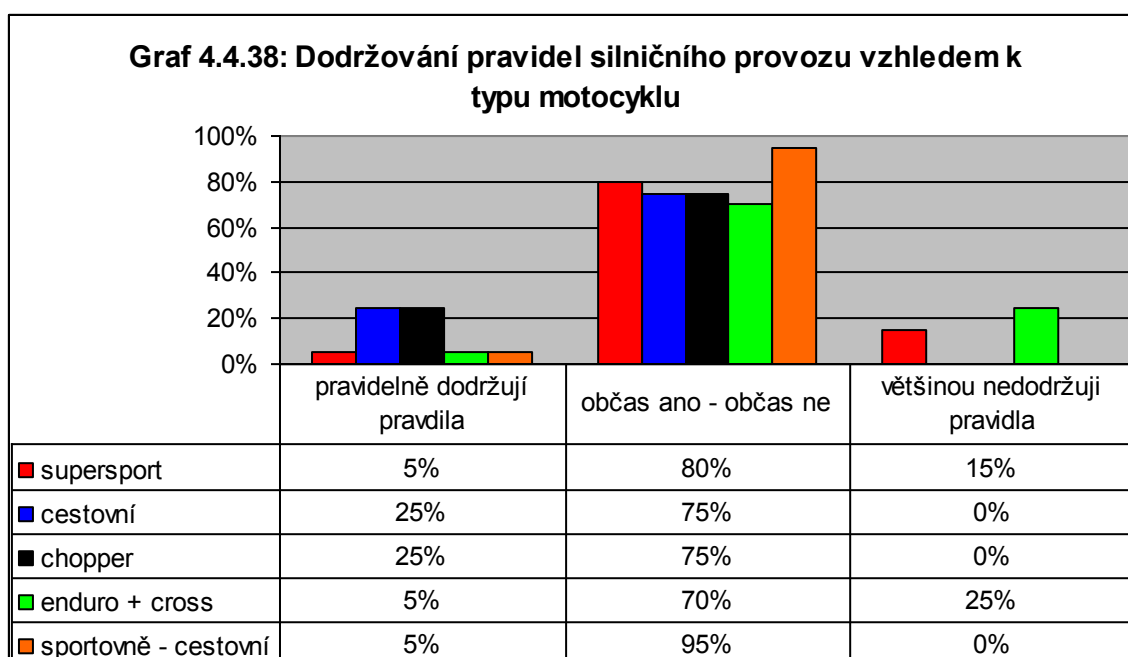
Graf 4.4.35 ukazuje zranění při jízdě na motocyklu vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů enduro a cross motocyklů 85%, řidičů supersportovních motocyklů 65% a řidičů cestovních motocyklů 60% se již někdy zranila. Většina řidičů chopperů 65% se dosud při jízdě na motocyklu nezranila. Řidiči sportovně cestovních motocyklů se z 50% při jízdě na motocyklu zranili a z 50% se dosud nezranili.



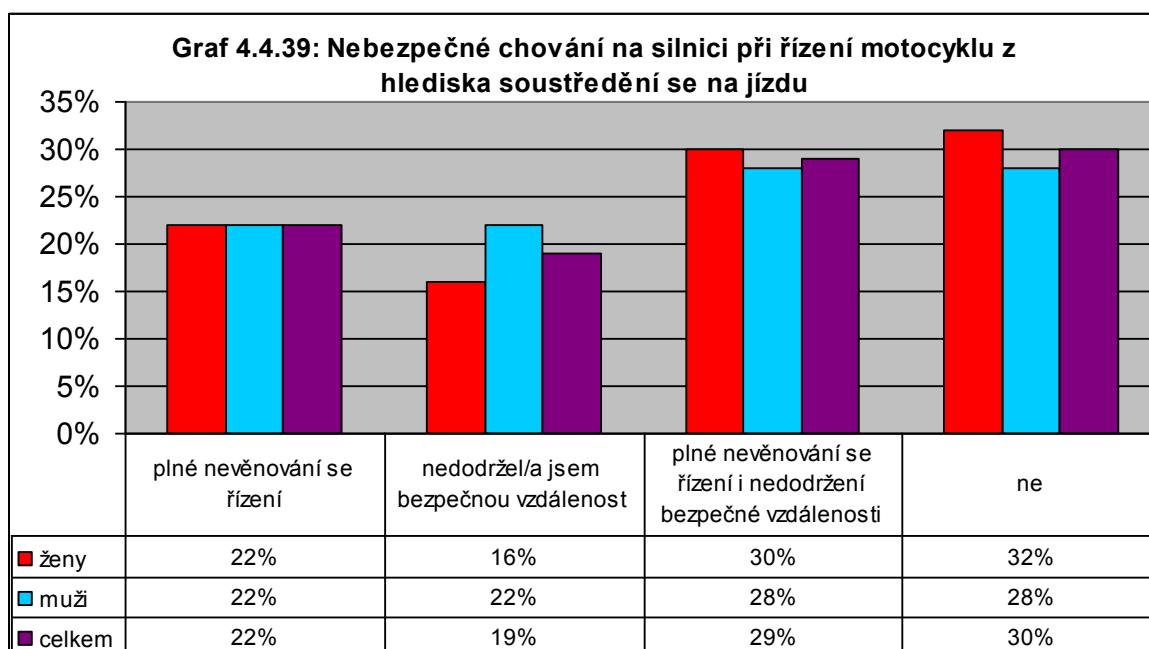
Graf 4.4.36 představuje změnu chování z hlediska řízení motocyklu v souvislosti s věkem, ujetými kilometry a zkušenostmi. Většina motocyklistů 59% se stává opatrnější a dává si větší pozor při řízení motocyklu. U 27% je chování stále stejné, 14% si více dovolí a riskuje. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



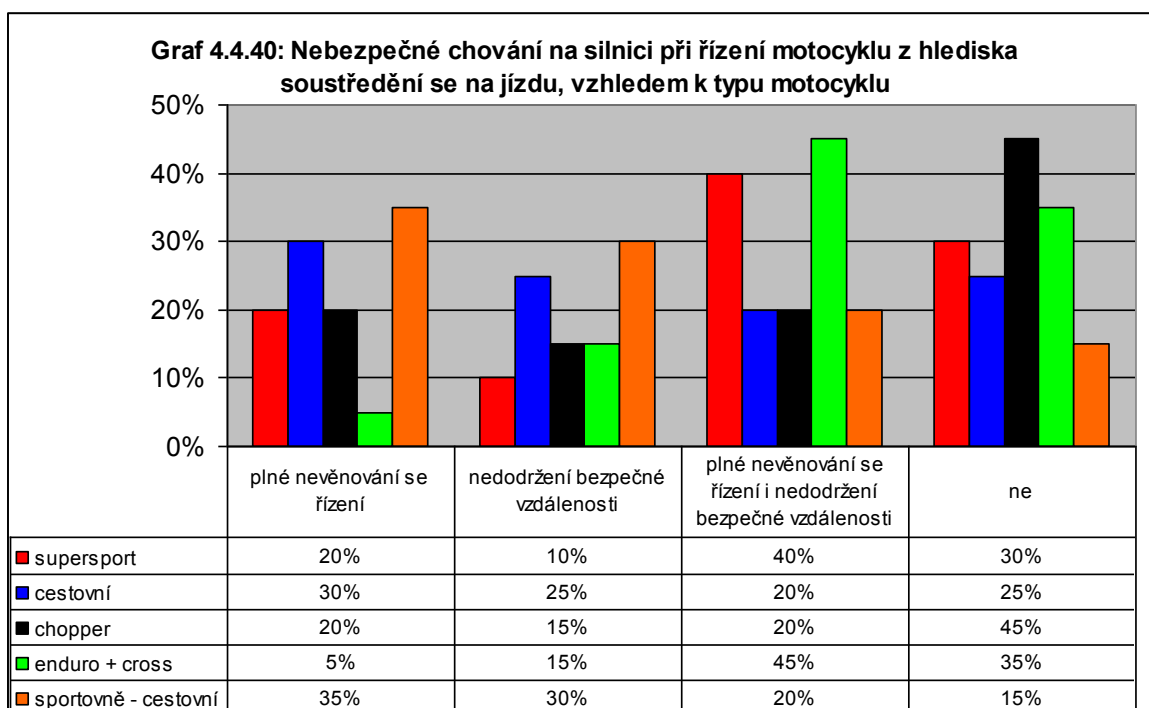
Graf 4.4.37 znázorňuje dodržování pravidel silničního provozu. Většina motocyklistů 79% občas dodržuje pravidla a občas nedodržuje pravidla, 13% dodržuje pravidla silničního provozu pravidelně, 8% většinou nedodržuje pravidla silničního provozu. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



Graf 4.4.38 ukazuje dodržování pravidel silničního provozu vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů všech typů motocyklů občas dodržuje pravidla a občas nedodržuje pravidla, řidiči sportovně cestovních motocyklů 95%, řidiči supersportovních motocyklů 80%, řidiči cestovních motocyklů a chopperů 75% a řidiči enduro a cross motocyklů 70%. Pravidelně dodržují pravidla silničního provozu nejvíce po 25% řidiči cestovních motocyklů a chopperů. Většinou nedodržují pravidla silničního provozu řidiči enduro a cross motocyklů 25% a řidiči supersportovních motocyklů 15%.

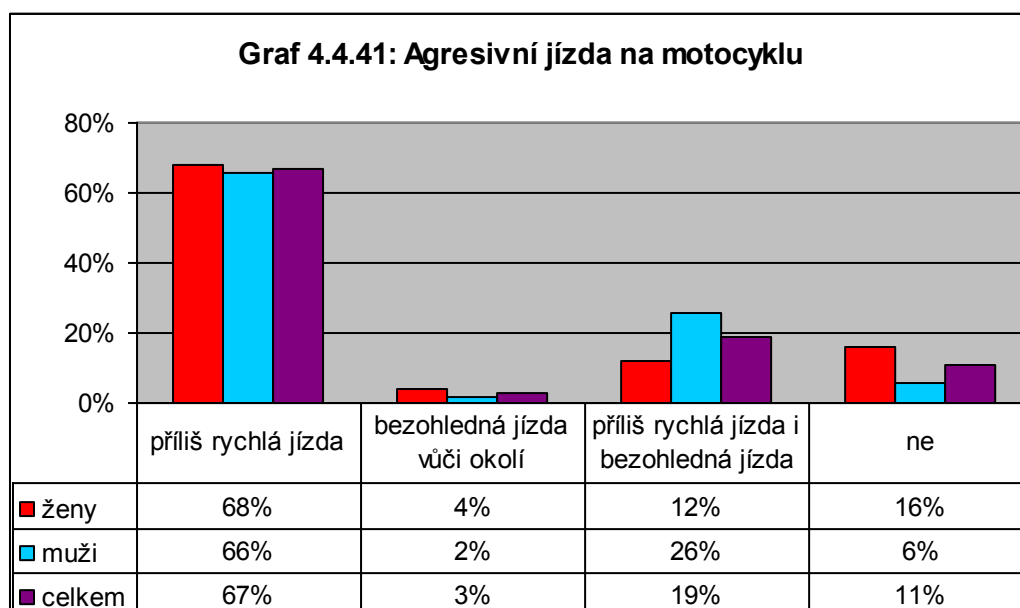


Graf 4.4.39 představuje nebezpečné chování na silnici při řízení motocyklu z hlediska soustředění se na jízdu. Většina motocyklistů 30% se dosud nechovala nebezpečně na silnici při řízení motocyklu z hlediska soustředění se na jízdu. 29% motocyklistů se plně nevěnovalo řízení i nedodrželo bezpečnou vzdálenost. 22% motocyklistů se plně nevěnovalo řízení a 19% motocyklistů nedodrželo bezpečnou vzdálenost.

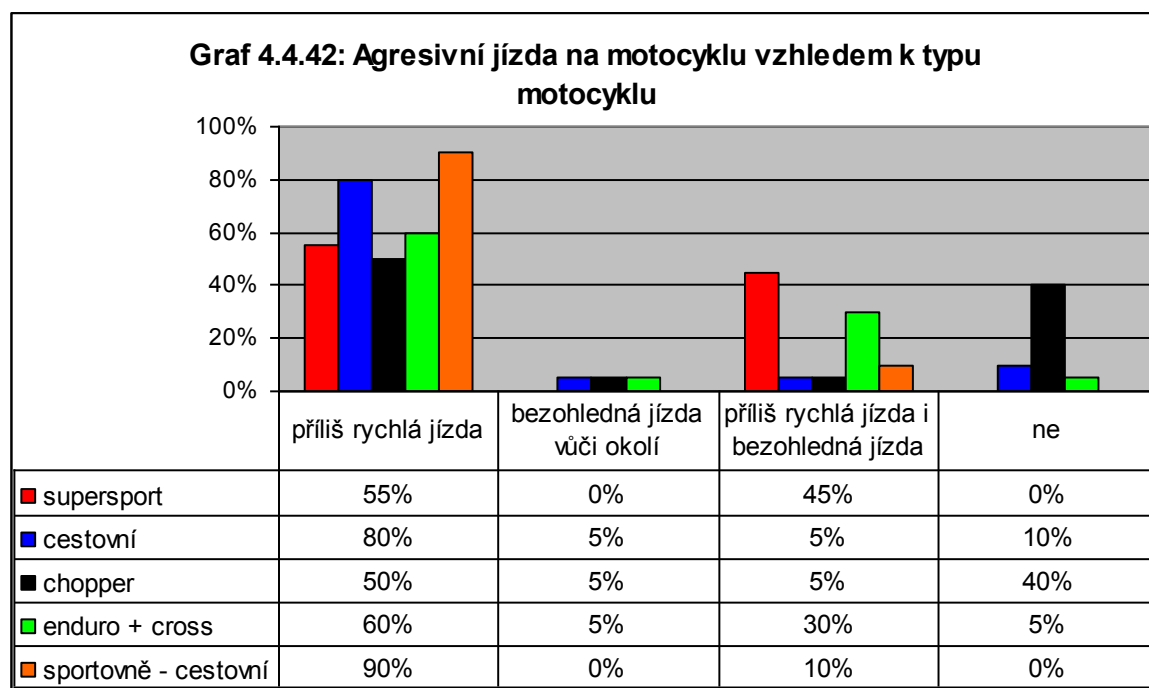


Graf 4.4.40 znázorňuje nebezpečné chování na silnici při řízení motocyklu z hlediska soustředění se na jízdu vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů enduro a cross motocyklů 45% a supersportovních motocyklů 40% se plně nevěnovala řízení i nedodržela

bezpečnou vzdálenost. Většina řidičů sportovně cestovních motocyklů 35% a cestovních motocyklů 30% se plně nevěnovala řízení. Většina řidičů chopperů 45% se dosud na silnici nezachovala nebezpečně z hlediska soustředění se na jízdu.



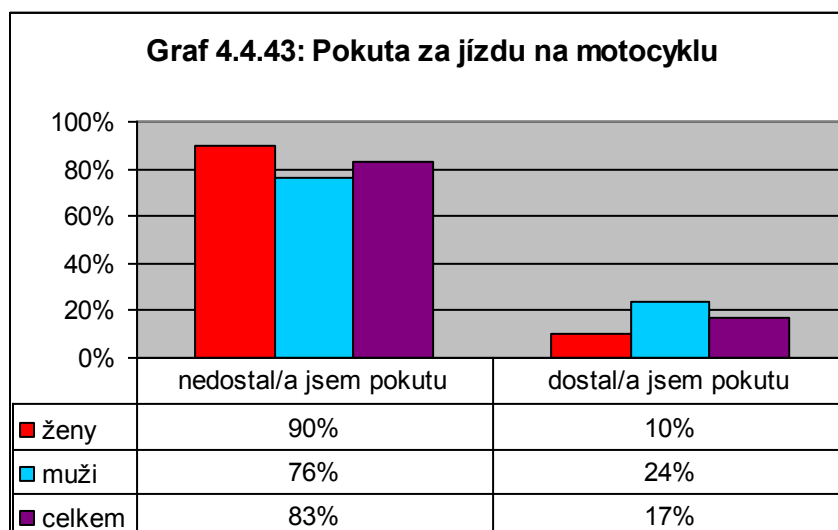
Graf 4.4.41 ukazuje agresivní jízdu na motocyklu. Většina motocyklistů 67% je příliš rychle, 19% je příliš rychle i bezohledně vůči okolí, 11% dosud nejelo na motocyklu agresivně. 3% motocyklistů je bezohledně vůči okolí.



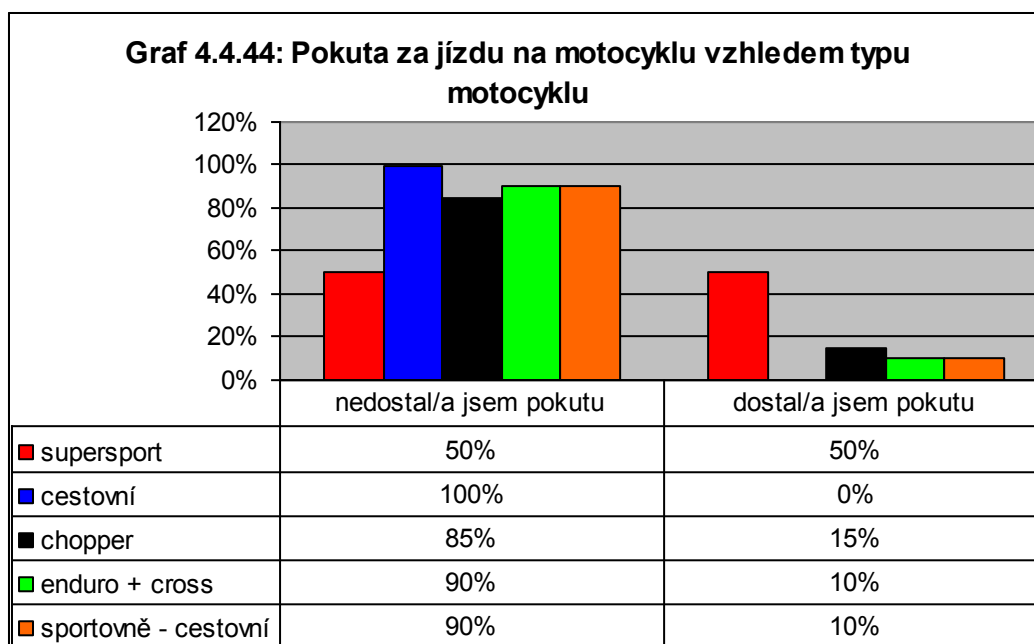
Graf 4.4.42 představuje agresivní jízdu na motocyklu vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů všech typů motocyklů je příliš rychle, řidiči sportovně cestovních motocyklů 90%,



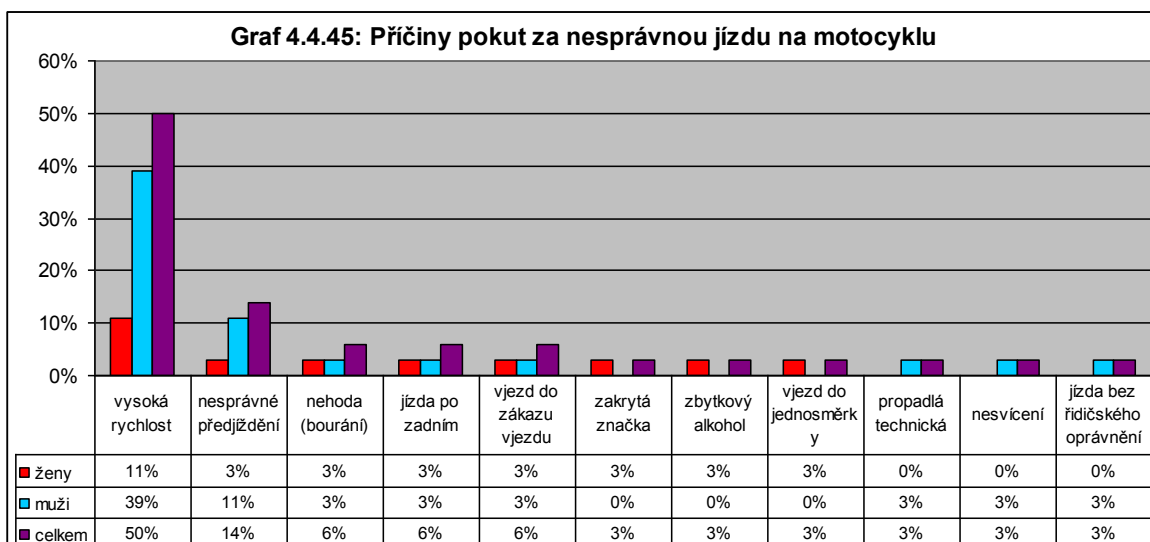
řidiči cestovních motocyklů 80%, řidiči enduro a cross motocyklů 60%, řidiči supersportovních motocyklů 55% a řidiči chopperů 50%.



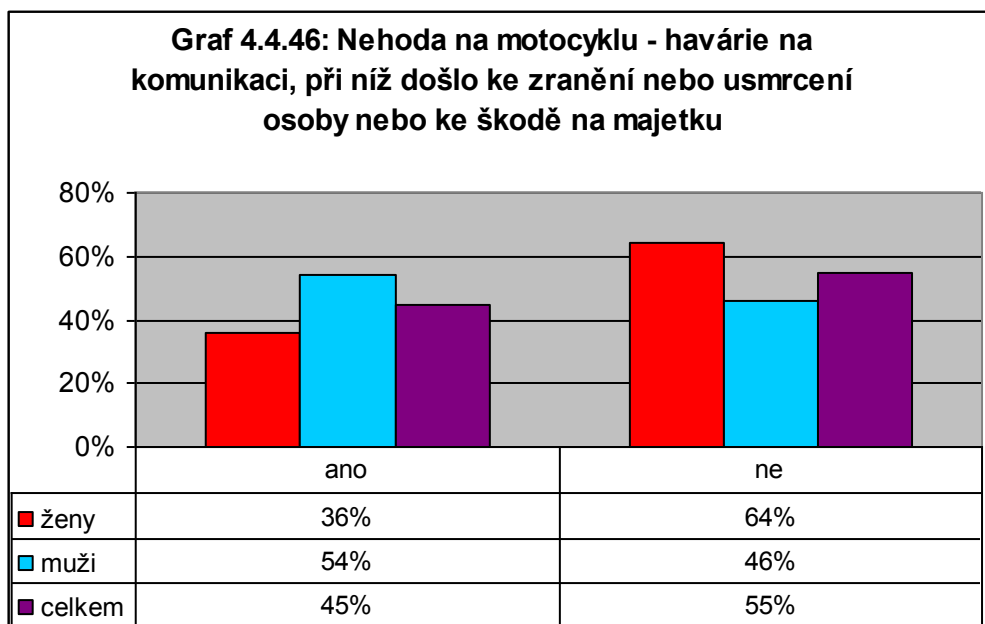
Graf 4.4.43 znázorňuje, zdali motocyklisté dostali pokutu za jízdu na motocyklu. Většina motocyklistů 83% dosud nedostala pokutu za jízdu na motocyklu, 17% dostalo pokutu za jízdu na motocyklu. Rozložení četností je podobné i z hlediska pohlaví.



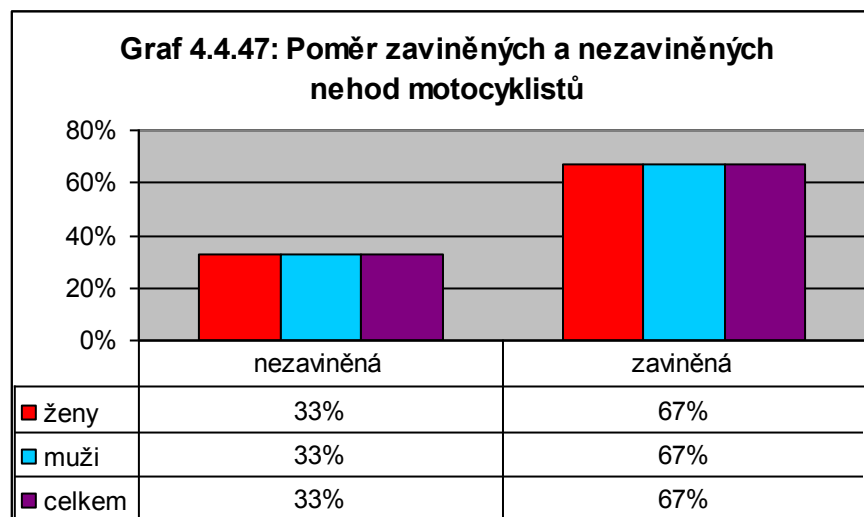
Graf 4.4.44 ukazuje, zdali motocyklisté dostali pokutu za jízdu na motocyklu vzhledem k typu motocyklu. 100% řidičů cestovních motocyklů, 90% řidičů sportovně cestovních a enduro a cross motocyklů, 85% chopperů a 50% řidičů supersportovních motocyklů nikdy nedostali pokutu za jízdu na motocyklu. 50% řidičů supersportovních motocyklů, 15% řidičů chopperů, 10% řidičů sportovně cestovních a enduro a cross motocyklů a 0% řidičů cestovních motocyklů již dostali pokutu za jízdu na motocyklu.



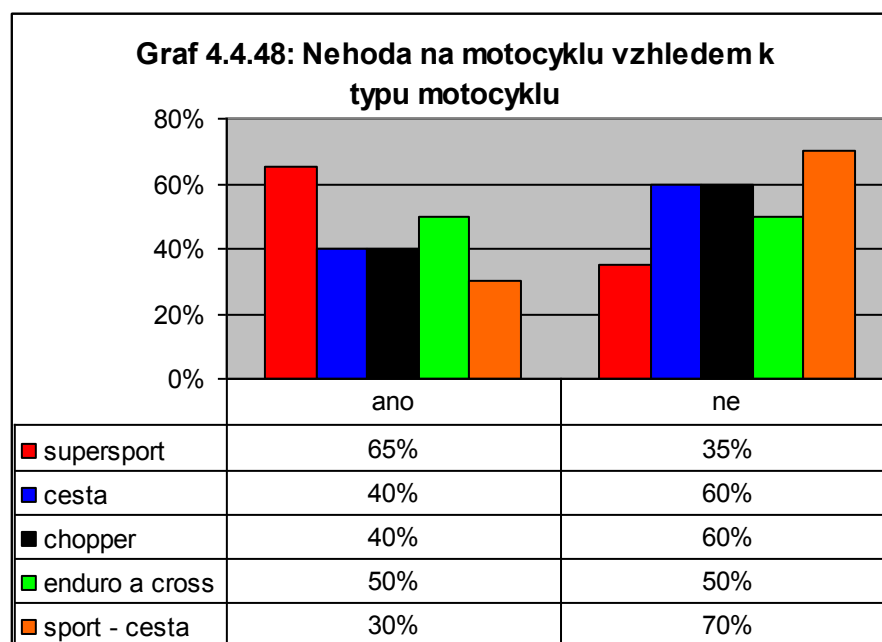
Graf 4.4.45 představuje příčiny pokut za nesprávnou jízdu na motocyklu. Většina motocyklistů 50% jela příliš rychle, 14% motocyklistů nesprávně předjíždělo, 6% mělo nehodu, jeli po zadním kolem nebo vjeli do zákazu vjezdu, 3% jelo se zakrytou státní poznávací značkou, byl u nich zjištěn zbytkový alkohol, vjeli do jednosměrné ulice, měli propadlou technickou, nesvícili nebo řídili motocykl bez řidičského oprávnění.



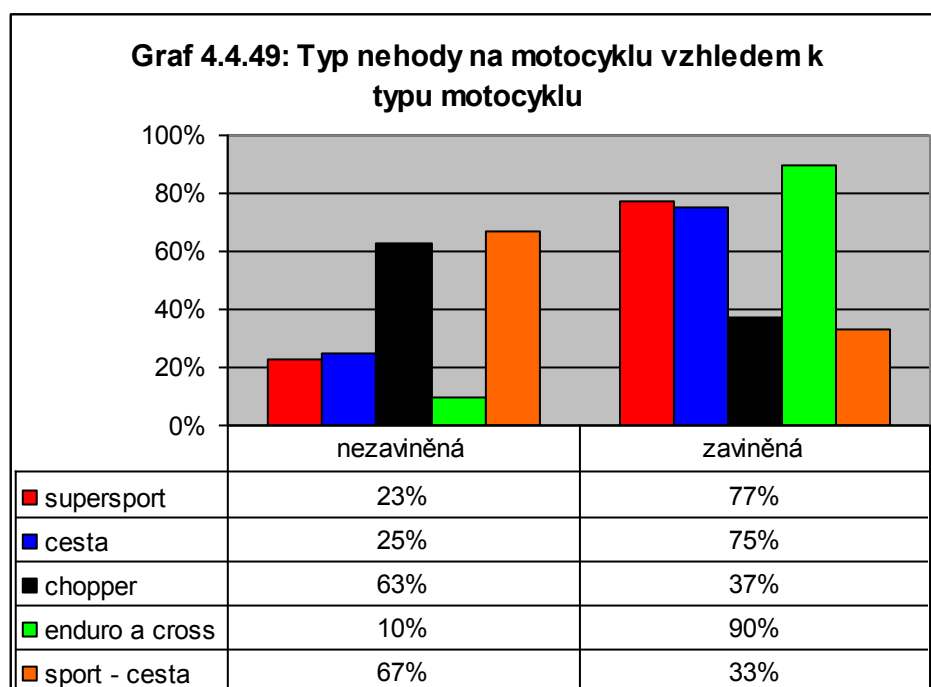
Graf 4.4.46 znázorňuje nehodu na motocyklu. Většina motocyklistů 55% dosud neměla nehodu na motocyklu, 45% již zažili nehodu na motocyklu. Většina mužů 54% již zažila nehodu na motocyklu, většina žen 36% dosud nezažila nehodu na motocyklu.



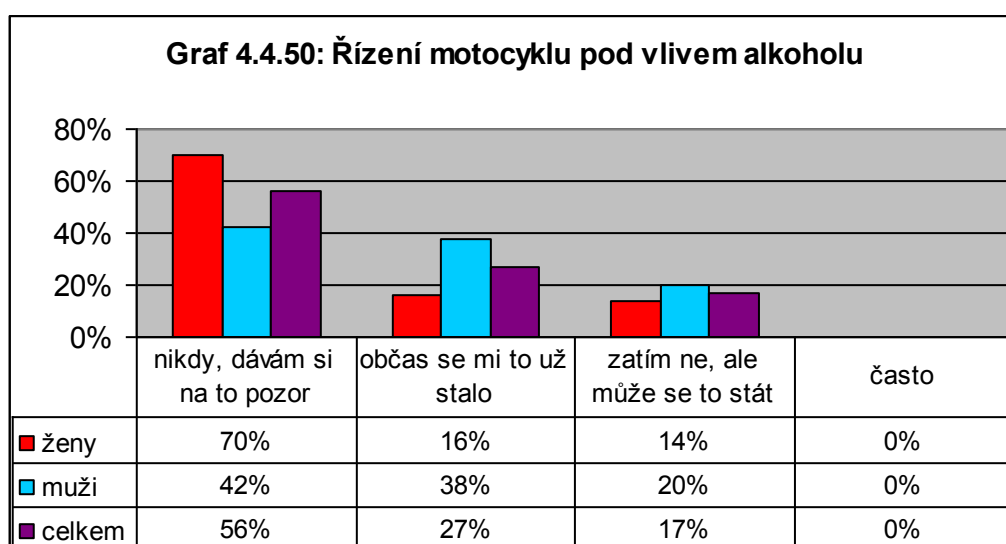
Graf 4.4.47 ukazuje poměr zaviněných a nezaviněných nehod motocyklistů. Většina motocyklistů 67% sama zavinila nehodu na motocyklu. 33% sami nezavinili nehodu na motocyklu. Rozložení četností je shodné i z hlediska pohlaví.



Graf 4.4.48 představuje nehodu na motocyklu vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů sportovně cestovních motocyklů 70% a řidičů chopperů a cestovních motocyklů 60% dosud nezažila nehodu na motocyklu. Řidiči enduro a cross motocyklů 50% shodně zažili i dosud nezažili nehodu na motocyklu. Většina řidičů supersportovních motocyklů 65% již zažila nehodu na motocyklu.



Graf 4.4.49 znázorňuje typ nehody na motocyklu vzhledem k typu motocyklu. Většina řidičů enduro a cross motocyklů 90%, řidičů supersportovních motocyklů 77% a cestovních motocyklů 75% sami zavinili nehodu na motocyklu. Většina řidičů sportovně cestovních motocyklů 67% a řidičů chopperů 63% sami nezavinili nehodu.



Graf 4.4.50 ukazuje řízení motocyklu pod vlivem alkoholu. Většina motocyklistů 56% si dává pozor, aby neřídili motocykl pod vlivem alkoholu. 27% uvádí, že občas řídí motocykl pod vlivem alkoholu. 17% připouští, že dosud neřídili motocykl pod vlivem alkoholu, ale může se to stát.

## 5. DISKUZE

Cílem výzkumné části bylo zejména zjištění některých charakteristik osobnosti řidiče motocyklu, vztahu mezi charakteristikami osobnosti a zvýšeným výskytem nehod motocyklistů, zjištění rozdílů v osobnosti mezi motocyklisty a motocyklistkami, muži motocyklisty a muži z běžné populace, ženami motocyklistkami a ženami z běžné populace, formou kvantitativní analýzy osobnostních dotazníků.

V rámci provedeného výzkumu byla jedna hypotéza potvrzena a čtyři hypotézy zamítnuty. První hypotéza byla zamítnuta. ***Motocyklisté vykazují vyšší míru agresivity než běžná populace.***

Agresivita v dopravě má jasný vztah k nehodovosti a je rizikovým faktorem, projevující se překračováním předepsané rychlosti, nedodržováním bezpečné vzdálenosti, nerespektováním dopravních předpisů, neumožněním ostatním řidičům zařadit se do jízdního pruhu a dalšími činy. Anketa, konaná v roce 2003 mezi řidiči v České republice zjistila, že každému osmému účastníkovi provozu bylo vyhrožováno posunky, byl omezován v jízdě nebo fyzicky napaden (Havlík, 2005).

I přes skutečnost, že se nepotvrdila formulovaná hypotéza, zjištěné dílčí výsledky přináší zajímavé informace. Výsledky ukazují, že v indexu DIR+AGG z Hand testu a dimenze FM ze SPIDA, což představuje pravděpodobné agresivní a direktivní chování a přístup k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, není rozdíl mezi motocyklisty a běžnou populací a muži motocyklisty a muži z běžné populace. Motocyklistky oproti ženám z běžné populace ale vykazují zvýšenou hladinu v indexu DIR+AGG i v dimenzi FM, což se kromě výše uvedeného může v oblasti dopravy projevovat v sebevědomějším, odvážnějším, adaptabilnějším chováním a rozhodnějším reagováním, které je při řízení motocyklu spíše žádoucí, jelikož jsou při řízení na řidiče kladeny vyšší nároky než při řízení automobilu.

Motocyklisté oproti motocyklistkám vykazují vyšší hladinu indexu DIR+AGG i dimenze FM, což odpovídá tradičním výzkumům o vyšší agresivitě mužů než žen.

Dále bylo zjištěno, že motocyklisté se zaviněnými nehodami vykazují vyšší hladinu dimenze FM než motocyklisté bez nehod, což odpovídá výsledkům výzkumů, že agresivita v dopravě je vysoce rizikový faktor a má jasný vztah k nehodovosti.

Důvodem pro nepotvrzení hypotézy může být použití testu Hand test, jelikož je citlivý na aktuální psychický stav respondentů a restandardizační hodnoty nebyly na naší populaci

zatím provedeny (Svoboda, 1999). Přesto výsledek Hand testu je shodný s výsledkem dimenze FM z dotazníku SPIDO.

I přes zamítnutí hypotézy může jedinec, když usedne na motocykl, trpící pocity méněcennosti a pocity viny, reagovat velice agresivně (Smékal, 2002). Normálně uzavřený a nepříliš sebevědomý člověk se snadno změní na sebevědomého piráta silnic (Štikar, 2003). Motocykl může po dobu jízdy pozměnit charakter a iluzorně kompenzovat socioekonomickou a psychosociální slabost (Štika, 2003). Prevencí by mohlo být odreagování motocyklistů mimo silnice, tedy zvýšení počtu motocyklových okruhů či jiných přírodních nebo umělých tratí.

Druhá hypotéza byla přijata. ***U motocyklistů se vyskytuje zvýšená hladina tendence k rizikovému chování než u běžné populace.***

Výzkum osobnosti řidičů zkoumal Mikšík (1985) pomocí dotazníků SPIDO a IHAVEZ. Bylo zjištěno, že se nehodoví a rizikovní řidiči vyznačují specifickými osobnostními dispozicemi. Zjištěné dominantní rysy oproti ostatním aktivním řidičům jsou nižší autoregulace osobnosti, anticipace i odpovědnosti, tendence se spoléhat na náhodu, emocionální vzrušivost a labilita, neschopnost regulace emocionality, emocionálně impulzivní struktury chování během jízdy, ztráta sebedůvěry, narušení osvojených dovedností nebo neschopnost přizpůsobit aktivity okolnostem a rigidní a neúčelné chování. Výsledky mého výzkumu ukázaly, že neexistuje signifikantní rozdíl mezi průměrem motocyklistů a běžné populace v testu SPIDO, ale existuje signifikantní rozdíl v jednotlivých dimenzích testu. Vyšší skóre motocyklistů v dimenzích RE, OV, MH, KR a ER se projevuje sníženou autoregulací, menším předvídaním a zvažováním možných důsledků jednání, nedostatečnými zábrany, což je základ rizikového chování, tendencí tíhnout k dynamickým interakcím, vyhledávat změny při menších regulačních zábranách, záliba v dynamismu, rozruchu a změně a emocionálně impulzivní chování. V dimenzích RA a US mají motocyklisté nižší skóre než běžná populace, které se projevuje impulzivnějším, situačně frustrovanějším přístupem k regulování interakčních aktivit, tedy méně regulovanými schémata přizpůsobovacího chování a bezstarostností, nevázáním se. Z hlediska pohlaví nebyl zjištěn signifikantní rozdíl mezi průměry v testu SPIDO mezi muži motocyklisty a muži z běžné populace a ani mezi ženami motocyklistkami a ženami z běžné populace, ale byl zjištěn signifikantní rozdíl v jednotlivých dimenzích testu. V dimenzích RE, MH a ER mají motocyklisté vyšší skóre než muži z běžné populace, které se projevuje sníženou autoregulací, menším předvídaním a zvažováním možných důsledků jednání, tendencí tíhnout k dynamickým interakcím, vyhledávat změny při

menších regulačních zábranách a emocionálně impulzivním chováním. V dimenzi RA mají motocyklisté nižší skóre než muži z běžné populace, což se projevuje impulzivnějším, situačně frustrovanějším přístupem k regulování interakčních aktivit, tedy méně regulovanými schématy přizpůsobovacího chování.

V dimenzích MH, KR a FM mají motocyklistky vyšší skóre než ženy z běžné populace, které se projevuje tendencí tíhnout k dynamickým interakcím, vyhledávat změny při menších regulačních zábranách, zálibou v dynamismu, rozruchu, změně a přístupu k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, tedy větší pravděpodobnost agresivního jednání. V dimenzi US mají motocyklistky nižší skóre než ženy z běžné populace, což se projevuje bezstarostností a nevázáním se.

Z výsledků jednotlivých dimenzí testu SPIDO je zřejmé, že motocyklisté vykazují určité rizikové vlastnosti osobnosti oproti běžné populaci. Motocykl slouží motocyklistům jako prostředek k získání zážitků, adrenalinu, změny, uvolnění napětí a mnozí z nich se tak v důsledku uvedené kombinace vlastností při řízení mohou chovat impulzivně, riskovat a nepředvídat důsledky, což vše dohromady je velice rizikové pro vznik častých a vážných nehod motocyklistů. Vysvětlení jejich mnohdy riskantního chování při řízení motocyklu tedy ve většině případů nemusí být agresivní chování, ale právě tato kombinace vlastností. Zjištění rozdílů mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů a charakteristikami jejich osobnosti s cílem zjistit společné, odlišné a potencionálně rizikové vlastnosti by byl vhodný námět pro další výzkum.

Třetí hypotéza byla přijata. ***U motocyklistů se zaviněnými nehodami se vyskytuje vyšší hladina tendence k rizikovému chování než u motocyklistů bez zaviněných nehod.***

Výzkum osobnosti řidičů zkoumal Mikšík (1985) pomocí dotazníků SPIDO a IHAVEZ, jak je již uvedeno u hypotézy výše. U motocyklistů, kteří měli nehodu, lze nejčastěji pozorovat egoismus s agresivitou, manifestovanou přemrštěně rychlou jízdou, bezohledností, soutěživostí, sebeprosazováním, nerespektováním autority a ohrožováním ostatních, se zvýšenou potřebou nenechat se nikým a ničím omezovat ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)). Výsledky mého výzkumu ukázaly, že neexistuje signifikantní rozdíl mezi průměrem motocyklistů se zaviněnými nehodami a motocyklistů bez zaviněných nehod v testu SPIDO, ale existuje signifikantní rozdíl v jednotlivých dimenzích testu.

Ve všech dimenzích KO, KA, EA a FM mají motocyklisté se zaviněnými nehodami vyšší skóre než motocyklisté bez zaviněných nehod, což se projevuje tendencí ke změně, dynamice a proměnlivosti intenzivních vnějších podnětů, zvýšeným sebecitem, sebeprosazením, ctižádostí, aspirací a osobní prestiží, optimismem, elánem, sebedůvěrou,

spokojeností a přístupem k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, tedy větší pravděpodobnost agresivního jednání. Právě kombinace zvýšené pravděpodobnosti agresivního jednání v kombinaci se zvýšenou potřebou sebeprosazení a prestiže, může být rizikovější pro zavinění nehody.

Bylo tedy zjištěno, že rizikovější pro skupinu motocyklistů je kombinace výše uvedených vlastností, nežli kombinace vlastností zjištěná výzkumem Mikšíka. Důvodem zjištěného rozdílu může být na jedné straně zastaralejší realizace výzkumu Mikšíka v roce 1985, který navíc zkoumal pouze populaci řidičů obecně, nikoli výlučně motocyklistů, ale na druhé straně také menší počet respondentů se zaviněnými nehodami (celkem 30) v mém výzkumu a jejich nestejně jezdecké zkušenosti. Většina motocyklistů 63% má dosud najeto do 30 000 km, 23% mezi 30 000 až 60 000 km a jen 14% více než 60 000 km. Většina motocyklistů 38% z mého výzkumu se motocyklům věnuje teprve posledních pět let. Další výzkum by mohl zkoumat, zdali je kombinace těchto vlastností pro motocyklovou populaci opravdu rizikovější, nežli kombinace rizikových vlastností řidičů, zjištěná výzkumem Mikšíka.

Z výsledků jednotlivých dimenzí testu SPIDO je zřejmé, že motocyklisté se zaviněnými nehodami vykazují určité rizikové vlastnosti osobnosti oproti motocyklistům bez zaviněných nehod. Jen za rok 2008 je dle statistik ukazatel závažnosti nehod, kde na 1000 nehod připadá 38 usmrcených motocyklistů. Průměrná hodnota tohoto ukazatele je přitom 6,19 usmrcených osob (MD a Besip, 2009).

Čtvrtá hypotéza byla zamítnuta. ***Motocyklisté se zaviněnými nehodami vykazují vyšší výskyt lability než motocyklisté bez zaviněných nehod.***

Dle výzkumu Matthews a kol. (1991), který se zaměřil na zjištění vztahu mezi osobnostními charakteristikami a výsledky míry řidičského stresu u řidičů různého věku, zjistil, že nejvýznamnějším prediktorem stresu byla vysoká míra neuroticismu. Shrnul, že řidičský stres je spojen s vyšší mírou neuroticismu, agresivity-hostility, výskytem každodenních problémů, sníženou úrovní koncentrace a negativními náladami.

Z výsledků mého výzkumu vyplynulo, že většina motocyklistů se zaviněnými nehodami 73% je z hlediska míry neuroticismu stabilní, labilních je pouze 13%.

K selhání v dopravě nejčastěji dochází u labilních řidičů, jak extrovertů, tak introvertů, kteří trpí nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolností. U introvertů je dopravní chování poznamenáno tendencí k úzkosti, strnulosti a náladovosti a u extrovertů tendencí k vznětlivosti, impulzivním, zkratovitým reakcím a podrážděnosti (Havlík, 2005).



Pátá hypotéza byla přijata. *U motocyklistů se vyskytuje vyšší hladina tendence k rizikovému chování než u motocyklistek.*

Výzkumy dopravních psychologů zjistili, že ženy narozdíl od mužů jezdí pomaleji, nepožívají alkohol před jízdou, nesoutěží, nepotřebují se před ostatními předvádět, neriskují tolik jako muži, řízení pro ně není forma seberealizace, jsou svědomitější, méně dynamické, lépe znají pravidla, neoplácí chybné chování jiných účastníků, mají vyšší frustrační toleranci, menší ambice vynikat a větší empatii k ostatním účastníkům provozu (<http://ccc.mise.cz>). Jsou ale také emocionálně labilnější, mají slabší psychosomatickou výkonnost, snáze se nechají rozptýlit, hůře reagují na nečekané situace a mají problémy s řešením kritických událostí ([www.sumavanet.cz](http://www.sumavanet.cz)).

Výsledky mého výzkumu ukázaly, že neexistuje signifikantní rozdíl mezi průměrem motocyklistů a motocyklistek v testu SPIDO, ale existuje signifikantní rozdíl v jednotlivých dimenzích testu. V dimenzích RE a FM mají muži vyšší skóre než ženy, což se projevuje sníženou autoregulací, menším předvídaním a zvažováním možných důsledků jednání a přístupem k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, tedy větší pravděpodobnost agresivního jednání. Zvýšená hladina v těchto dimenzích může hrát roli ve zvýšení rizika riskantního chování mužů během řízení oproti ženám, což odpovídá výzkumům dopravních psychologů. V dimenzi EM mají muži nižší skóre než ženy, což se projevuje emocionální stabilitou a sníženou emotivitou. Nižší emotivita mužů odpovídá tradičním výzkumům, které zjistili, že ženy jsou emocionálně labilnější než muži.

Z dalších výsledků výzkumu vyplynulo, že většina motocyklistů jsou extroverti 54% a z hlediska kombinací temperamentů je většina motocyklistů 42% sangviniků. Temperament se projevuje různou intenzitou pohybů, tempem pohybů, hloubkou prožívání, vzrušivostí a dalšími znaky (Nakonečný, 1998). Temperament je rovněž centrem regulace optimální hladiny stimulace, zvané arousal. Zuckermanova teorie o vyhledávacích vzrušení, výrazných vjemych a adrenalinových zážitků hovoří o tom, že lidé potřebují a vyhledávají vysokou hladinu stimulace neboli situačního vzrušení. U řidičů se tato potřeba projevuje vyhledáváním rychlosti, soutěžením, riskantními manévry a předváděním se (Schmeidler a kol., 2004). Jízda na motocyklu je také prostředek ke zvýšení hladiny stimulace, jak je patrné z výsledků testu SPIDO, tedy zvýšené hladiny dimenze OV u motocyklistů.

Extroverti jsou lidé zaměřeni na vnější svět, kteří touží po vzrušení, rádi riskují, často se vystavují nebezpečí a vyhledávají změny. Jednají z momentálních podnětů, jsou

impulzivní (Smékal, 2002). Extrovertní typy lidí se v dopravě prosazují mnohem dynamičtěji. Při jízdě ve městě nebo i na závodním okruhu překypují vzrušením, napětím a neustálou změnou (Havlík, 2005). Studie ukazují na vyšší výskyt nehod extrovertů na základě jejich výpovědí. Důvodem je větší tendence extrovertů k riskování (Matthews a kol., 1991). Výzkumem (Parkers a kol. in Matthewes a kol., 1991) bylo zjištěno, že extroverti jsou odolnější vůči stresu, používají racionálnější strategie orientované na řešení problémů a jsou méně citliví k signálům ohrožení (Smékal, 2002). Introverti jsou lidé klidní, mírní, zdrženliví, obrácení dovnitř, zaměřeni na svou osobu, do svého vnitřního světa, nedůvěřují momentálním podnětům, nemají rádi vzrušení (Smékal, 2002). Při jednotvárné jízdě netrpí tolik nedostatkem podnětů jako extroverti, přesto však také jejich pozornost vnějším podnětům může být vlivem potřeby věnovat se vnitřním podnětům a prožívání odpoutána (Havlík, 2005). K charakteristikám sangviniků patří společenskost, činorodost, bezstarostnost, otevřenost, čilost, bezprostřednost, optimističnost, veselost, ale také nestálost, tendence k riskování, povrchnost, nespolehlivost, lehkomyšlnost, nerozvážnost, přehnaná odvaha a sebestřednost (<http://wikipedia.org>). Z výsledků testu SPIDO se ukázalo, že motocyklisté tíhnou ke změně, rozruchu, dynamice a riskování, aniž by předvíдали důsledky svých činů, což odpovídá nejvíce charakteristikám sangviniků, kteří mezi motocyklisty v rámci výzkumu převažují a z hlediska typu motocyklu převažují mezi řidiči supersportovních motocyklů.

Motocykl je pro většinu motocyklistů v současné době považován především jen jako koníček 64%. Většina motocyklistů 69% považuje jízdu na motocyklu za formu relaxace, adrenalinového potěšení, zábavy, dopravního prostředku i odreagování emocí, tedy vše dohromady. Většina motocyklistů 63% pociťuje silnou potřebu jízdy na motocyklu při ideálním počasí. Většina motocyklistů 71% považuje motocykl za součást osobnosti, včetně řidičů všech typů motocyklů. Většina motocyklistů 46% by se nejspíše z nějakého důvodu svého motocyklu vzdala. Většina motocyklistů 35% má přezdívku. Většina motocyklistů 99% se zdraví zvednutím ruky anebo jiným způsobem s ostatními motocyklisty v průběhu jízdy. Většina motocyklistů 75% nejsou členy motocyklového klubu, spolku či sdružení. Většina motocyklistů 66% se účastní motocyklových srazů. Většina motocyklistů 87% se účastní akcí a jezdí na místa, kromě motocyklových srazů, tedy na závody, motobary, výstavy motocyklů a další. Většina motocyklistů 41% se dobročinné akce dosud neúčastnili. Většina motocyklistů 57% nemá nejbližší kamarády převážně motocyklisty. Většina motocyklistů 44% pravidelně sleduje internetové stránky a kupuje si časopisy (knihy) s motocyklovou tematikou. Většina motocyklistů 63% se necítí

být schopnější než lidi, kteří motocykl řídit neumí. Většina motocyklistů 70% se spoléhá při řízení zcela na sebe, bez ohledu na osud, náhodu či štěstí. Většina motocyklistů 67% neprovádí jiné adrenalinové sporty kromě jízdy na motocyklu. Většinu motocyklistů 62% rodina, příbuzní či kamarádi od jízdy na motocyklu neodrazují. Pro většinu motocyklistů 90% nejsou motocykly součástí práce. Většina motocyklistů 77% vnímá působení negativní kampaně ze strany médií vůči motocyklistům, přičemž většina z nich 53% vnímá tuto kampaň jako neoprávněnou. Většina motocyklistů 70% zatím neposkytovala pomoc při nehodě motocyklisty, ale 52% motocyklistů již poskytovalo pomoc neznámému motocyklistovi, který měl technické problémy.

Většina motocyklistů 77% si nezakrývala státní poznávací značku, přesto 23% si ji již zakrývalo. Většina motocyklistů 22% vnímá jako nejnebezpečnější řidiče na silnici starší a sváteční řidiče. Většina motocyklistů 61% se dosud nezachovala nepřiměřeně s cílem oplatit řidiči jeho chování, kterým je ohrozil během jízdy na motocyklu, ale již 39% motocyklistů se zachovala i nepřiměřeně vůči řidiči, který je ohrozil. Sami motocyklisté jsou dle statistik nehod motocyklistů z poloviny případů účastníky nehod v důsledku chyb ostatních řidičů. Výsledky ukázaly, že většina motocyklistů 64% již zažila bezdůvodnou agresivitu ze strany ostatních řidičů během jízdy na motocyklu. Lze tedy hovořit o jistých předsudcích české veřejnosti vůči motocyklistům. Prevencí by mělo být poučení ostatních řidičů o problémech spojených s řízením motocyklu.

Většina motocyklistů 56% má ráda rychlou jízdu na motocyklu. Většina motocyklistů 74% má ráda adrenalin. Rychlá jízda na motocyklu tedy nemusí znamenat zvýšenou agresivitu, která zároveň nebyla potvrzena, ale naopak zvýšenou potřebu prožívání, zisku zážitků, adrenalinu a s ním spojené pozitivní emoce.

Většina motocyklistů 59% se již někdy zranila při jízdě na motocyklu. Většina motocyklistů 59% se stává opatrnější a dává si větší pozor při řízení motocyklu s věkem, ujetými kilometry a zkušenostmi. Většina motocyklistů 79% občas dodržuje pravidla a občas nedodržuje pravidla, 8% motocyklistů většinou nedodržuje pravidla silničního provozu. Většina motocyklistů 30% se dosud nechovala nebezpečně na silnici při řízení motocyklu z hlediska soustředění se na jízdu, tedy plně se věnovali řízení motocyklu i dodrželi bezpečnou vzdálenost. Většina motocyklistů 67% jela příliš rychle, což platí pro řidiče všech typů motocyklů. Většina motocyklistů 83% dosud nedostala pokutu za jízdu na motocyklu. Většina motocyklistů 55% dosud neměla nehodu na motocyklu, přesto 45% motocyklistů již zažilo nehodu na motocyklu. Většina motocyklistů 67% sama zavinila nehodu na motocyklu. Vzhledem ke zjištěným výsledkům z testu SPIDO se rizikovými

vlastnostmi v osobnosti jeví zvýšená tendence ke změně, dynamice a proměnlivosti intenzivních vnějších podnětů, zvýšený sebecit, sebeprosazení, ctižádost, aspirace, osobní prestiž, optimismus, elán, sebedůvěra, spokojenost a přístup k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou, tedy větší pravděpodobnost agresivního jednání.

Většina motocyklistů 56% si dává pozor, aby neřídila motocykl pod vlivem alkoholu, přesto 27% motocyklistů uvádí, že občas řídí motocykl pod vlivem alkoholu a 17% motocyklistů připouští, že dosud neřídili motocykl pod vlivem alkoholu, ale může se to stát, z čehož plyne, že potenciálně rizikových pro vznik nehody pod vlivem alkoholu je 44% motocyklistů. Ze statistik ze rok 2008 vyplývá, že celkem 108 nehod zavinili motocyklisté pod vlivem alkoholu (MD a Besip, 2009).

### Motocyklisté a motocyklistky

Shodně ženy i muži vykazují oproti ženám a mužům z běžné populace zvýšenou hladinu v dimenzi MH, tedy zvýšenou potřebu tíhnutí k dynamickým interakcím a vyhledávání změn při menších regulačních zábranách. Ženy v 58% i muži v 64% vnímají motocykl především jako koníček. Shodně většina mužů v 68% i žen v 70% považuje jízdu na motocyklu za formu relaxace, adrenalinového potěšení, zábavy, dopravního prostředku i odreagování emocí, vše dohromady. Shodně většina mužů 44% a žen 30% pociťuje silnou potřebu jízdy na motocyklu při ideálním počasí. Většina mužů 66% i žen 76% považuje motocykl za součást osobnosti. Shodně většina mužů 56% i žen 36% by se z nějakého důvodu nejspíše vzdali motocyklu. Shodně většina mužů 72% i většina žen 78% nejsou členy motocyklových klubů, spolků či sdružení. Shodně většina mužů 58% i většina žen 72% se účastní motocyklových srazů. Shodně většina mužů 88% i žen 86% se účastní akcí a jezdí na místa, kromě motocyklových srazů, tedy na závody, motobary, výstavy motocyklů a další. Shodně většina mužů 48% i většina žen 38% nemá nejbližší kamarády převážně také motocyklisty. Muži se z 90% spoléhají při řízení motocyklu zcela na sebe, ženy se spoléhají zcela na sebe v 50%. Shodně muži v 64% i ženy v 70% neprovádí i jiné adrenalinové sporty kromě jízdy na motocyklu. Shodně muže 70% a ženy 54% rodina, příbuzní či kamarádi od jízdy na motocyklu neodrazují. Shodně většina mužů 82% i žen 72% vnímá působení negativní kampaně ze strany médií vůči motocyklistům. Shodně většina mužů 66% i žen 88% si dosud nezakrývali státní poznávací značku. Shodně většina mužů 58% i žen 70% již zažili bezdůvodnou agresivitu ze strany ostatních řidičů během řízení motocyklu. Shodně většina mužů 54% i žen 58% má ráda rychlou jízdu na motocyklu. Shodně většina mužů 76% i žen 72% má ráda adrenalin. Shodně většina mužů

62% i žen 56% se stává opatrnější a dává si větší pozor při řízení motocyklu s věkem, ujetými kilometry a zkušenostmi. Shodně většina mužů 80% i žen 78% občas dodržuje a občas nedodržuje pravidla silničního provozu. Shodně většina mužů 66% i žen 68% jela na motocyklu příliš rychle. Shodně většina mužů 76% i žen 90% dosud nedostala pokutu za nesprávnou jízdu na motocyklu. Shodně většina mužů i žen po 66% sama zavinila nehodu na motocyklu. Většina mužů 42% i žen 70% uvádí, že nikdy neřídí motocykl pod vlivem alkoholu.

Muži oproti ženám vykazují vyšší hladinu indexu DIR+AGG i dimenze FM. Ženy narozdíl od mužů vykazují vyšší hladinu FM i index DIR+AGG oproti ženám z běžné populace. Ženy jsou převážně sangvinici 48%, zatímco muži jsou převážně flegmatici 40%. Většina mužů 54% měla nehodu oproti ženám 36%. Většina mužů 74% byla zraněna, zatímco žen jen ve 44%. Většina žen 40% oproti mužům má přezdívkou a také dává přezdívkou svému motocyklu, zatímco většina mužů 44% má pouze přezdívkou. Většina mužů v 26% vnímá z pozice řidič motocyklu jako nejnebezpečnější řidiče staré a sváteční řidiče, zatímco většina žen 26% vnímá jako nejnebezpečnější řidiče mladé hochy v silných autech nebo na silných motocyklech. Většina mužů 66% vnímá negativní kampaň ze strany médií vůči motocyklistům jako neoprávněnou, většina žen 42% ji vnímá jako oprávněnou. Většina mužů 52% se zachovala i nepřiměřeně vůči řidiči, který je ohrozil s cílem oplatit mu jeho chování, zatímco většina žen 54% se nezachovala i nepřiměřeně vůči řidiči, který je ohrozil. Většina mužů 74% se již někdy zranila při jízdě na motocyklu na rozdíl od většiny žen 56%, které se dosud nezranily. Většina mužů 54% již zažila nehodu na motocyklu oproti většině žen 36%, které dosud nezažily nehodu na motocyklu.

Z výsledků je patrné, že motocyklisté i motocyklistky se v mnoha směrech shodují.

### Typy motocyklů

Většina řidičů supersportovních motocyklů 80%, sportovně cestovních motocyklů 55% a enduro a cross motocyklů 50% jsou extroverti na rozdíl od většiny řidičů chopperů 55% a cestovních motocyklů 50%, kteří jsou introverti. Většina řidičů supersportovních motocyklů 75%, sportovně cestovních motocyklů 40% a cestovních motocyklů 35% jsou sangvinici, zatímco většina řidičů chopperů 45% a enduro a cross motocyklů 35% jsou flegmatici. Temperament může mít vliv i na výběr typu motocyklu. Supersportovní motocykly, sportovně cestovní motocykly a endura vybízí k adrenalinové, živé a rychlé jízdě s velkým množstvím podnětů, zatímco choppery slouží spíše ke klidné a pohodové

jízdě. Extroverti si tak spíše vyberou supersportovní, sportovně cestovní či enduro a cross motocykly. Naopak introverti dají přednost chopperům, což je patrné i v mém výzkumu. Většina řidičů enduro a cross motocyklů 80%, sportovně cestovních motocyklů 75%, cestovních motocyklů 60% a chopperů 55% považuje motocykl zejména za koníček oproti řidičům supersportovních motocyklů 70%, kteří považují motocykl za styl života. U všech typů motocyklů je řidiči motocykl vnímán většinou jako součást osobnosti, přičemž nejvíce u řidičů supersportovních motocyklů z 80%. Rychlou jízdu na motocyklu mají nejvíce rádi řidiči supersportovních motocyklů 90%, poté řidiči sportovně cestovních motocyklů 70% a řidiči enduro a cross motocyklů 60%, na rozdíl od obliby pomalé jízdy na motocyklech u řidičů chopperů 80% a řidičů cestovních motocyklů 60%. Většina řidičů enduro a cross motocyklů 85%, řidičů supersportovních motocyklů 65% a řidičů cestovních motocyklů se již někdy zranila při jízdě na motocyklu, zatímco řidiči chopperů 65% se dosud při jízdě na motocyklu nezranili. Řidiči sportovně cestovních motocyklů se z 50% při jízdě na motocyklu zranili a z 50% se dosud nezranili. Shodně většina řidičů všech typů motocyklů občas dodržuje pravidla a občas nedodržuje pravidla. Většina řidičů enduro a cross motocyklů 45% a supersportovních motocyklů 40% se plně nevěnovali řízení i nedodrželi bezpečnou vzdálenost, většina řidičů sportovně cestovních motocyklů 35% a cestovních motocyklů 30% se plně nevěnovali řízení a většina řidičů chopperů 45% se dosud na silnici nezachovali nebezpečně z hlediska soustředění se na jízdu. Většina řidičů všech typů motocyklů jela příliš rychle, zejména řidiči sportovně cestovních motocyklů v 90%. Nikdy nedostali pokutu řidiči cestovních motocyklů 100%, poté 90% řidičů sportovně cestovních a enduro a cross motocyklů, 85% chopperů. 50% řidičů supersportovních motocyklů dostalo i nedostalo pokutu za jízdu na motocyklu. Většina řidičů sportovně cestovních motocyklů 70% a řidičů chopperů a cestovních motocyklů 60% dosud nezažila nehodu na motocyklu a řidiči enduro a cross motocyklů 50% shodně zažili i dosud nezažili nehodu na motocyklu. Většina řidičů supersportovních motocyklů 65% již zažila nehodu na motocyklu. Většina řidičů enduro a cross motocyklů 90%, řidičů supersportovních motocyklů 77% a cestovních motocyklů 75% sama zavinila nehodu na motocyklu, zatímco většina řidičů sportovně cestovních motocyklů 67% a řidičů chopperů 63% sama nezavinila nehodu.

Výsledky mého výzkumu se shodují s teorií, že extroverti a zejména sangvinici více riskují, zejména vzhledem ke zjištěným výsledkům z dotazníků. Nejnebezpečnějším typem motocyklu je v důsledku kombinace největšího procenta sangviniků a údajů z dotazníku,

supersportovní motocykl. Druhým nejrizikovějším typem motocyklu je enduro a cross motocykl. Naopak nejbezpečnějšími řidiči se jeví řidiči chopperů.

### **Hlavní body diskuze**

Vzhledem ke zjištěným faktům, že většina motocyklistů jsou extroverti a sangvinici a vzhledem ke zjištěnému rozdílu ve vlastnostech mezi motocyklisty a běžnou populací v dimenzích testu SPIDO je zřejmé, že motocyklisté potřebují vyšší hladinu psychické stimulace *arrousal*, mají sníženou autoregulaci, méně předvídají a zvažují možné důsledky jednání, chybí jim dostatečné zábrany, což je základ rizikového chování, mají zálibu v dynamismu, rozruchu a změně, vyhledávají změny při menších regulačních zábranách, vykazují emocionálně impulzivní chování, jejich přístup k regulaci interakčních aktivit je situačně frustrovanější, nachází se u nich tedy méně regulovaná schémata přizpůsobovacího chování, bezstarostnost a nevázanost. Vysvětlení jejich mnohdy riskantního chování při řízení motocyklu tedy ve většině případů nemusí být agresivní chování, ale právě tato kombinace vlastností. Všechny tyto vlastnosti jsou totiž zvýšeně rizikové pro vznik nebezpečného chování na silnici a mohly by přispět z hlediska charakteristiky osobnosti k vysvětlení vysoké úmrtnost motocyklistů. U řidičů se zaviněnými nehodami se jeví jako rizikovější kombinace zvýšené pravděpodobnosti agresivního jednání v kombinaci se zvýšenou potřebou sebeprosazení a prestiže. Motocyklistky oproti ženám z běžné populace vykazují vyšší hladinu indexu DIR+AGG z Hand testu i dimenze FM z testu SPIDO, což může ukazovat na agresivní a direktivní chování či přístup k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou nebo sebevědomější, odvážnější, adaptabilnější chování a rozhodnější reagování v dopravě, které je při řízení motocyklu spíše žádoucí, jelikož jsou při řízení motocyklu na řidiče kladeny vyšší nároky než na řidiče automobilu. Motocyklisté oproti motocyklistkám vykazují sníženou autoregulaci, menší předvídaní a zvažování možných důsledků jednání, větší pravděpodobnost agresivního jednání, ale jsou zároveň emocionálně stabilnější. Osobnost řidiče motocyklu je tedy v určitých bodech odlišná od osobnosti běžného člověka.

## 6. ZÁVĚR

Cílem výzkumné části bylo zejména zjištění některých charakteristik osobnosti řidiče motocyklu, vztahu mezi charakteristikami osobnosti a zvýšeným výskytem nehod motocyklistů, zjištění rozdílů v osobnosti mezi motocyklisty a motocyklistkami, muži motocyklisty a muži z běžné populace, ženami motocyklistkami a ženami z běžné populace, formou kvantitativní analýzy osobnostních dotazníků.

Hypotéza 1: Motocyklisté vykazují vyšší míru agresivity než běžná populace, byla zamítnuta.

Hypotéza 2: U motocyklistů se vyskytuje zvýšená hladina tendence k rizikovému chování než u běžné populace, byla přijata.

Hypotéza 3: U motocyklistů se zaviněnými nehodami se vyskytuje vyšší hladina tendence k rizikovému chování než u motocyklistů bez zaviněných nehod, byla přijata.

Hypotéza 4: Motocyklisté se zaviněnými nehodami vykazují vyšší výskyt lability než motocyklisté bez zaviněných nehod, byla zamítnuta.

Hypotéza 5: U motocyklistů se vyskytuje vyšší hladina tendence k rizikovému chování než u motocyklistek, byla přijata.

I přes zamítnutí dvou hypotéz byly zjištěny zajímavé skutečnosti. Mezi motocyklisty a běžnou populací existuje signifikantní rozdíl v jednotlivých dimenzích testu SPIDO, tedy vyšší hladina psychické stimulace *arousal*, snížená autoregulace, menší předvídavost a zvažování možných důsledků jednání, záliba v dynamismu, rozruchu a změně, vyhledávání změn při menších regulačních zábranách, tedy absence dostatečných zábran, což je základ rizikového chování. Dále motocyklisté vykazují emocionálně impulzivní chování, jejich přístup k regulaci interakčních aktivit je situačně frustrovanější, nachází se u nich méně regulovaná schémata přizpůsobovacího chování, bezstarostnost a nevázanost. Motocyklistky oproti ženám z běžné populace vykazují vyšší hladinu indexu DIR+AGG z Hand testu i dimenze FM z testu SPIDO, tedy převahu agresivního a direktivního chování a přístup k interakcím a situacím s větší motorickou odezvou.

Motocyklisté se zaviněnými nehodami vykazují oproti motocyklistům bez nehod vyšší tendenci ke změně, dynamice a proměnlivosti intenzivních vnějších podnětů, zvýšený sebectí, sebeprosazení, ctižádost, aspiraci a osobní prestiž, optimismus, elán, sebedůvěru, spokojenost a mají převahu agresivního a direktivního chování. Motocyklisté oproti motocyklistkám vykazují sníženou autoregulaci, menší předvídaní a zvažování možných důsledků jednání, vyšší agresivitu a emocionální stabilitu.



## 7. SOUHRN

Osobnost je v pojetí psychologie osobnosti považována za hypotetický konstrukt, který umožňuje popisovat a vysvětlovat určitá fakta. Do psychologie byl pojem osobnosti zaveden počátkem 20. století. Dnes existuje téměř sto padesát definic osobnosti. Osobnost řidiče motocyklu je ale velmi těžké vymezit, především z důvodu nehomogenosti této skupiny. Dosud nebyla napsána práce, která se tématem osobnosti řidiče motocyklu v tomto pojetí zabývá. Osobnost řidiče motocyklu můžeme základně definovat jako řidiče obojího pohlaví a různého věku, které spojuje společný zájem, tedy motocykly různých typů, značek a různého stáří a jsou držitelé řidičského průkazu k řízení motocyklu a většinou přímo majitelé motocyklů. Na vzniku a vývoji osobnosti se podílí dva působící vlivy, dědičnosti a prostředí.

Ve druhé části teoretické práce jsou rozepsány jednotlivé psychické vlastnosti osobnosti a jejich vztah k řízení motocyklu. Temperament je vrozená složka osobnosti, uplatňující se v prožívání a v projevech člověka. Temperament byl zkoumán již ve starověku Hippokratem a Galénem. H. J. Eysenck, na základě výsledků zkoumání Hippokrata a Galéna, definoval míru extroverze a introverze a neuroticismu. Studie Matthewse ukazují na vyšší výskyt nehod extrovertů na základě jejich výpovědí, z důvodu vyšší tendence k riskování. Matthews výzkumem dále zjistil, že řidičský stres je spojen s vyšší mírou neuroticismu, agresivity-hostility, výskytem každodenních problémů, sníženou úrovní koncentrace a negativními náladami. Parkersův výzkum přinesl fakt, že extroverti jsou odolnější vůči stresu, používají racionálnější strategie orientované na řešení problémů a jsou méně citliví k signálům ohrožení. Podle Havlíka k selhání v dopravě nejčastěji dochází u labilních řidičů, jak extrovertů, tak introvertů, kteří trpí nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolností. Na základě posledního uvedeného tvrzení se vytvořila hypotéza o vyšší míře lability motocyklistů se zaviněnými nehodami než u motocyklistů bez zaviněných nehod, která byla na základě výzkumu zamítnuta. Temperament je také centrem regulace optimální hladiny stimulace *arrousal*. Zuckermanova teorie o vyhledávacích vzrušení tvrdí, že lidé potřebují a vyhledávají vysokou hladinu stimulace.

Schopnosti jsou vlastnosti, nezbytné k řízení motocyklu. Dle Havlíka se zejména jedná o schopnosti percepční, psychomotorické a intelektové. Pracuje i s pojmem motorická a emoční inteligence u řidičů.

Mezi volní vlastnosti, které jsou důležité pro bezpečné řízení motocyklu patří zodpovědnost, vytrvalost, rozvážnost, sebeovládání, sebehodnocení, svědomitost, spolehlivost, autoregulace, sebekázeň a další.

Z hlediska emocí a řízení motocyklu je kladen důraz na úzkost, agresivitu a adrenalin. Bylo prokázáno, že agresivita v dopravě je průkazný rizikový faktor a má jasný vztah k nehodovosti. V dopravě se projevuje překračováním předepsané rychlosti, nedodržováním bezpečné vzdálenosti, nerespektováním dopravních předpisů, neumožněním ostatním řidičům zařadit se do jízdního pruhu, fyzickými útoky, grimasami, kličkováním a dalšími činy. Agresivitu v dopravě zkoumal L. James na základě spolupráce s dopravními psychology z Evropy. Zjistil, že je celosvětovým problémem a odhadnul, že až 80% všech dopravních nehod je způsobených agresivním chování řidičů. Anketa, konaná v roce 2003 mezi řidiči v České republice zjistila, že každému osmému účastníkovi provozu bylo vyhrožováno posunky, byl omezován v jízdě nebo fyzicky napaden. Vztah agresivity jako rizikového faktoru v dopravě se stal základem pro vznik další hypotézy o vyšší agresivitě motocyklistů než u běžné populace, která byla na základě výzkumu zamítnuta.

Motivace je souhrn všech sil, které usměrňují naše chování k uspokojení potřeb a dosažení cíle. Potřeby jsou pocíťovaný nedostatek něčeho důležitého, což vede k činnosti tento nedostatek překonat. U motocyklistů se jedná zejména o uspokojení potřeby jízdy na motocyklu, potřebu afiliace, svobody a svobodné vůle, nezávislosti, prožívání a sebeuplatnění. Sebepojetí představuje prožívání vlastní osobnosti a uvědomování si sebe sama jako osobnost. K sebepojetí se vážou i následující pojmy jako sebehodnocení, sebepřijetí, sebevědomí versus pocity méněcennosti, egoismus, role a identita. Jízda na motocyklu ovlivňuje pocit sebevědomí. Motocykl se stává součástí osobní identity člověka. Ostatními tématy, které se vážou k řízení motocyklu jsou charakter, svědomí, altruismus, volný čas, zájem, koníček versus styl života, sociální styk, observační učení, místo kontroly a obranné mechanismy. Volný čas je mimopracovní aktivitou. Trávení volného času s motocyklem má řadu forem, od cestování na motocyklu, přes závodění či svižnou sportovní jízdu, společenské aktivity s motocyklisty až po opravy motocyklu v garáži či dílně. Zájem je takový postoj, jehož předmětem je určitá činnost. V současnosti je motocykl považován zejména za koníčka, jednak z důvodu skutečnosti, že jsou motocykly v posledních letech v kurzu, ale také z důvodu jejich větší dostupnosti a nižší ceně. Motocyklisté mají mezi sebou jistá nepsaná pravidla a zvyky. Při jízdě na motocyklu se řidiči navzájem při setkání zdraví zvednutím ruky, schází se na místech setkání

motocyklistů, například na motocyklových srazech či plesech, motobarech, závodech, výstavách, pořádají se motocyklové svatby i pohřby a vzpomínkové jízdy.

V kapitole o člověku v roli řidiče se popisuje dopravní systém, dopravní chování, dopravní charakter, dopravní nehoda, osobnost řidiče a osobnost rizikového řidiče. V důsledku vzniku a působení hustějšího provozu a vyšších rychlostí vozidel dochází k negativnímu vlivu na psychiku řidičů. Nejvíce zatížené jsou pozornost, vnímání a zpracování informací. Dopravní nehoda je událost v dopravním provozu, při níž došlo ke zranění, úmrtí a škodě na majetku. Mezi oficiální příčiny dopravních nehod patří nepřiměřená rychlosti, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy. Mezi psychologické příčiny dopravních nehod patří narušený tělesný stav, alkohol, léky a drogy, abnormální duševní stavy, časová zátěž, nedostatek úsudkových schopností, znalostí, zručností, pohybových dovedností, únava, emoce a nedostatky v osobnostních vlastnostech. Podle výzkumu Havlíka patří mezi rizikové vlastnosti řidiče nepřizpůsobivost, impulzivita, vznětlivost, vzrušivost, nesvědomitost, úzkostnost, bezstarostnost, nespolehlivost, emoční labilita, agresivita a další. McNally a Stone přináší hypotézu o chování typu A, jejímž základem je charakteristika jedinců, náchylných k ischemické chorobě srdeční, jako dravých, ctižádostivých, impulzivních, se silnou snahou o výkon, s tendencí riskovat a soutěžit. L. James hovoří o rizikových řidičích jako o jedincích, kteří mají nedostatečnou emocionální inteligenci, nízký stupeň morálního vývoje nebo hostilní postoje vůči druhým lidem. Mikšík v roce 1985 předpokládal vztah mezi emocionální a regulační složkou u rizikových a nehodových řidičů. Výzkumem pomocí osobnostních dotazníku SPIDO a IHAVEZ zjistil, že se nehodoví a rizikoví řidiči vyznačují specifickými osobnostními dispozicemi a vykazují nižší autoregulaci osobnosti, anticipaci i odpovědnost, mají tendenci spoléhat se na náhodu, nachází se u nich vyšší emocionální vzrušivost a labilita, neschopnost regulace emocionality, emocionálně impulzivní struktury chování během jízdy, ztráty sebedůvěry, narušení osvojených dovedností a neschopnost přizpůsobit aktivity okolnostem a rigidní a neúčelné chování. Tento výzkum se stal základem pro vytvoření další hypotézy, že motocyklisté vykazují zvýšenou hladinu tendence k rizikovému chování než běžná populace, která byla na základě výzkumu přijata.

V roce 1906 bylo v České republice registrováno 200 motocyklů, dnes je jich registrováno téměř milion. Existují různé typy motocyklu, k čemuž se váží také různé jízdní vlastnosti. Základními typy motocyklů, ze kterých se vycházelo pro výzkumnou práci jsou supersportovní motocykly, cestovní motocykly, choppery, enduro a cross motocykly a

sportovně cestovní motocykly. Supersportovní motocykly jsou velmi výkonné a rychlé stroje, určené zejména pro sportovní účely. Cestovní motocykly jsou univerzální stroje, určené pro rekreační vyjíždky a na dlouhé trasy. Choppery jsou vhodné k pohodlnějšímu a pomalejšímu cestování. Enduro a cross motocykly jsou vhodné do terénu a pro sportovní účely. Sportovně cestovní motocykly jsou výkonné motocykly, se kterými lze také pohodlně cestovat.

Řízení motocyklu narozdíl od řízení automobilu klade na řidiče vyšší požadavky. Od řidiče motocyklu je vyžadována značná koordinace pohybů, nároky na koncentraci pozornosti, naučení se rovnováhy, musí se naučit vnímat motocykl téměř všemi smysly a bleskurychle zpracovávat veškeré vjemy. Řízení motocyklu je také náročnější a psychicky vyčerpávající. Je nutné si vypěstovat cit pro stroj. Motocyklista by měl znát vlastnosti a možnosti nejen svého stroje, ale také své hranice.

V další části teoretické práce je nastíněna možná kategorizace motocyklistů, včetně jejich přístupu k motocyklům. V posledních letech je možné pozorovat zvýšený zájem žen o aktivní roli řidiček motocyklů. Výzkumy dopravních psychologů zjistili, že ženy oproti mužům jezdí pomaleji, nesoutěží, nepotřebují se před ostatními předvádět, neriskují tolik jako muži, řízení pro ně není forma seberealizace, jsou svědomitější, méně dynamické, ale také emocionálně labilnější, mají slabší psychosomatickou výkonnost, snáze se nechají rozptýlit, hůře reagují na nečekané situace a mají problémy s řešením kritických událostí. Tento výzkum se stal základem pro vytvoření hypotézy, že motocyklisté vykazují vyšší hladinu tendence k rizikovému chování než motocyklistky, které byla na základě výzkumu přijata.

Česká republika je v Evropské unii nechvalně proslavena velice vysokým číslem smrtelných nehod motocyklistů. Index závažnosti nehod za rok 2008 ukázal, že na 1000 nehod připadá 38 usmrcených motocyklistů. Průměrná hodnota tohoto ukazatele přitom představuje 6,19 usmrcených lidí na 1000 nehod. V roce 2008 došlo k 3406 nehodám motocyklistů a byl zaznamenán druhý nejvyšší počet usmrcených řidičů motocyklů (101 osob) za období 2004 až 2008. Téměř každý desátý usmrcený člověk z celkového počtu usmrcených osob byl v roce 2008 řidič motocyklu. U řidičů motocyklů, kteří mají nehodu, lze nejčastěji pozorovat egoismus s agresivitou manifestovanou přemrštěně rychlou jízdou, bezohledností, soutěživostí, sebeprosazováním, nerespektováním autority a ohrožováním ostatních se zvýšenou potřebou nenechat se nikým a ničím omezovat. Na základě předchozích skutečností i výzkumu Mikšíka byla formulována hypotéza, že motocyklisté

se zaviněnými nehodami vykazují vyšší hladinu tendence k rizikovému chování než motocyklisté bez zaviněných nehod. Tato hypotéza byla na základě výzkumu přijata.

Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu *ETSC* uvádí, že v roce 2006 bylo ve státech Evropské unie usmrceno 6200 motocyklistů, přičemž motocyklisté tvořili 16% usmrcených. Při srovnání zemí v rámci Evropské unie byl zjištěn nejhorší stav v Lotyšsku, Maďarsku, Slovinsku a také v České republice, kde připadá více než 200 usmrcených na miliardu ujetých kilometrů.

V poslední kapitole teoretické části se nachází zamyšlení nad možnou prevencí smrtelných nehod motocyklistů, která zahrnuje změny v autoškolách, v systému řidičských průkazů, dostatek řidičské praxe motocyklistů na slabších motocyklech, povinné motocyklové vybavení, správný výběr motocyklu, pravidelnou kontrolu technického stavu motocyklu, možnost odreagovat se na motocyklu mimo silnici, tedy vybudování umělých či přírodních tratí a příručky pro motocyklisty, včetně informací vysílaných v médiích.

Cílem výzkumné části bylo zejména zjištění některých charakteristik osobnosti řidiče motocyklu, vztahu mezi charakteristikami osobnosti a zvýšeným výskytem nehod motocyklistů, zjištění rozdílů v osobnosti mezi motocyklisty a motocyklistkami, muži motocyklisty a muži z běžné populace, ženami motocyklistkami a ženami z běžné populace, formou kvantitativní analýzy osobnostních dotazníků SPIDO, Eysenckova dotazníku EOD, projektivního testu HAND TEST a sestrojeného Dotazníku o motocyklech a volném čase. Výzkumný soubor motocyklistů se skládal ze 100 lidí, z nichž bylo 50 žen a 50 mužů. Řidiči, aktivní držitelé řidičského průkazu skupiny A, byli rovnoměrně rozděleni z hlediska pohlaví a věku do věkových kategorií a typů motocyklů, supersportovní motocykl, cestovní motocykl, chopper, enduro a cross motocykl a sportovně cestovní motocykl.

Výsledky vedly k přijetí tří z pěti hypotéz. Většina motocyklistů jsou extroverti a sangvinici. Z výsledků testu SPIDO se zjistilo, že motocyklisté mají vyšší hladinu psychické stimulace *arrousal*, sníženou autoregulaci, méně předvídají a zvažují možné důsledky jednání, chybí jim dostatečné zábrany, což je základ rizikového chování, mají zálibu v dynamismu, rozruchu a změně, vyhledávají změny při menších regulačních zábranách, vykazují emocionálně impulzivní chování, jejich přístup k regulaci interakčních aktivit je situačně frustrovanější, nachází se u nich méně regulovaná schémata přizpůsobovacího chování, bezstarostnost a nevázanost. Motocyklistky oproti ženám z běžné populace vykazují vyšší hladinu indexu DIR+AGG z Hand testu i dimenze FM z testu SPIDO, což značí agresivní a direktivní chování a přístup k interakcím a situacím

s větší motorickou odezvou. Motocyklisté se zaviněnými nehodami vykazují oproti motocyklistům bez zaviněných nehod vyšší tendenci ke změně, dynamice a proměnlivosti intenzivních vnějších podnětů, zvýšený sebecit, sebesrazení, ctižádost, aspiraci a osobní prestiž, optimismus, elán, sebedůvěru, spokojenost a mají převahu agresivního a direktivního chování. Motocyklisté oproti motocyklistkám vykazují sníženou autoregulaci, menší předvídání a zvažování možných důsledků jednání, vyšší agresivitu a emocionální stabilitu. Nejrizikovějšími řidiči z Dotazníku o motocyklech a volném čase jsou řidiči supersportovních motocyklů a poté řidiči enduro a cross motocyklů, nejbezpečnějšími řidiči jsou řidiči chopperů.

Tato diplomová práce, i přes nepotvrzení některých hypotéz, přináší zajímavé informace, které mohou přispět k objasnění vysokého počtu mrtvých motocyklistů a poskytuje ucelený koncept popisu oblasti života kolem motocyklů.

## ANOTACE

Autor diplomové práce: *Břímková Petra*

Název katedry a fakulty: *Katedra Psychologie, Filozofická fakulta, Univerzita Palackého, Olomouc*

Název diplomové práce: *Osobnost řidiče motocyklu (The personality of motorcycle rider)*

Vedoucí diplomové práce: *PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.*

Počet znaků: *216 834*

Počet příloh: *15*

Počet použité literatury: *61*

Klíčová slova: *osobnost, psychické vlastnosti, řidič, motocyklista, doprava, motocykl, nehodovost*

Charakteristika diplomové práce: *Diplomová práce zjišťuje některé charakteristiky osobnosti řidiče motocyklu, vztah mezi charakteristikami osobnosti a zvýšeným výskytem nehod motocyklistů. Zjišťuje odlišnosti mezi motocyklisty a motocyklistkami, motocyklisty a běžnou populací. Popisuje motocyklový život pro „nemotocyklisty“.*

*Teoretická část je složena z kapitol, obsahujících definice osobnosti, vznik a vývoj osobnosti, struktura a dynamika osobnosti, psychické vlastnosti osobnosti ve vztahu k řízení motocyklu, člověk v roli řidiče obecně a v roli řidiče motocyklu, nehodovost se zaměřením na motocykly.*

*V praktické části jsou zjišťovány některé charakteristiky osobnosti řidiče motocyklu na výzkumném souboru, složeném ze 100 respondentů, za pomoci dotazníků SPIDO, Hand testu, EOD a Dotazníku o motocyklech a volném čase.*

## ANNOTATION

Author of Diploma Thesis: *Břímková Petra*

Name of Department and Faculty: *Department of Psychology, Philosophical Faculty,  
Palacký Univerzity, Olomouc*

Title of Diploma Thesis: *Motorcycle Rider Personality*

Supervisor of Diploma Thesis: *PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.*

Number of signs: *216 834*

Number of appendices: *15*

Number of used literature: *61*

Keywords: *Personality, Psychological Characteristics, Driver, Motorcyclist, Traffic,  
Motorcycle, Accident Frequency*

Characteristics of graduation theses: *Characteristics of Diploma Thesis: The aim of the Diploma Thesis is to determine certain characteristics of motorcyclist's personality and to indicate the relationship between these characteristics and the increased accident occurrence. It identifies the differences between male and female motorcyclists as well as between motorcyclists and general public. It provides description of motorcycle life that is intended for „non-motorcyclists“.*

*Theoretical part consists of chapters formulating the definition of personality, the rise and development of personality, personality structure and dynamics, psychic personality traits in relation to motorcycle riding, man as a driver in general and man as a motorcycle rider, accident frequency with the focus on motorcycles.*

*Practical part detects the characteristics of a motorcycle rider by means of research work involving 100 respondents and using questionnaires SPIDO, Hand test, EOD and a Questionnaire about motorcycles and leisure time.*



## SEZNAM LITERATURY

### Knihy

1. Atkinsonová R.L.: Psychologie. Victoria Publishing. Praha, 1995.
2. Balcar K.: Úvod do studia psychologie osobnosti. Mach. Chrudim, 1991, str. 34 - 35, 60 - 61.
3. Barger R.: Pekelný anděl. Netopejr a Talpress. Praha, 2004.
4. Baštecká B. a kol.: Psychologická encyklopedie. Portál s.r.o. Praha, 2009.
5. Borecký V.: K otázkám symbolické imaginace. Karolinum. Praha, 1998
6. Havlík K.: Psychologie pro řidiče. Portál s.r.o. Praha, 2005.  
Havlík K.: Psychologie pro řidiče. 1. vydání. Portál s.r.o. Praha, 2005, str. 68, str. 58
7. Hicks R.: Encyklopedie motocyklů. Svojtka & Co. Praha, 2002.
8. Chvátal P., Gorczyca, F., Suchý, P.: Motoškola, učebnice pro žadatele o řidičské oprávnění skupin AM, A1, A. Springer Media CZ. Praha, 2007.
9. Kohoutek R.: Základy psychologie osobnosti. Cerm, s r.o. Brno, 2000.
10. Mikšík O.: Psychologická charakteristika osobnosti. Karolinum. Praha, 2007.
11. Mikšík O.: Zjišťování struktury a dynamiky psychické odolnosti a integrovanosti osobnosti. Psychodiagnostika s.r.o. Brno, 1992.
12. Motorrad kol.: Perfekt fahren mit Motorrad. Motorbuch Verlag. 2006.
13. Nakonečný M.: Lexikon psychologie. Vodnář. Praha, 1995
14. Nakonečný M.: Motivace lidského chování. Academia. Praha, 1996.
15. Nakonečný M.: Psychologie osobnosti. 2. vydání. Academia. Praha, 1998, str. 9.
16. Nakonečný M.: Základy psychologie. Academia. Praha, 1998.
17. Nakonečný M.: Základy psychologie osobnosti. Management press. Praha, 1993.  
Nakonečný M.: Základy psychologie osobnosti. 1. vydání. Management press. Praha, 1993, str. 80.
18. Plháková A.: Dějiny psychologie. Grada Publishing a.s. Praha, 2006.
19. Plháková A.: Úvod do obecné psychologie. Academia. Praha, 2005.
20. Praško J., Vyskočilová J., Prašková J.: Úzkost a obavy. Jak je překonat. Portál s.r.o. Praha, 2006
21. Prokešová M.: Základy psychologie. AKS. Ostrava, 1994.
22. Říčan P.: Psychologie osobnosti. Orbis. Praha, 1973.
23. Schermer F.J.: Jak na to? Enduro a motokros. KOPP. České Budějovice, 2008

24. Smékal V.: Pozvání do psychologie osobnosti. Člověk v zrcadle vědomí a jednání. Barrister & Principál. Brno, 2002.
25. Šopek J.: Přehled vybraných pojmů psychologie osobnosti. SPŠ MV. Brno, 2004.
26. Štikar J., Hoskovec J., Štikarová J.: Psychologie v dopravě. Karolinum. Praha, 2003.
27. Svoboda M: Psychologická diagnostika dospělých. Protál s.r.o. Praha, 1999.
28. Wilson H.: Poslední Harley - Davidson. BETA - Dobrovský. Praha, 2001.
29. Wilson H.: The ultimate motorcycle book. DK Publishing, Inc. 1993.
30. Záhorská J.: Psychologická intervence při vyšetřování trestných činů. Portál s.r.o. Praha, 2007

### **Časopisy, noviny a studie**

1. Berry W., Tunnicliff K., White L., Schonfeld C., Wishart D.: Psychological and social factors influencing motorcycle rider intentions and behaviour. Centre for Accident Research and Road Safety (CARRS-Q). Queensland, 2007. Dostupné z www: [http://eprints.qut.edu.au/9103/1/road\\_rgr\\_200704.pdf](http://eprints.qut.edu.au/9103/1/road_rgr_200704.pdf) (staženo 20. 9. 2009)
2. Dopravní nehody motocyklistů - 2008. Vyhodnocení statistických údajů v České republice a podklady ze zahraničí. Ministerstvo dopravy, Besip. 2009. Dostupné z www: [http://www.ibesip.cz/files/=1671/Motocykl\\_2008.pdf](http://www.ibesip.cz/files/=1671/Motocykl_2008.pdf) (staženo 24. 1. 2010)
3. Europion Transport Safety Council (ETSC): Vulnerable Riders. Safety Implications of Motorcycling in the European Union. Brusel, 2008. Dostupné z www: [http://www.etsc.eu/documents/ETSC\\_Vulnerable\\_riders.pdf](http://www.etsc.eu/documents/ETSC_Vulnerable_riders.pdf) (staženo 23. 12. 2009)
4. Matthews G., Dorn L., & Glendon I. A.: Personality correlates of driver stress. Person. individ. Diff., Vol 12, č. 6. 1991. Dostupné z www: <http://www.drivermetrics.co.uk/Matthewsetal1991.pdf> (staženo 29. 1. 2010)
5. Somerauer J.: Baví mě rozsvěcet lidi. Motohouse. Rattlesnake Publishing s.r.o. Praha, 2009.
6. Schmeidler K., Hanzlíková I., Weinberger J.: Selhání lidského činitele v silniční dopravě. Revue Doprava. Ministerstvo dopravy v CDV. Praha, č. 27. 6/2004.
7. Tesařík J., Sobotka P.: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2008. Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Praha, 2009. Dostupné z www: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d> (staženo 23. 1. 2010)
8. Thoeming P.: Victorian rider handbook. Roads Corporation. Victoria, 2004. Dostupné z www: <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/ECFAE6DD-8843-4D62-932C->

F58D7A983CB0/0/VicRiderOct07.pdf (staženo 25. 10. 2009)

9. Zych, P., Vorlíček, P., Lamich, R.: Jak přežít na motorce. Ministerstvo dopravy ČR, BESIP. TiskCentrum Praha, s.r.o. 2008.

### **Internet**

1. <http://ccc.mise.cz/clanky/ridicka-michaela-ma-pod-kapotou-580-koni.html>  
(staženo 22. 2. 2010)
2. <http://cs.wikipedia.org/wiki/Agrese> (staženo 27. 10. 2009)
3. <http://cs.wikipedia.org/wiki/Flegmatik> (staženo 25. 10. 2009)
4. <http://cs.wikipedia.org/wiki/Cholerik> (staženo 25. 10. 2009)
5. <http://cs.wikipedia.org/wiki/Melancholik> (staženo 25. 10. 2009)
6. <http://cs.wikipedia.org/wiki/Sangvinik> (staženo 25. 10. 2009)
7. [http://cs.wikipedia.org/wiki/Volní\\_vlastnosti](http://cs.wikipedia.org/wiki/Volní_vlastnosti) (staženo 28. 1. 2010)
8. <http://motorkarinad60let.webnode.cz/o-nas/moje-motorkarska-historie/>  
(staženo 13. 1. 2010)
9. <http://encyklopedie.vseved.cz/identita+obec%C4%9B> (staženo 30. 1. 2010)
10. <http://www.automotodrombrno.cz/go/main.asp?catid=294&landig=>  
(staženo 27. 1. 2010)
11. <http://www.blueknights-czech.cz/?p=642> (staženo 28. 1. 2010)
12. [http://www.denik.cz/z\\_domova/silnice\\_more20071008.html](http://www.denik.cz/z_domova/silnice_more20071008.html) (staženo 8.1.2010)
13. [http://www.ibesip.cz/465\\_Nektere-poznatky-k-mozne-prevenci-dopravnich-nehod-motocyklistu](http://www.ibesip.cz/465_Nektere-poznatky-k-mozne-prevenci-dopravnich-nehod-motocyklistu) (staženo 25. 1. 2010)
14. [http://www.ibesip.cz/751\\_Zavaznost-nehod-2006-2008](http://www.ibesip.cz/751_Zavaznost-nehod-2006-2008) (staženo 25. 1. 2010)
15. <http://www.iq-tester.cz/o-inteligenci/eysenckuv-test-osobnosti.html>  
(staženo 23. 11. 2009)
16. <http://www.motoklubpoliciecr.cz/?p=158> (staženo 28. 1. 2010)
17. <http://www.novinky.cz/domaci/170331-pro-silne-motorcky-ma-byt-ridicky-prukaz-az-od-24-let.html> (staženo 25. 1. 2010)
18. <http://www.policie.cz/clanek/sprava-vychodoceskeho-kraje-aktuality-nove-policejni-motocykly.aspx> (staženo 27. 1. 2010)
19. <http://www.psychoterapie.estranky.cz/stranka/psychologie-osobnosti>  
(staženo 30. 12. 2009)
20. <http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=90&burl=> (staženo 24. 1. 2010)
21. <http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=92&burl=> (staženo 22. 2. 2010)

22. <http://www.svetmoto.cz/jakoumoto.html> (staženo 25. 6. 2009)

### **Seznam příloh**

1. Časopis Katka. Jitka Pšeničková (61) z Prahy. Burda, Praha č. 46. 15 ročník. 11/2009
2. [http://bad.motoberan.cz/Galerie/M&M\\_Bike\\_Weekend\\_2005/Odkazy/image111.html](http://bad.motoberan.cz/Galerie/M&M_Bike_Weekend_2005/Odkazy/image111.html)  
(staženo 9. 3. 2010)
3. <http://katalog-motocyklu.cz/img/bmw-f-650-gs-2.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
4. <http://katalog-motocyklu.cz/img/harley-davidson-flhtc-electra-glide-classic-1.jpg>  
(staženo 5. 3. 2010)
5. <http://katalog-motocyklu.cz/img/honda-cbr-1100-xx-super-blackbird-1.jpg>  
(staženo 5. 3. 2010)
6. <http://katalog-motocyklu.cz/img/honda-cbr-1100-xx-super-blackbird-4.jpg>  
(staženo 5. 3. 2010)
7. <http://katalog-motocyklu.cz/img/honda-cbr1000rr-2.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
8. <http://katalog-motocyklu.cz/img/honda-xl1000v-varadero-1.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
9. <http://katalog-motocyklu.cz/img/kawasaki-ninja-zx-10r-282008-29-5.jpg>  
(staženo 5. 3. 2010)
10. <http://katalog-motocyklu.cz/img/suzuki-bandit-650-1.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
11. <http://katalog-motocyklu.cz/img/suzuki-hayabusa-1300-28r-2009-29-2.jpg>  
(staženo 5. 3. 2010)
12. <http://katalog-motocyklu.cz/img/suzuki-intruder-m-1800-r-28r-2008-29-3.jpg>  
(staženo 5. 3. 2010)
13. <http://katalog-motocyklu.cz/img/yamaha-xt-660-x-r2006-8.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
14. <http://katalog-motocyklu.cz/img/yamaha-xvs-1100-a-6.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
15. <http://katalog-motocyklu.cz/img/yamaha-yzf-r6-282008-29-5.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
16. <http://katalog-motocyklu.cz/img/yamaha-yz-250-1.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
17. <http://katalog-motocyklu.cz/img/yamaha-yz-250-2.jpg> (staženo 5. 3. 2010)
18. <http://havirovsky.denik.cz/nehody/20090511nehoda.html> (staženo 21. 1. 2010)
19. <http://obchod.moto-doplanky-jomax.cz/helmy-shark&detail=71> (staženo 1. 3. 2010)
20. <http://reigninggifts.com/images/Motorcycle%20AccentTable140339588.jpg>  
(staženo 5. 3. 2010)
21. <http://www.amkhorice.cz/sites/zatacky.php> (staženo 9. 3. 2010)
22. <http://www.atv-ctyrkolky-quad.cz/product/worker-max606-1-318/> (staženo 1. 3. 2010)
23. <http://www.ballhupe.de/et07.html> (staženo 23. 2. 2010)

24. <http://www.best4bikers.cz/hrnek-moto-gp-s-jezdci-1484.html> (staženo 5. 3. 2010)
25. <http://www.best4bikers.cz/koberec-ducatti-1453.html>  
(staženo 5. 3. 2010)
26. <http://www.bonmoto.cz/boty-bombshell/> (staženo 1. 3. 2010)
27. <http://www.bonmoto.cz/boty-stella-s-mx-5/> (staženo 1. 3. 2010)
28. <http://www.bonmoto.cz/bunda-tech-08/> (staženo 1. 3. 2010)
29. <http://www.coolest-gadgets.com/wp-content/uploads/motorcycle-wall-clock.jpg>  
(staženo 5. 3. 2010)
30. [http://www.katastrofy.com/scripts/index.php?id\\_nad=12417](http://www.katastrofy.com/scripts/index.php?id_nad=12417) (staženo 1. 3. 2010)
31. [http://www.ibesip.cz/files/=1671/Motocykl\\_2008.pdf](http://www.ibesip.cz/files/=1671/Motocykl_2008.pdf) (staženo 1. 3. 2010)
32. [http://www.mmzona.ic.cz/kanalova\\_stoka09/kanalovaStoka09.php](http://www.mmzona.ic.cz/kanalova_stoka09/kanalovaStoka09.php) (staženo 9. 3. 2010)
33. <http://www.motogp.com/en/photos/MotoGP> (staženo 9. 3. 2010)
34. <http://www.motogp.com/en/photos/2009/Action+Group+in+CEV> (9. 3. 2010)
35. [http://www.motoklubpoliciecr.cz/?page\\_id=84&pid=800#picture\\_nav](http://www.motoklubpoliciecr.cz/?page_id=84&pid=800#picture_nav)  
(staženo 1. 3. 2010)
36. [http://www.motoklubpoliciecr.cz/?page\\_id=153&pid=1295#picture\\_nav](http://www.motoklubpoliciecr.cz/?page_id=153&pid=1295#picture_nav)  
(staženo 1. 3. 2010)
37. <http://motomohelnice.cz/images/mototour05/image6.html> (staženo 9. 3. 2010)
38. <http://www.motorkari.cz/detail-akce/?aid=3263> (staženo 9. 3. 2010)
39. <http://www.nabytek-stoly-zidle.cz/detail/motorka-houpaci-drevena-mala/>  
(staženo 5. 3. 2010)
40. <http://www.paolo.cz/815,avenue-sport-otevrena-helma-airon.html> (staženo 1. 3. 2010)
41. <http://www.paolo.cz/649,rs-king-hp-e6173-rukavice-iron.html> (staženo 1. 3. 2010)
42. <http://www.policie.cz/fotogalerie/nove-motocykly.aspx> (staženo 1. 3. 2010)
43. <http://www.psihubik.cz/katalog/kozene-kombinezy-e133/racing-force-i3511>  
(staženo 1. 3. 2010)
44. <http://www.v8bmw.com/images/p/index/motorcycle-faucet.jpg> (staženo 5. 3. 2010)

# PŘÍLOHY

## 1. ELEFANTENTREFFEN



## 2. UKÁZKA ZÁVODŮ NA PŘÍRODNÍM OKRUHU A MOTODROMU

### Závody na přírodním okruhu:

Hořice



Těrlicko



### Závody na umělém okruhu



### 3. UKÁZKY MOTOCYKLOVÝCH DOPLŇKŮ

**Koberec**



[www.best4bikers.cz](http://www.best4bikers.cz)

**Hrníček**



[www.best4bikers.cz](http://www.best4bikers.cz)

**Nábytek**



**Hodiny**



**Dětská houpačka**



**Baterie na vodu**





## 4. MOTOCYKLOVÉ SRAZY

Ukázka pozvánky na motosraz

**TOTÁLNÍ ZADŘENÍ PÍSTŮ**  
10. ročník **X!** super moto ROCK srazu

Čekyně u Přerova  
9. - 11. října 2009

Akce určena pro motorkáře i nemotorkáře

Spousta jídla a pití pro vás, pečené sele

**pátek**  
18:00 SYSTEM OF A DAWN  
19:30 THE VČIL  
ROLLING STONES *rew.*  
mezi soutěží  
21:00 ELBERETH  
23:00 REQUIEM

**sobota**  
po ránu možnost testování na alkohol  
11:00 soutěž  
12:00 vyjížďka - cíl areál XXX  
- kaskadérská show  
15:30 soutěže  
16:30 OLD TRASH TITANS  
18:30 Totální zadření pístů  
18:45 STARÁ DOBRÁ  
RUČNÍ PRÁCE  
20:15 MISS mokré tričko  
20:30 MORČATA NA ÚTĚKU  
mezi ohňostroj  
22:15 TCHOŘI  
23:45 ARRIÖN

SPONZOŘI  
AKCE  
ZUBR  
FKK  
EMOS  
VĚRA PAVONI  
RESTA  
METRUM  
Cesky Starice  
MFP  
austriani Zábek  
LEVIOR

Rock max

Fota z motosrazu



## 5. PŘÍKLAD MOTOCYKLU TYPU CHOPPER



## 6. PŘÍKLAD CESTOVNÍHO MOTOCYKLU



## 7. PŘÍKLAD SPORTOVNĚ CESTOVNÍHO MOTOCYKLU



## 8. PŘÍKLAD SUPERSPORTOVNÍHO MOTOCYKLU



## 9. PŘÍKLAD MOTOCYKLU TYPU ENDURO A CROSS



## 10. UKÁZKA MOTOCYKLISTKY NAD 60 LET

### Jitka Pšeničková (61) z Prahy

**Radšená motorkářka  
úřednice**

**P**řed třemi lety Jitka zápasila s rakovinou. „Když jsem měla operaci a chemoterapie za sebou, řekla jsem si: Teď si chci každý den užít! V letech, kdy ostatní myslí na důchod, jsem se stala motorkářkou. Padly na to úspory, ale stálo to za to,“ říká Jitka. „Mám bezvadného chlapa. Řekl mi, že se mnou jezdit nebude, bolí ho kolena, ale když mě to láká, tak ať si motorku koupím! Jenže jakou? Většina lidí mi radila: „Kdysi jsi už na motorce seděla, to se nezapomíná, jdi do pětistovky!“ Tak jsem si koupila Kawasaki ER 5. Ano, ježdění se nezapomíná, motorky jsou ale silnější, těžší a brzdy výkonnější. Prvně jsem si sedla na kawasakí a najednou jsme byly obě na zemi. Ještě párkrát jsem vyjela, ale jakmile jsem prudce zabrzdila, mo-

torku jsem neudržela a už jsme ležely. Tak jsem si koupila Suzuki GN 125. Takové malé zlatíčko, nikdy mne neshodilo, ale jezdí pomalu, maximálně 105 km za hodinu. Proto jsem si koupila třetí motorku, Hondu CBF 250. Je lehčí, mohu brzdit a neshodí mne. Teď mám motorky tři, dvě musím prodat,“ říká Jitka.

#### V bačkorách u televize?

#### Neblázněte! To není nic pro mne

Přes webové stránky poznala o generaci mladší motorkářku. Dohodly se, že pomohou začínajícím motorkářkám a při prvních vyjíždkách jim udělají doprovod. „Nebudeme je deptat, že se pomalu rozjždějí, že jezdí do zatáček



šedesát, když můžou jet stovkou, a že po okrskách nejezdí sto dvacet a plouží se osmdesátkou. Když sednu na motorku, cítím štěstí. Je to úžasný adrenalin! A co na to moje dcery? Jedna mi fandí. Druhá by mne viděla radši v bačkorách u televize. Jenže já místo toho nasadím přilbu a jedu!“ ■

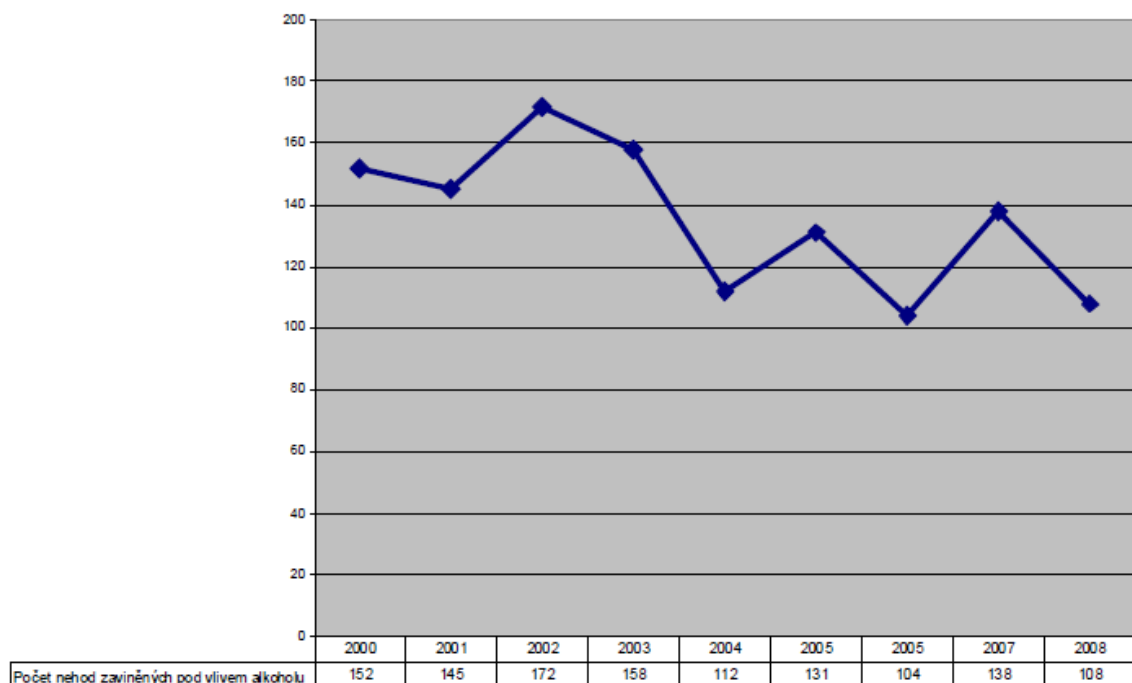
## 11. POLICISTÉ NA MOTOCYKLECH





## 12. STATISTIKA NEHODOVOSTI V ROCE 2008

Počet nehod zaviněných motocyklisty pod vlivem alkoholu, ČR



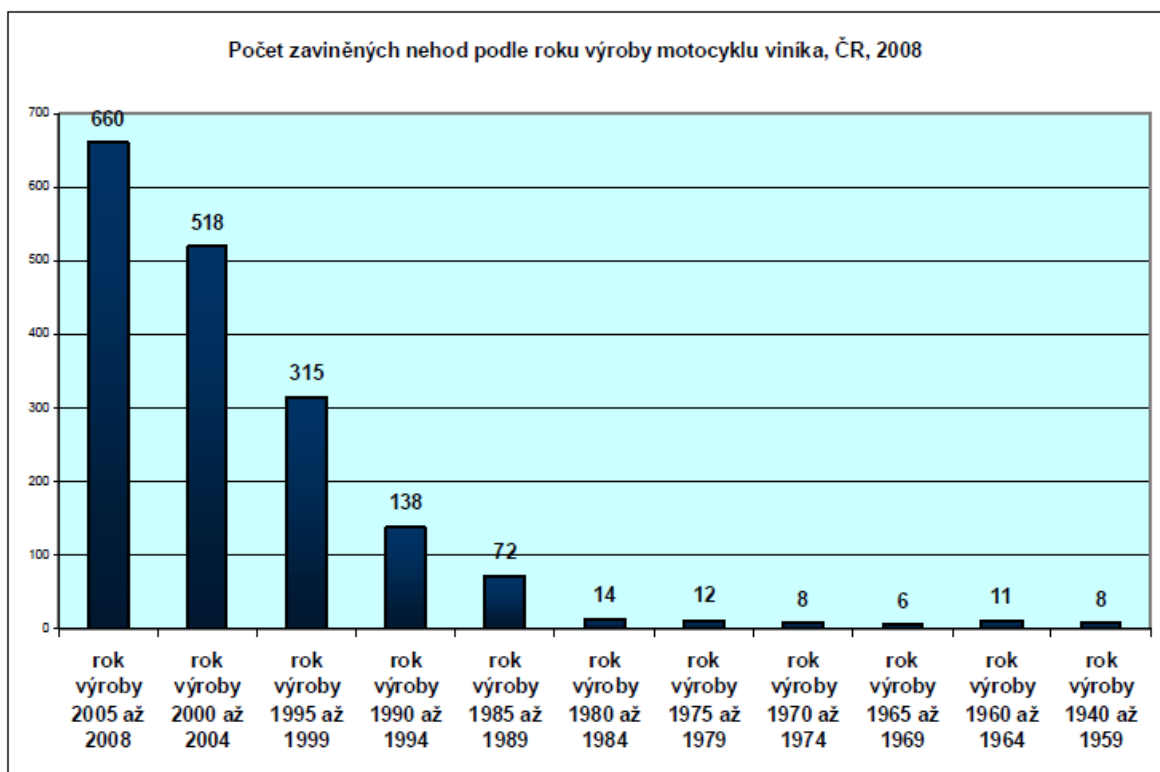
### Dopravní nehody motocyklistů v letech 2000 až 2008 – zavinění, následky

#### Zaviněno řidičem motocyklu, ČR

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet nehod zaviněných motocyklisty	1 637	1 515	1 590	1 772	1 711	1 925	1 818	2 295	1 852
Podíl počtu nehod zaviněných motocyklisty z celkového počtu nehod	0,77 %	0,82 %	0,83 %	0,9 %	0,87 %	0,97 %	0,97 %	1,26 %	1,15 %
Podíl počtu usmrcených motocyklistů z celkového počtu usmrcených	4,9 %	4,8 %	5,5 %	5,5 %	6,6 %	5,7 %	8,8 %	10,9 %	10,2 %
Počet usmrcených osob	66	59	72	73	56	64	75	86	71

**Dopravní nehody zaviněné motocyklisty  
podle roku výroby motocyklu viníka, ČR, 2008**

Rok výroby	Počet zaviněných nehod
rok výroby 2005 až 2008	660
rok výroby 2000 až 2004	518
rok výroby 1995 až 1999	315
rok výroby 1990 až 1994	138
rok výroby 1985 až 1989	72
rok výroby 1980 až 1984	14
rok výroby 1975 až 1979	12
rok výroby 1970 až 1974	8
rok výroby 1965 až 1969	6
rok výroby 1960 až 1964	11
rok výroby 1940 až 1959	8



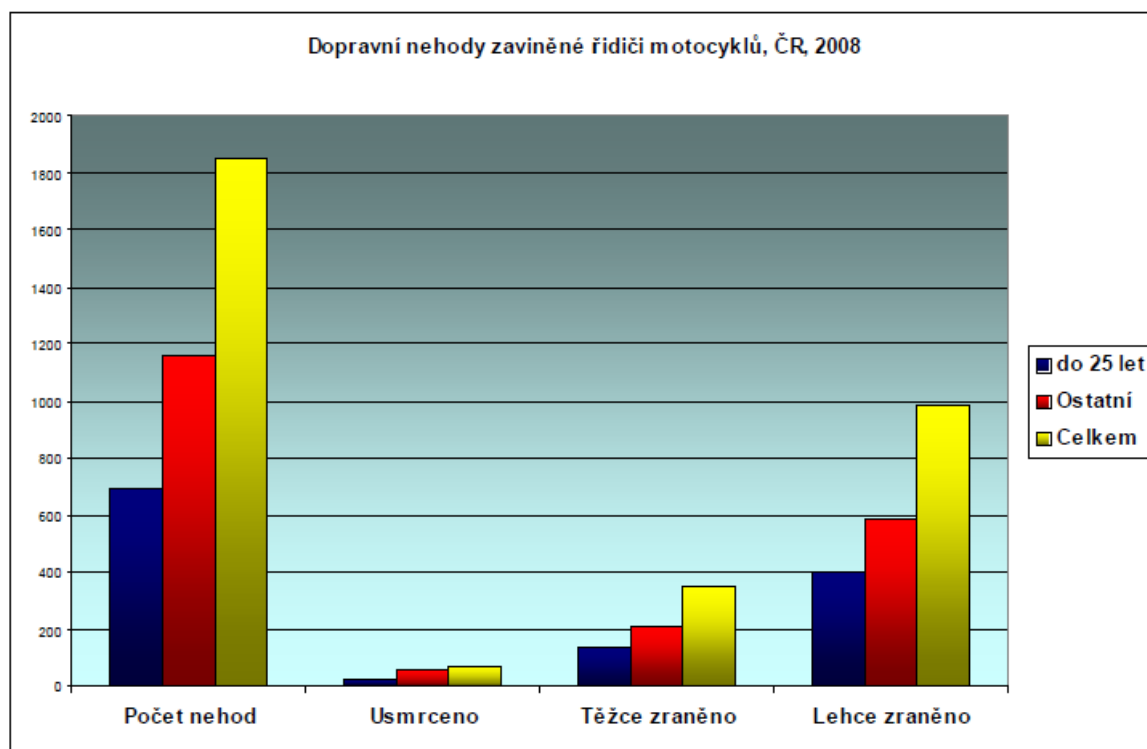
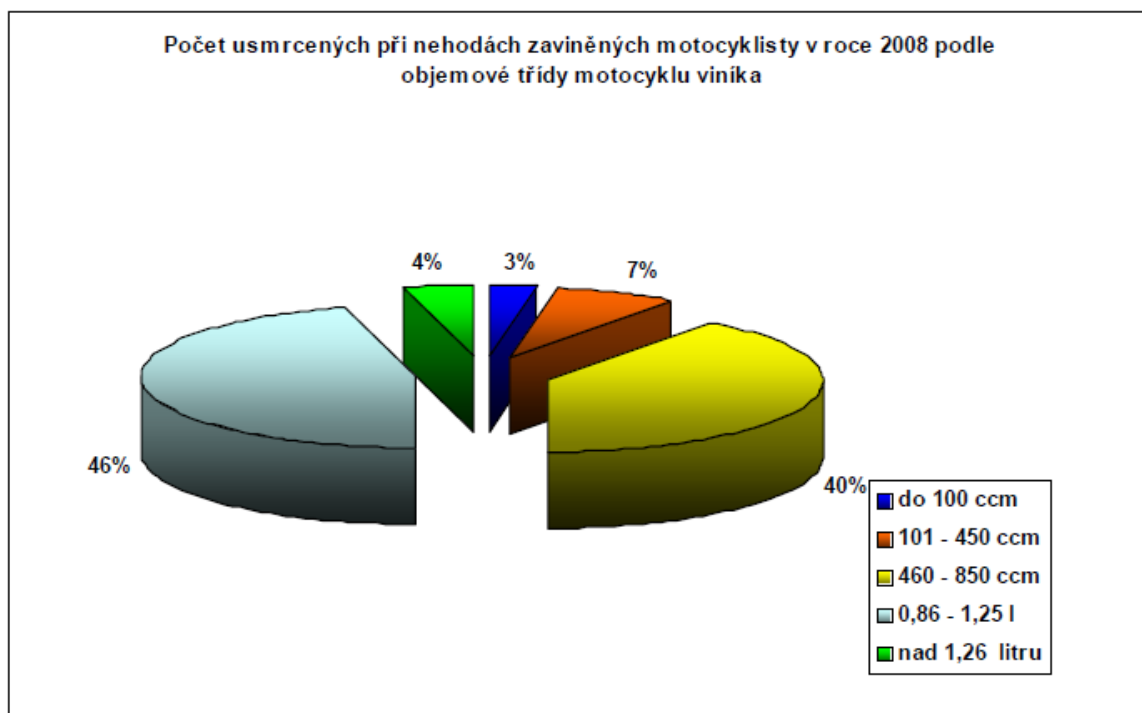
**Dopravní nehody zaviněné řidiči motocyklů  
– věková struktura, ČR, 2008**

Zaviněno řidičem motocyklu	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
do 25 let	691	18	136	401
ostatní	1 161	52	207	581
celkem	1 852	70	343	982

## Hlavní příčiny nehod řidičů motocyklů – ČR, 2008

Příčina	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	51	1	9	32
nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	1	0	0	0
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	167	13	33	112
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	90	0	7	41
<b>nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky</b>	<b>442</b>	<b>34</b>	<b>126</b>	<b>250</b>
překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly	15	5	5	9
překročení rychlosti stanovené dopravní značkou	7	0	3	4
jiný druh nepřiměřené rychlosti	36	1	13	21
předjíždění vpravo	10	1	5	4
předjíždění bez dostatečného bočního odstupu	11	0	1	5
předjíždění bez dostatečného rozhledu	3	0	1	1
kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	14	2	4	9
kolize s předjížděným vozidlem při předjíždění	23	0	6	9
předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo	52	2	10	39
předjíždění v místech, kde je to zakázáno dopravní značkou	3	0	1	1
při předjíždění byla přejetá podélná čára souvislá	11	0	3	8
přehlédnutí (kolize) již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla	5	0	1	3
jiný druh nesprávného předjíždění	5	0	1	3
jízda na červené světlo	9	0	1	4
nedání přednosti upravené dopravní značkou „STÚJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“	11	0	0	5
nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“	49	3	6	23
nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava	14	0	2	5
nedání přednosti při odbočování vlevo	15	0	3	8
nedání přednosti tramvaji při odbočování	1	0	0	0
nedání přednosti při zařazování do proudu jedoucích vozidel	1	0	0	0
nedání přednosti při vjíždění na silnici	19	0	2	9
nedání přednosti při přeježdění z pruhu do pruhu	8	0	0	2
nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	9	0	2	9
nedání přednosti při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu	2	0	0	0
jiné nedání přednosti	3	0	0	1
vjetí do protisměru	68	4	19	27
vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	8	0	0	3
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	240	0	19	78
nesprávné otáčení nebo couvání	11	0	3	7
chyby při udání směru jízdy	5	0	0	2
bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	11	0	1	5
náhlé bezdůvodné snížení rychlosti jízdy, zastavení	2	0	0	1
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	185	0	14	88
samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	3	0	0	2
vjetí na nezpevněnou krajnici	25	0	3	14
nezvládnutí řízení vozidla	200	5	35	122

jízda (vjetí) jednosměrnou ulicí, silnicí	2	0	0	2
nehoda při provádění služebního zákroku	1	0	0	0
jiný druh nesprávné jízdy	20	0	3	10
závada řízení	1	0	0	0
závada provozní brzdy	1	0	0	1
defekt pneu způsobený průrazem, náhlým únik. vzduchu	1	0	0	2
upadnutí, ztráta kola vozidla (i rezervního)	1	0	0	2
zablokování kol v důsledku mechanické závady	2	0	0	2
jiná technická závada	2	0	1	1



## 13. PŘÍKLADY NEHOD MOTOCYKLISTŮ V ČESKÉ REPUBLICĚ

### Motocyklista v Havířově rozbil autu zadní sklo

Havířov /FOTOGALERIE/ - Naštěstí jen lehká zranění si v pondělí kolem šestnácté hodiny způsobil motocyklista, který v Havířově přehlédl manévry vozidla před ním.



Když se řidička rozhodla na Dělnické ulici odbočit vlevo do areálu soukromé firmy, nestačil zabrzdít a narazil do zadní části jejího vozu. Z motocyklu se katapultoval a narazil hlavou do zadního skla, které rozbil. Po nehodě byl při vědomí a záchranka ho odvezla k ošetření do nemocnice.

„Ke zdravotnímu stavu zraněného muže zatím nic sdělit nemůžeme, protože se podrobuje vyšetření,“ řekl mluvčí krajské záchranné služby Lukáš Humpl.

„Dvaadvacetiletý motocyklista se nevěnoval dostatečně řízení a situaci před ním. Na svém stroji Yamaha ze zadu narazil do vozu Opel Astra, který řídila čtyřiačtyřicetiletá žena. Motocyklista utrpěl lehký otřes mozku a pohmožděninou obou stehů. Alkohol byl u obou řidičů dechovou zkouškou vyloučen. Na motorce vznikla škoda za zhruba 30 tisíc korun a na automobilu asi za 20 tisíc,“ uvedla okresní policejní mluvčí Zlatuše Viačková.

<http://havirovsky.denik.cz/nehody/20090511nehoda.html>

## Motorkářka zemřela po pádu pod koly auta



Ilustrační [foto](#)

**ROZSEČ NAD KUNŠTÁTEM:** Od Hodonína směrem k Rozseči nad Kunštátem jela v úterý večer před osmou hodinou šestatřicetiletá řidička motocyklu Honda. Ve velké rychlosti při projíždění levotočivé zatáčky vyjela na pravou krajnici a při nájezdu do pravotočivé zatáčky zachytila o směrový sloupek.

30.07.2008

„Motocykl následně spadl vpravo mimo vozovku, řidička vyletěla do protisměru pod projíždějící osobní auto. Řidička na místě utrpěla tak závažná zranění, že jim podlehla. Při nehodě vznikla škoda přibližně sto dvacet pět tisíc korun,“ řekla mluvčí policie.

Tísňovou výzvu o střetu motocyklistky s automobilem u Kunštátu přijalo operační středisko záchranářů v 19:56hod. Na místo byl okamžitě vyslán tým letecké záchranné služby z Brna a rychlé zdravotnické pomoci z Boskovic.

„36letá žena utrpěla mnohočetná poranění zasahující životně důležité orgány. Její stav nebyl slučitelný se životem a zasahující lékař konstatoval smrt,“ řekla mluvčí záchranářů Barbora Zuchová.

[http://www.katastrofy.com/scripts/index.php?id\\_nad=12417](http://www.katastrofy.com/scripts/index.php?id_nad=12417)

## 14. MOTOCYKLOVÉ VYBAVENÍ

**Kožená kombinéza**



**Textilní kombinéza**



**Helmy**



<http://www.atv-ctyrkolky-quad.cz/product/worker-v500-315/>

**Rukavice**



**Boty**



## 15. DOTAZNÍK O MOTOCYKLECH A VOLNÉM ČASE

### Dotazník o motocyklech a volném čase

Jako odpověď můžete napsat třeba **X** (či barevně odlišit) k dané odpovědi. Některé odpovědi (před nimi je uvedena dvojtečka) se doplňují, buď ve formě čísla, věty či jednoduchých slov. Tyto odpovědi prosím napište přímo do textu za dvojtečku. Děkuji.

*Příklad: Chováte nějaké domácí zvíře?*

*a. ano*

*b. pokud ne, proč: jsem velmi pracovně vytížen*

#### 1. Pohlaví?



a. žena



b. muž

#### 2. Vaše věková kategorie?



a. do 20 let



b. 21 - 25 let



c. 26 - 30 let



d. 31 - 40 let



e. nad 41 let

#### 3. Vaše nejvyšší dosažené (ukončené) vzdělání?



a. základní škola



b. střední škola bez maturity



c. střední škola s maturitou



d. vyšší odborná škola



e. vysoká škola

#### 4. Jste věřící (myšleno víra v Boha, at' již křesťanství, islám atd.)?



a. ano



b. ne

#### 5. Jaký je váš aktuální rodinný stav?



a. svobodný/á



b. ženatý / vdaná



c. rozvedený/á



d. vdovec / vdova

#### 6. Máte děti?



a. ano



b. ne

#### 7. Na jakém typu motocyklu jste minulou sezónu převážně jezdil/a? Pokud máte více moto, vyberte pouze jednu hlavní kategorii. (Berte v úvahu váš styl jízdy. V případě endur, pokud nebudete vědět, zkuste přemýšlet, kolik km jste v poli atd. a kolik strávíte na cestách)



a. supersport



b. cestovní (zde patří i cestovní endura (př. Transalp) využívaná na dlouhé cesty, včetně použití do terénu, např. kamenitého, pokud je na dlouhé cestě potřeba)



c. chopper



d. enduro + cross (zde patří moto (př. RM, YZ) na krátké trasy na silnici, do polí, na



motokrosově tratě, na blbnutí, např. bez použití SPZ)



e. sportovně-cestovní (moto, které se nedá zařadit do ostatních kategorií nebo dle vašeho stylu jízdy).

**8. Kolik km jste do současné doby na motocyklu najezdil (a)?**



a. do 30 000



b. 30 000 - 60 000



c. nad 60 000

**9. Jaké zaměstnání v současné době vykonáváte (jen obecně, např. řidič náklad'áku)?**



:

**10. Měl/a jste již někdy na motocyklu nehodu (havárie na komunikaci, při níž došlo ke zranění nebo usmrcení osoby nebo ke škodě na majetku)?**



a. ne



b. pokud ano, byla: c. nezaviněná: kolikrát:

: příčina/y:

d. zaviněná: kolikrát:

: příčina/y:

**11. Kdo vás přivedl k motocyklům?**



a. kamarád /kamarádka



b. přítel /přítelkyně



c. rodinný příslušník



d. sám

**12. Kolik let se již věnujete motocyklům, ať už aktivně či pasivně?**



a. do 5 let



b. 10 let



c. 15 let



d. 20 let



e. nad 20 let

**13. Máte oblíbenou značku motocyklu?**



a. ne



b. pokud ano, jakou:

**14. Zkuste označit, jakou hlavní kvalitu si na motocyklu ceníte nejvíce (pouze jednu)?**



a. vzhled



b. spotřeba



c. zrychlení



d. maximální rychlost



e. pohodlný posed



f. výkon



g. ovladatelnost



h. hmotnost



ch. výška sedla













i. cenová dostupnost









j. bezpečnostní prvky (ABS atd.)



**15. Jaká je vaše nejoblíbenější barva motocyklu (barva na převážné části motocyklu)?**

-  a. žádnou nemám
-  b. červená
-  c. černá
-  d. bílá
-  e. modrá
-  g. zelená
-  h. oranžová
-  ch. žlutá
-  i. šedá
-  j. jiná:



**16. Jak převážně trávíte volný čas v zimním (mimo sezónním) období (pouze jednu)?**

-  a. sledováním TV (DVD, kino), surfování po internetu
-  b. jiný adrenalin (motokáry, čtyřkolky atd.)
-  c. sport
-  d. hospoda / kluby / restaurace
-  f. garáž / dílna
-  g. jinde a jinak



**17. Jakým způsobem jste se zpočátku seznamovali s motocykly?**

-  a. spolujezdec: jak dlouho:
-  b. řidič



**18. Jste členy nějakého motocyklového klubu (spolku, sdružení)?**

-  a. ano
-  b. ne



**19. Jezdíte na motocyklové srazy?**

-  a. ne
-  b. pokud ano, kolikrát ročně:



**20. Jezdíte na místa, kromě motosrazů, kde se nachází další motorkáři (motobary, oblíbené zatáčky, závody, výstavy motocyklů atd.)?**

-  a. ne
-  b. ano





**21. Provádíte i jiné adrenalinové sporty kromě cestování na motocyklu?**




























-  a. ne
-  b. pokud ano, jaké:


































**22. Odrazuje vás rodina, příbuzní či kamarádi od jízdy na motocyklu?**

























-  a. ne
-  b. pokud ano, z jakého důvodu/ů:


























**23. Spoléháte při manévrech s motocyklem (předjíždění, objíždění aut atd.) na své schopnosti nebo na vyšší moc, osud, štěstí (že se nemůže nic stát)?**

























-  a. zcela na sebe
-  b. z větší části na sebe, z menší části na osud (štěstí, náhodu)
-  c. půl na půl
-  d. z větší části na osud (štěstí, náhodu), z menší části na sebe

- 24. Věnujete se motocyklům nejen ve volném čase, ale jsou také součástí vaší práce (např. prodáváte v obchodě s motocykly)?**
-  a. ano
  -  b. ne
- 25. Jsou mezi vašimi nejbližšími kamarády převážně motorkáři?**
-  a. ano
  -  b. ne
- 26. Účastnili jste se dobročinné akce ve spojitosti s motocykly (např. svezení dětí z dětských táborů na motocyklu)?**
-  a. ano, jednou
  -  b. ano, vícekrát
  -  c. zatím ne, ale uvažuji o tom
  -  d. ne
- 27. Stalo se vám již někdy, že vás během řízení motocyklu někdo ohrozil či vyprovokoval a vy jste mu to nějakým způsobem (i nepřiměřeným) oplatil/a?**
-  a. ano
  -  b. ne
- 28. Sledujete internetové stránky s motocyklovou tematikou?**
-  a. ne
  -  b. občas
  -  c. pravidelně
- 29. Kupujete si knihy a časopisy s motocyklovou tematikou?**
-  a. ne
  -  b. občas
  -  c. pravidelně
- 30. Pro zadané: Jezdí na motocyklu i váš protějšek?**
-  a. ne
  -  b. pokud ano: jako spolujezdec  
: jako řidič
- 31. Jezdíte raději sami nebo ve skupině?**
-  a. raději sami
  -  b. raději ve skupině
- 32. Máte aktuálně více motocyklů současně (včetně minibika, babety, skútru atd.)?**
-  a. ne
  -  b. ano
- 33. Kolik jste již vystřídali motocyklů za celou vaší motocyklovou kariéru?**
-  :
- 34. Máte vy přezdívku, kterou vás v motocyklovém světě oslovují, nebo dali jste vaší motorce nějaké jméno či přezdívku?**
-  a. ano, mám přezdívku
  -  b. ano, motorce jsem dal/a jméno, přezdívku
  -  c. já i motorka máme přezdívku
  -  d. ne

-  35. Zdravíte se během jízdy s ostatními motorkáři, ať již zvednutím ruky či jinak?
-  a. ne  
 b. ano
- 36. Stalo se vám někdy, že jste řídili motocykl pod vlivem alkoholu (včetně situace, kdy jste se ještě necítil/a zcela dobře - zbytkový alkohol)?**
-  a. často  
 b. občas se mi to už stalo  
 c. zatím ne  
 d. nikdy, dávám si na to pozor
- 37. Jste milovníky rychlé jízdy na motocyklu?**
-  a. ne  
 b. ano
- 38. Sledujete v TV závody motocyklů (silničních, motocross)?**
-  a. ne  
 b. občas  
 c. pravidelně
- 39. Máte rádi adrenalin?**
-  a. ne  
 b. ano
- 40. Jaká je pro vás nejtěžší věc při používání motocyklu (vyberte pouze jednu pro vás tu nejtěžší variantu)?**
-  a. manipulace na místě  
 b. brzdění z větší rychlosti  
 c. zvednutí spadlého stroje  
 d. jízda ve velmi malé rychlosti  
 e. příliš citlivý plyn (zvládnutí výkonu motocyklu)  
 f. předjíždění ostatních dopravních prostředků  
 g. jízda se spolujezdcem  
 h. nedošlápnutí nohama na zem při zastavení  
 ch. jízda ve vysoké rychlosti  
 i. průjezd ostrými zatáčkami  
 j. zvládnutí stroje vzhledem ke stavu silnice (štěrky, díry atd.)  
 k. žádná  
 l. pokud jiná, jaká je to věc:
- 41. Zakrývali jste si někdy nějakým způsobem SPZ (bláto, ohnutí značky, kalhotky)?**
-  a. ne  
 b. ano
- 42. Přistihnete se občas, že se plně nevěnujete řízení motocyklu nebo nedodržíte bezpečnou vzdálenost za jiným vozidlem?**
-  a. ano, plně jsem se nevěnoval/a řízení  
 b. ano, nedodržel/a jsem bezpečnou vzdálenost  
 c. ano, obojí  
 d. ne

- 43. Umíte s motocyklem zvláštní triky(jízda po zadním, po předním, koleno v zatáčkách..)?**
-  a. ne
  -  b. ano
- 44. Máte či využíváte motocykl i pro sportovní účely (motodromy, přírodní okruhy, motokrosová trat'?)**
-  a. ne
  -  b. ano
- 45. Účastnili jste se závodů na motocyklu?**
-  a. ano
  -  b. ne, ale uvažuji o tom do budoucna
  -  c. ne
- 46. Přemýšlíte do budoucna nebo i aktuálně o koupi motocyklu z jiné kategorie než je ta vaše současná (např. nyní máte enduro a uvažujete o koupi chopperu)?**
-  a. ne
  -  b. pokud ano: máte k tomu nějaký důvod:
- 47. Jste spokojen/a se stavem silnic v ČR v souvislosti s jízdou na motocyklu?**
-  a. zcela spokojen/a
  -  b. průměrně
  -  c. vůbec nespokojen/a
- 48. Jste schopni si na motocyklu udělat základní údržbu?**
-  a. ne
  -  b. ano
- 49. Dbáte na dobrý technický stav svého motocyklu (kontrolujete či necháte si pravidelně kontrolovat množství oleje, nahuštění pneumatik, napnutí a promazání řetězu atd.)?**
-  a. ne
  -  b. ano
- 50. Chráníte se při jízdě na motocyklu pomocí motooblečení a doplňků (helma, kombinéza, bunda s kalhotami a protektory, dres)?**
-  a. ano
  -  b. pokud ne, uveďte důvod:
- 51. Byl/a jste někdy v důsledku řízení motocyklu zraněn/á?**
-  a. ne
  -  b. pokud ano, kolikrát:
    - : d. lehčí zranění
    - : e. těžší zranění
    - : **Měl/a jste strach znovu nasednout po vyléčení na motorku?**
-  a. ano
  -  b. ne
- 52. Když je venku ideální počasí na vyjížd'ku, máte silnou potřebu se jet projet na motocyklu?**
-  a. silnou
  -  b. částečnou, záleží na okolnostech

-  c. žádnou
- 53. Zažili jste někdy pocit nebo vás někdy napadla myšlenka, že jste jako řidič/ka motocyklu schopnější nežli ostatní lidi, kteří motocykl řídit neumí?**
-  a. ano
-  b. ne
- 54. Kdo je podle vás z pozice řidiče motocyklu nejhorší řidič na silnici a proč (pouze jedna kategorie)?**
-  :
- 55. Mění se vaše chování z hlediska řízením motocyklu s věkem, ujetými km a zkušenostmi?**
-  a. stávám se opatrnější, dávám si větší pozor
-  b. více si dovolím a riskuji
-  c. ne, je stále stejné
- 56. Dodržujete pravidla silničního provozu?**
-  a. ano, pravidelně
-  b. občas ano - občas ne
-  c. většinou ne
- 57. Stalo se vám již někdy z jakýchkoliv důvodů, že jste jeli příliš rychle (např. než je povolená rychlost) či bezohledně vůči okolí (např. přes den ve městě plném přechodů)?**
-  a. ano, jel/a jsem příliš rychle
-  b. ano, jel/a jsem bezohledně vůči okolí
-  c. ano, obojí
-  e. ne
- 58. Dostali jste již pokutu nebo vám byly odebrány body za jízdu na motocyklu?**
-  a. ne
-  b. pokud ano, jaká byla příčina:
- 59. Zažili jste někdy v průběhu jízdy na motocyklu moment/y, který jste zvládli, ale nechybělo málo a mohlo být všechno jinak?**
-  a. ne
-  b. ano
- 60. Máte pocit, že v posledních letech působí negativní kampaň proti motocyklistům ze strany médií?**
-  a. ne
-  b. ano: myslíte si, že je: d. oprávněná: důvod: \_\_\_\_\_  
: e. neoprávněná: důvod: \_\_\_\_\_
- 61. Zažil/a jste již úmrtí kamaráda (kamarádky). (Úmrtí v důsledku řízení motorky)?**
-  a. ne
-  b. ano
- 62. Umíte základy první pomoci (resuscitace, zastavení krvácení atd.)?**
-  a. ano
-  b. ne
- 63. Pomáhal/a jste již někdy při nehodě motocyklisty?**
-  a. ano

-  b. ne
- 64. Pomohl/a byste, když uvidíte stát na cestě (krajnici, poli atd.) motocyklistovi, který očividně potřebuje pomoc, ať již technickou nebo zdravotní?**
-  a. ano
-  b. ne
-  c. nevím
- 65. Pomohl/a jste již někdy cizímu motocyklistovi, který měl technické problémy s motocyklem na silnici?**
-  a. ano
-  b. ne
- 66. Považujete jízdu na motocyklu za formu?**
-  a. relaxace (odpočinku)
-  b. adrenalinového potěšení
-  c. zábavy (získání zážitků)
-  d. dopravního prostředku
-  e. odreagování emocí (např. smutek, zlost atd.)
-  f. všechno výše uvedené dohromady
- 67. Jsou pro vás motocykly stylem života nebo jen jedním z koníčků?**
-  a. styl života
-  b. koníček
- 68. Považujete (vnímáte) motocykly za jakoby součást vaší osobnosti nebo je to jen jedna z vašich věcí jako ostatní (například auto, kolo, PC, byt atd.)?**
-  a. jakoby součást osobnosti
-  b. jako ostatní věci
- 69. Zkuste popřemýšlet, zdali byste se z nějakého důvodu dokázal/a vzdát motocyklu?**
-  a. zcela jistě ano
-  b. nejspíš ano
-  c. určitě ne
-  d. nepřemýšlel/a jsem o tom, nevím
- 70. Chtěl/a byste něco změnit k lepšímu pro motocyklisty v ČR nebo máte nějaké přání (vizi) ohledně motorek, které byste byl/a ráda, aby se v ČR uskutečnilo?**
-  :
- 71. Zažil/a jste někdy na silnici bezdůvodnou šikanu ze strany ostatních řidičů?**
-  a. ne
-  b. pokud ano, kolikrát:
- pokud se vám bude chtít podělit se o příběh, který bych mohla případně zveřejnit (samozřejmě v anonymní podobě) v diplomové práci o nelehké roli řidiče motocyklu v ČR nebo i mimo ní, můžete mi ho sem ve stručnosti napsat, včetně následků (např. přetrvávající strach z objíždění aut atd.):
- Čistě pro zajímavost, nemusíte vyplňovat (pouze by mě zajímalo, zda z daného vzorku nevyjde převažující znamení) :
- 72. Jaké jste znamení zvěrokruhu** (beran, býk, blíženci, rak, lev, panna, váhy, štír, střelec, kozoroh, vodnář, ryby)?
-  :