

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Teologická fakulta  
Katedra psychologie

## **Diplomová práce**

# **Psychické aspekty dopravní psychologie**

**Vedoucí práce: PhDr. Jan Polivka**

**Autor práce: Bc. Zuzana Černochová**  
**Studijní obor: Etika v sociální práci**  
**Ročník: 2.**

**2012**

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že, v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění, souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Ve Strakonících dne 26.3.2012

.....  
Zuzana Černochová

## **Poděkování**

Děkuji vedoucímu diplomové práce PhDr. Janu Polivkovi im memoriám za cenné rady, podnětné připomínky a metodické vedení práce. Ráda bych poděkovala i všem ostatním, kteří se podíleli na zpracování této práce, a také své rodině za trpělivost a podporu.

# Obsah

Obsah .....	4
Úvod.....	7
I. TEORETICKÁ ČÁST .....	9
1 Dopravní psychologie .....	10
2 Pohled do historie .....	12
2.1 Vynález kola .....	12
2.2 Doprava koňmi .....	13
2.3 Vynález automobilu.....	13
2.4 První automobily na českém území .....	15
2.4.1 Benz Victoria – Theodor Liebig .....	15
2.4.2 Prásident 1897.....	16
2.5 Výroba automobilů ve 20. století.....	17
2.6 Současnost automobilů .....	18
2.7 Budoucnost .....	22
2.8 Závěr .....	22
3 Osobnostní charakteristiky řidiče .....	24
3.1 Osobnost .....	24
3.2 Temperament .....	26
3.3 Motivace .....	28
3.4 Inteligence.....	31
3.4.1 Emoční inteligence .....	32
3.4.2 Morální inteligence .....	33
3.5 Emoce .....	33
3.6 Charakter.....	35
3.7 Schopnosti.....	36
3.8 Rozdíly mezi muži a ženami.....	37
3.9 Závěr .....	40
4 Psychologická analýza činnosti řidiče .....	42
4.1 Vnímání .....	42

4.1.1	Zrakové vnímání .....	43
4.1.2	Sluchové vnímání .....	45
4.1.3	Hmatové vnímání .....	46
4.1.4	Čichové vnímání .....	46
4.2	Kognitivní procesy řidiče .....	47
4.2.1	Paměť .....	47
4.2.2	Pozornost .....	49
4.2.3	Rozhodování .....	52
4.2.4	Jednání .....	54
4.3	Závěr .....	55
5	Typologie řidičů .....	57
5.1	Řidičská způsobilost .....	57
5.2	Typy řidičů .....	59
5.3	Rizikovní řidiči .....	60
5.3.1	Pocity méněcennosti .....	61
5.3.2	Agrese .....	62
5.3.3	Deprese .....	64
5.3.4	Alkohol .....	65
5.4	Morální jednání .....	67
5.5	Závěr .....	69
6	Dopravní nehody .....	71
6.1	Tendence k nehodám .....	74
6.2	Příčiny dopravních nehod .....	75
6.3	Reakce na stres - Posttraumatická stresová porucha .....	77
6.4	Závěr .....	78
II.	PRAKTICKÁ ČÁST .....	79
7	Průzkum .....	80
7.1	Cíl a předmět průzkumu .....	80
7.2	Výzkumné metody a techniky .....	80
7.3	Metody vyhodnocení .....	81
7.4	Charakteristika zkoumaného vzorku .....	82

7.5	Výsledky průzkumu.....	88
7.5.1	Řidičské oprávnění a vlastnictví vozidla .....	88
7.5.2	Dopravní nehoda.....	90
7.5.3	Chování při řízení vozidla.....	98
7.5.4	Bezpečnost na silnicích.....	107
7.6	Shrnutí průzkumu .....	112
Závěr	.....	114
Literatura.....	.....	116
Příloha č.1 - dotazník.....	.....	128
Abstrakt.....	.....	132
Abstract.....	.....	133

# Úvod

Téma své diplomové práce jsem si vybrala z důvodu jeho velké aktuálnosti, kdy neuplyne den, aniž bychom neslyšeli ze sdělovacích prostředků o dopravních nehodách a úmrtích způsobených právě nehodami. Během své praxe, kterou jsem absolvovala při studiu na Teologické fakultě, jsem měla možnost setkat se s lidmi, kteří prožili dopravní nehodu, avšak nevyhnuli se trvalým zdravotním následkům nebo komplikacím. Často to byli lidé, kterým byla amputována končetina anebo po nehodě zcela ochrnuli a dnes jsou odkázáni na pomoc druhých. K výběru tématu mě vedla i zkušenost, kdy osoba z mého blízkého okolí zemřela po srážce automobilu s kamionem.

Téma dopravní psychologie je v současnosti velice aktuální, neboť každým dnem na našich silnicích přibývá vozidel, a s jejich narůstajícím počtem zároveň také roste počet dopravních nehod. Lze říci, že téměř každý člověk zná ve svém okolí někoho, kdo byl účastníkem dopravní nehody, případně se jí sám účastnil.

Dopravní psychologie je obor, který se rozvíjí od počátku 20. století a svoji pozornost soustřeďuje především na zkoumání psychických procesů osob řídících dopravní prostředky. Zabývá se nejen automobilovou dopravou, ale také dopravou železniční nebo leteckou. Ve své práci se zaměřuji pouze na automobilovou dopravu.

Člověk se od počátku toužil stát nejrychlejším ze všech tvorů na Zemi a pohyb se stal nedílnou součástí jeho života. Proto se v dějinách postupně objevovaly snahy o vytvoření vozidla, které by člověku usnadnilo pohyb a přepravu, až lidstvo dospělo k vytvoření prvního automobilu. Ovšem od dob konstrukcí prvních automobilů šel jejich vývoj razantně kupředu a automobily se nesrovnatelně zdokonalily a to nejen po stránce designu, ale také výkonu a použitých technologií.

Cílem mé práce je zjistit, nakolik se lidé setkali s dopravní nehodou, případně zda to bylo v roli řidiče či spolujezdce, a zda po takové události měli obavu znovu usednout do automobilu. Rovněž chci zmapovat nakolik lidé vlastníci řidičské oprávnění již někdy řídili pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. V další řadě budu zjišťovat, jak jednotlivé osoby nahlížejí problematiku psychotestů.

V teoretické části své práce se zabývám historií dopravy, se zaměřením na vývoj automobilu a možnými budoucími perspektivami. Dále se snažím charakterizovat osobnost řidiče, orientuji se na temperament, inteligenci, emoce, charakter, ale také řidičovi schopnosti nebo jeho motivaci. Analyzuji činnost řidiče a zaměřuji se na jeho kognitivní procesy. V práci se rovněž snažím přiblížit typy řidičů a specifikovat rizikové řidiče, kteří často inklinují k nepřizpůsobivému až agresivnímu jednání. Dále navazuji kapitolou o dopravních nehodách, kde interpretuji tendence k dopravním nehodám a snažím se odhalit jejich příčiny.

Praktická část je věnována průzkumnému šetření, které má zjistit nakolik se lidé setkali s dopravní nehodou a jak se sami chovají na silnici jako účastníci silničního provozu. V této části předkládané práce byly informace získávány pomocí strukturovaného dotazníku.

Primárním zdrojem, o který se práce opírá, je kniha Psychologie pro řidiče od Karla Havlíka. Tato kniha nabízí ucelený pohled na osobnost řidiče a reflektuje možná rizika při řízení automobilu. Dalšími zdroji, ze kterých jsem čerpala byly knihy Jiřího Štikara, Psychologie v dopravě, a Psychologická prevence nehod. Ostatní zdroje jsou uvedené v seznamu literatury.



## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 Dopravní psychologie

Dopravní psychologie se rozvíjela již na počátku 20. století.<sup>1</sup> Tvoří menší oblast aplikované psychologie a spadá pod obor psychologie práce a organizace. Zabývá se zejména studiem psychických procesů ovlivňujících chování účastníků silničního provozu. Chybné chování aktérů silničního provozu je považováno za primární příčinu většiny dopravních nehod.<sup>2</sup>

*„Cílem psychologie v oblasti dopravy je zjištění zákonitostí duševní činnosti lidí ve vztahu k dopravě a využití těchto zákonitostí ke zvýšení bezpečnosti, plynulosti, rychlosti dopravy.“<sup>3</sup>*

Ukazuje se, že lidé jednájí jinak, pokud jsou za volantem auta, a jedna z teorií je, že to může být způsobeno určitou mírou anonymity, jenž auto poskytuje. Světová zdravotnická organizace odhaduje, že počet obětí silničních nehod se v budoucnu zvýší natolik, že se v roce 2030 stane pátou nejčastější příčinou úmrtí.<sup>4</sup>

V České republice má dopravní psychologie dlouhou historii v oblasti praxe a efektivní aplikace. Významným milníkem bylo založení Výzkumného ústavu dopravního v roce 1956. Dopravní psychologové působili při diagnostice, výběru pracovníků, ale také se angažovali na dalších pracovištích, jako např. v leteckém zdravotnictví nebo v armádě.<sup>5</sup>

V roce 1990 byla založena Asociace dopravních psychologů, která vznikla jako profesní sdružení odborníků a dopravních psychologů. Jejím posláním je sdružovat kvalifikované dopravní psychology, kteří se zabývají posuzováním psychické způsobilosti pro řízení motorového vozidla. Toto posuzování se týká řidičů z povolání, učitelů autoškol i řidičů amatérů.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. s. 7. ISBN 80-246-0606-2

<sup>2</sup> BAŠTECKÁ, B. *Psychologická encyklopedie: aplikovaná psychologie*. Praha: Portál, s. 68. ISBN 978-80-7367-470-0

<sup>3</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 11

<sup>4</sup> ATTLEE, Z. What is Traffic Psychology? (Discussion event). In: *Test Publishers & Consulting Psychologists in Africa* [online]. 22. dubna 2010 [cit. 10. prosince 2011]. Dostupné z: <http://www.psychologyafrica.com/2010/04/traffic-psychology/>

<sup>5</sup> BAŠTECKÁ, B. *Psychologická encyklopedie: aplikovaná psychologie*, s. 68

<sup>6</sup> Asociace dopravních psychologů. *Unie psychologických asociací ČR* [online]. [cit. 10. prosince 2012]. Dostupné z: <http://www.upacr.cz/index.php?lng=cs&kap=trafic#stanovy>

Asociace dopravních psychologů při své činnosti spolupracuje s různými příbuznými sdruženími, jako je např. Dopravní akademie, podílí se také na dopravně bezpečnostních aktivitách. Zároveň kooperuje s dopravní policií nebo s odbory dopravy příslušných městských úřadů a podílí se na vytváření bezpečnostních kampaní.<sup>7</sup>

Všeobecně se psychologie dopravy zaměřuje na zkoumání a podporu přiměřeného dopravního chování, což znamená respektování pravidel silničního provozu, ohleduplnost k jiným účastníkům provozu a v případě kolize ochotu řešit nastalou situaci.<sup>8</sup>

Pro dané chování je však potřeba úspěšná socializace, internalizace pravidel a ochota dle nich jednat. Jedinec musí mít adekvátní žebříček hodnot, motivaci a potřebné schopnosti a dovednosti. Významnou roli hraje také psychické vybavení jedince: „*Celkově sociálně i emočně zralá osobnost bez nápadnějších poruch, bezproblémové fungování základních psychických funkcí, pozitivní motivační a hodnotové zázemí.*“<sup>9</sup>

Současný nárůst transferu zboží a osob na mezinárodní úrovni vyvolává potřebu souladu dopravní infrastruktury a dopravních předpisů pro zajištění mobility a bezpečnosti. V důsledku toho se stále více hovoří o odborném zacházení s problémovými řidiči nebo o zlepšování systému vzdělávání pro dopravní psychology v Evropě. Také jako následek teroristických útoků v Madridu v roce 2004 vznikají nová témata, jako je například psychologie dopravních katastrof.

Je velmi pravděpodobné, že se současným vývojem dopravy se bude do budoucna rozvíjet i dopravní psychologie.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Asociace dopravních psychologů. *Unie psychologických asociací ČR* [online]. [cit. 10. prosince 2012]. Dostupné z: <http://www.upacr.cz/index.php?lng=cs&kap=trafic#stanovy>

<sup>8</sup> BAŠTECKÁ, B. *Psychologická encyklopedie: aplikovaná psychologie*, s. 69

<sup>9</sup> Tamtéž, s. 70

<sup>10</sup> Tamtéž, s. 71

## 2 Pohled do historie

Člověk žije na Zemi již mnoho let a v průběhu svého života byl nucen se pohybovat, a také toužil být nejrychlejším z tvorů. Čím více člověk rozvíjel své schopnosti, dovednosti a osvojoval si zákony přírody, tím více se pro něj stal pohyb důležitou součástí života. Pohyb usnadňoval lidem práci i obživu.<sup>11</sup>

### 2.1 Vynález kola

Opravdovou revolucí v životě člověka byl vynález kola, který představoval základní kámen v rozvoji dopravy. Kolo je považováno za jednu z největších technických vymožeností a po dobu své existence nutí lidstvo ke stále většímu spěchu.<sup>12</sup>

Místo a datum vynálezu kola není přesně známo, dlouhou dobu se v historických dokumentech uváděl jako nejstarší doklad o vozidle kresba ze sumerského královského města Uruku, přičemž stáří této kresby je odhadováno na 3000 let před Kristem. Nicméně postupem času byly objeveny mnohem starší doklady, konkrétně zbytky skutečných kol, a to v oblasti mezi Černým a Kaspickým mořem. Bádání ukázala, že obyvatelé této oblasti si už před pěti tisíci lety osvojili zpracování mědi, ze které si vyráběli kovové sekery, aby jimi mohli mnohem lépe opracovávat dřevo. Existuje ovšem možnost, že k vynálezu kola mohlo dojít na více místech zeměkoule najednou, a není zcela vyloučeno, že během budoucích archeologických výzkumů budou nalezeny ještě starší doklady o existenci kola.<sup>13</sup>

Kolo, ačkoliv bylo originálním a geniálním vynálezem, nebylo až do novověku známé po celém světě. Neznali ho například obyvatelé amerického kontinentu nebo australští domorodci.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> KUBA, A. *Automobil v srdci Evropy*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1986. s. 10. ISBN 31-024-86-09-18

<sup>12</sup> Tamtéž, s. 11

<sup>13</sup> Tamtéž

<sup>14</sup> Historie dopravy. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html>

## 2.2 Doprava koňmi

Velkým rozvojem v dopravě byla domestikace koní, která se rozvíjela přibližně ve stejné době, jako vynález kola. Přirozeným výběrem a trpělivou prací šlechtitelů bylo v průběhu let vyšlechtěno mnoho druhů tažných a jezdeckých koní. Koně se stali významným pomocníkem v běžném životě člověka. Koňská spřežení byla používána například pro dopravu novorozenců ke křtu, sloužila také pro převoz nebožtíků na hřbitov nebo byla využívána pro těžké práce v zemědělství. Koně přepravovali náklady, ale také v dějinách rozhodovali významné vojenské bitvy.<sup>15</sup>

Dlouhá staletí byli koně, osli a velbloudi (které si lidé ochočili přibližně o 1000 let později) jediným, co pohánělo vozy, kočáry či zemědělské stroje. Teprve v novověku byla jejich síla postupně nahrazována parními a výbušnými stroji a stroji poháněnými elektřinou - motorovými vozidly.<sup>16</sup>

## 2.3 Vynález automobilu

Od 15. století se objevovaly snahy o vynalezení a zkonstruování vozidla, které by ke svému pohybu nepotřebovalo využití lidí ani zvířat, a pohybovalo by se pouze pomocí vlastní síly.<sup>17</sup> Mnozí vědci byli motivováni myšlenkou na vozidlo, které by se pohybovalo pomocí vlastní síly, a vynakládali proto své úsilí na sestavení náčrtů a poznámek, které by posléze mohly vést k vytvoření samohybného vozidla.<sup>18</sup>

V 17. století patřil mezi originální návrhy projekt anglického matematika, fyzika a astronoma Issaka Newtona. Ten navrhl sestavení parního vozu, ovšem nikdy se nepokusil projekt realizovat. Newton tehdy neznal principy parního stroje a z návrhů vyplývá, že takto navržený vůz by nejspíše nejezdil.<sup>19</sup> Za autora prvního parního stroje je považován

---

<sup>15</sup> Historie dopravy. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html>

<sup>16</sup> Tamtéž

<sup>17</sup> KUBA, A. *Automobil v srdci Evropy*, s. 14

<sup>18</sup> LACINA, J. *Vznik a vývoj automobilu* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Vedoucí práce PaedDr. Alena Poláchová, Ph.D. Dostupné z: [http://theses.cz/id/55v4nz/Jan\\_Lacina\\_zaverecna\\_bc\\_prace.pdf](http://theses.cz/id/55v4nz/Jan_Lacina_zaverecna_bc_prace.pdf)

<sup>19</sup> KUBA, A. *Automobil v srdci Evropy*, s. 16

James Watt, který jej vynalezl v roce 1765.<sup>20</sup> Nicméně James Watt pouze zdokonalil stroj Thomase Saveryho, který sloužil k odčerpání vody z dolů.<sup>21</sup>

Významným mezníkem se stal rok 1769, kdy Francouz Nicolas - Joseph Cugnot zkonstruoval parní trojkolku, jejíž rychlost byla tři kilometry v hodině.<sup>22</sup> Tento tříkolový parní vůz se měl využívat zejména k přepravě vojenské munice. Z historických dokumentů nelze zjistit, zda byl stroj vybaven brzdami, avšak při kolizi, kdy řidič narazil do zdi, bylo jeho případné budoucí využití zavrženo. Je velmi pravděpodobné, že řidič tímto manévrem způsobil první dopravní nehodu v dějinách.<sup>23</sup>

Už v té době se objevilo mnoho odpůrců páry, kteří považovali za mnohem výhodnější variantu využití elektřiny, která byla v té době již známa, a přesto neupotřebitelná. Začaly vznikat elektromobily, které měly oproti parním vozům mnoho podstatných výhod: nebyly hlučné, lépe se ovládaly a problémem přestala být i jízda zpět. Ovšem tyto elektromobily měly jednu zásadní nevýhodu, která spočívala v malé dojezdové vzdálenosti. Začaly se ozývat hlasy, že pára ani elektřina nemají budoucnost, ale různé pokusy ukázaly, že může existovat ještě jiná hnací síla a tou je spalovací motor.<sup>24</sup>

Za první automobil na světě, poháněný spalovacím motorem, lze považovat tříkolku, kterou navrhl a sestavil německý strojní inženýr Karl Benz v roce 1885.<sup>25</sup> Benz chtěl původně motorizovat čtyřkolku, avšak nepodařilo se mu vyřešit geometrii řízení a z toho důvodu postavil tříkolku - tricykl.<sup>26</sup> Byť byla tříkolka postavena v roce 1885, tak za den, kdy vzniklo první oficiální motorové vozidlo, je považován 29. leden 1886. V tento

---

<sup>20</sup> *Parní stroj*. Wikipedie: Otevřená encyklopedie [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 22. prosince 2011]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Parn%C3%AD\\_stroj](http://cs.wikipedia.org/wiki/Parn%C3%AD_stroj)

<sup>21</sup> *Thomas Savery*. Wikipedie: Otevřená encyklopedie [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 22. prosince 2011]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Thomas\\_Savery](http://cs.wikipedia.org/wiki/Thomas_Savery)

<sup>22</sup> Historie dopravy. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html>

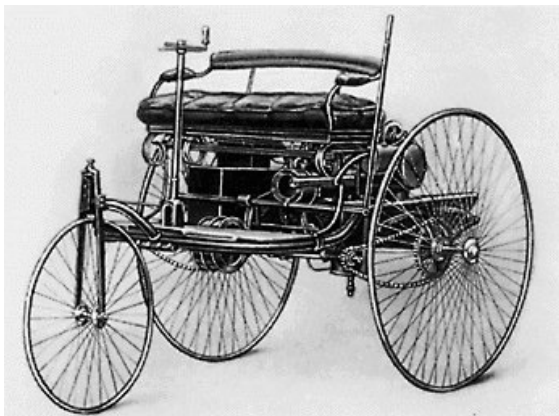
<sup>23</sup> LACINA, J. *Vznik a vývoj automobilu* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Vedoucí práce PaedDr. Alena Poláčková, Ph.D. Dostupné z: [http://theses.cz/id/55v4nz/Jan\\_Lacina\\_zaverecna\\_bc\\_prace.pdf](http://theses.cz/id/55v4nz/Jan_Lacina_zaverecna_bc_prace.pdf)

<sup>24</sup> KUBA, A. *Automobil v srdci Evropy*, s. 21

<sup>25</sup> BELLIS, M. Karl Benz (Carl Benz). *About.com* [online]. [cit. 7. ledna 2012]. Dostupné z: <http://inventors.about.com/library/inventors/blbenz.htm>

<sup>26</sup> KUBA, A. *Automobil v srdci Evropy*, s. 21

den Karl Benz obdržel patent číslo DPR 37 435 na tříkolový dopravní prostředek poháněný motorem.<sup>27</sup> Benzův první automobil dosahoval maximální rychlosti 15 km/h.<sup>28</sup>



Obr. 2-1: První patentovaný automobil z roku 1885 - tříkolka Karla Benze

V roce 1893 Karl Benz vyřešil geometrii řízení pomocí rejdových čepů, které si dal rovněž patentovat a posléze veřejně představil nový čtyřkolový vůz nazvaný Victoria.<sup>29</sup>

## **2.4 První automobily na českém území**

### **2.4.1 Benz Victoria – Theodor Liebig**

Prvním automobilem s motorem a vnitřním spalováním na českém území byl Benz Victoria, který roku 1893 zakoupil baron Theodor Liebig. Údajně se jednalo teprve o třetí vyrobený vůz tohoto typu, který byl na naše území dopraven vlakem z Mannheimu na nádraží do Liberce. Vozidlo doprovázel i mechanik z firmy Benz, aby Liebiga poučil o údržbě a ovládání motorového vozu.<sup>30</sup>

Byl to právě baron Theodor Liebig, který jako první obdržel řidičský průkaz s povolením k jízdě.<sup>31</sup> Na počátku jara roku 1894 poslal baron Liebig dopis Karlu Benzovi,

---

<sup>27</sup> AUER, G. A genius whose three-wheeler is seen as the first car. *European Automotive Hall of Fame* [online]. [cit. 7. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.autonews.com/files/euroauto/inductees/benz.htm>

<sup>28</sup> LACINA, J. *Vznik a vývoj automobilu* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Vedoucí práce PaedDr. Alena Poláčková, Ph.D. Dostupné z: [http://theses.cz/id/55v4nz/Jan\\_Lacina\\_zaverecna\\_bc\\_prace.pdf](http://theses.cz/id/55v4nz/Jan_Lacina_zaverecna_bc_prace.pdf)

<sup>29</sup> KUBA, A. *Automobil v srdci Evropy*, s. 22

<sup>30</sup> STOJAN, M. *Doprava a systémy dopravní výchovy I* [online]. [cit. 14. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/winif/teach/Dopravn%C3%ADV1A.pdf>

<sup>31</sup> Tamtéž

v němž mu oznamoval svou návštěvu v tomto automobilu. To bylo pro samotného Benze překvapující a urychleně odpověděl, že na tak dlouhou jízdu nebude přejímat za vozidlo žádnou záruku.<sup>32</sup>

Nicméně Liebiga trasa dlouhá přes 2000 km neodradila a plánovanou cestu úspěšně vykonal. Tato dálková jízda proslavila vozidlo natolik, že následně Benz nestačil uspokojovat poptávku z celé Evropy.<sup>33</sup> Cesta z Liberce do Gondorfu na Mosele a přes Mannheim zpět z roku 1894 se stala počátkem motorizované silniční dopravy.<sup>34</sup>

## 2.4.2 Präsident 1897

Prvním podnikem, který zahájil na českém území výrobu motorových vozidel, byla Kopřivnická vozovka, kterou založil Ignác Šustala. Původně se zde vyráběly železniční vagóny či nejrůznější povozy a zaměstnanci měli k dispozici veškerý potřebný materiál, s výjimkou motoru.<sup>35</sup>

Ještě předtím než začala Kopřivnická vozovka s výrobou samohybného vozu, musela si zajistit licenci od tvůrce prvního automobilu. Karl Benz měl systém zapalování, řízení vozu či chlazení motoru chráněn patenty, které se vztahovaly na celou oblast Rakousko-Uherska.<sup>36</sup>

Roku 1897 zakoupila Kopřivnická vozovka od firmy Benz společně s automobilem, který sloužil jako vzor pro výrobu vlastního vozu, i nejmodernější motor. Ten byl posléze umístěn za zadní nápravou a pomocí řemíků a řetězů poháněl zadní kola. Jednalo se o první automobil ve střední Evropě, který byl vyrobený továrním způsobem.<sup>37</sup>

---

<sup>32</sup> KUBA, A. *Automobil v srdci Evropy*, s. 36

<sup>33</sup> Tamtéž

<sup>34</sup> STOJAN, M. *Doprava a systémy dopravní výchovy I* [online]. [cit. 14. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/win/f/teach/Dopravn%C3%ADV1A.pdf>

<sup>35</sup> Tamtéž

<sup>36</sup> LACINA, J. *Vznik a vývoj automobilu* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Vedoucí práce PaedDr. Alena Poláchová, Ph.D. Dostupné z: [http://theses.cz/id/55v4nz/Jan\\_Lacina\\_zaverecna\\_bc\\_prace.pdf](http://theses.cz/id/55v4nz/Jan_Lacina_zaverecna_bc_prace.pdf)

<sup>37</sup> STOJAN, M. *Doprava a systémy dopravní výchovy I* [online]. [cit. 14. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/win/f/teach/Dopravn%C3%ADV1A.pdf>





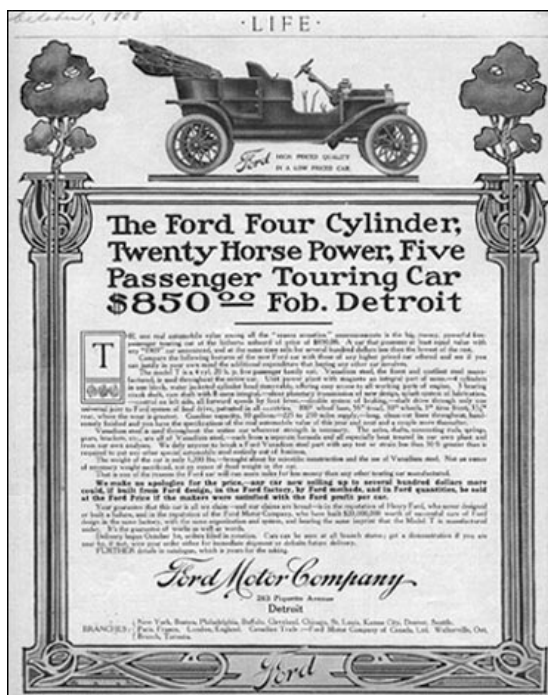
Obr. 2-2: První vyrobený kus vozidla Präsident vystavený v Národním technickém muzeu v Praze

## 2.5 Výroba automobilů ve 20. století

Historickým předělem se stal rok 1908, kdy Henry Ford začal vyrábět svůj automobil Ford T. Henry Ford začal toto vozidlo vyrábět tzv. pásovou výrobou, čím snížil náklady na výrobu a automobil se stal cenově dostupnějším pro širokou veřejnost. Spojené státy americké se díky tomu staly první masově motorizovanou zemí světa. První sériový vůz Ford T byl vyroben 27. září 1908 v továrně Piquette Plant v Detroitu. První vozy byly poháněné čtyřválcovým motorem s výkonem 20 koňský sil a maximální rychlost byla od 64 do 72 kilometrů v hodině. V roce 1999 byl Ford T vyhlášen automobilem století. Před započítím výroby modelu T Henry Ford pronesl následující slova: *„Postavím auto pro masy. Bude dost velké pro rodinu, ale také dost malé na to, aby s ním jeden člověk mohl jezdit a starat se o ně. Bude vyrobeno z nejlepších materiálů, nejlepšími zaměstnanci, s nejjednodušší konstrukcí, kterou je moderní inženýrství schopno vymyslet. Ale bude tak levné, že každý člověk pracující za dobrý plat bude vlastnit jedno - a užívat si se svou rodinou mnoho hodin radosti pod božím širým nebem.“*<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> Ford model T.: *Wikipedia: Otevřená encyklopedie* [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Ford\\_model\\_T](http://cs.wikipedia.org/wiki/Ford_model_T)



Obr. 2-3: Reklama z roku 1908 na Ford T<sup>39</sup>

Během 20. století se výroba dopravních prostředků stala symbolem hospodářského vzestupu. Zejména druhá polovina 20. století znamenala prudký vzestup produkce automobilů. Začal se zvyšovat počet zemí vyrábějících automobily a současně se změnil podíl jednotlivých zemí na celkové produkci. Výroba automobilů se postupně přesunula z průmyslových velmocí do rozvojových zemí.<sup>40</sup>

## 2.6 Současnost automobilů

V současné době je na celém světě více než jedna miliarda automobilů. Uvedený počet se týká všech na světě registrovaných silničních motorových vozidel, resp. osobních automobilů, užitkových vozů, nákladních automobilů a autobusů.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> MALECHA, M. Detroitská Ford Motor Company spouští výrobu nového automobilu. *Neaktuality.cz* [online]. 27. září 2010 [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.neaktuality.cz/veda-technika/detroitaska-ford-motor-company-spusti-vyrodu-noveho-automobilu/>

<sup>40</sup> Automobilový průmysl. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 14. ledna 2012]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/prumysl.html>

<sup>41</sup> RYBECKÝ, V. Aut už je víc než miliarda. *Autoweek.cz* [online]. 16. srpna 2011 [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: [http://www.autoweek.cz/cs-aktuality-narocni\\_cinane-1441](http://www.autoweek.cz/cs-aktuality-narocni_cinane-1441)

Největší podíl na tomto navýšení nese Čína, která se zasloužila o téměř polovinu celosvětového přírůstku. Počet registrovaných vozidel zde v roce 2010 stoupl o 27,5 %.<sup>42</sup> Nejvíce motorizovaným státem světa jsou Spojené státy americké, kde žije bezmála 310 milionů lidí, a podle propočtů vychází přibližně 1,3 člověka na jeden automobil. Na druhém místě se umístila Itálie, za ní následuje Francie, Velká Británie a Japonsko. Naopak v Číně, kde žije více než 1,3 miliardy obyvatel, vychází zhruba 17 lidí na jeden vůz. V Indii, jejíž populace činí okolo 1,2 miliardy obyvatel, připadá na jedno auto dokonce 56 lidí.<sup>43</sup>

Od doby prvních automobilů vývoj nových typů vozidel velmi pokročil, jsou projektovány stále výkonnější motory a důležitým faktorem se stala nízká spotřeba pohonných hmot a v poslední době i nízké hodnoty emisí CO<sub>2</sub>.<sup>44</sup>

V současné době patří mezi nejznámější paliva do automobilů zejména benzín a nafta, ale jsou nabízeny i jiná, alternativní paliva. Palivem, které je šetrnější k přírodě a levnější než například benzín je CNG neboli stlačený zemní plyn, jehož zásoby jsou v porovnání se zásobami ropy ve výrazné převaze, a navíc jeho těžba není závislá na ropě. Dalším palivem současnosti je LPG, tedy propan-butan. Z nabídky je možné si vybrat i takzvaná hybridní vozidla, která jsou kombinací klasického motoru a elektromotoru.<sup>45</sup>

Poměrně novou možností jsou automobily na palivové články. Jsou to galvanické články, které během nastalé chemické reakce produkují elektřinu, ovšem tento typ automobilů není moc běžný, jelikož má vysoké počáteční náklady a v České republice nejsou stanice, kde by se články daly doplňovat. Rovněž je třeba zmínit automobily na elektrický pohon, takzvané elektromobily. Elektromobily jsou velmi šetrné k životnímu prostředí, jelikož se vyznačují naprostou absencí výfukových plynů, avšak jejich vysoká

---

<sup>42</sup> BUREŠ, D. Na planetě Zemi je už více než miliarda aut. *Auto.cz* [online]. 18. srpna 2011 [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/na-planetete-zemi-uz-vice-nez-miliarda-aut-60938>

<sup>43</sup> Tamtéž

<sup>44</sup> Vize a prognózy. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/vize-prognozy.html>

<sup>45</sup> KLIMÁNKOVÁ, G. Vyplatí se přestavba vozidla na LPG, CNG nebo jiná alternativní paliva?. *Měšec.cz* [online]. 30. dubna 2009 [cit. 18. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.mesec.cz/clanky/vyplati-se-prestavba-vozidla-lpg-cng-elektro-vodik/>

pořizovací cena a v současnosti relativně malý dojezd na jedno nabití je staví do nevýhodné pozice.<sup>46</sup>

Jinou alternativou pohonu vozidel je i ethanol 85, který se skládá z 85 % ethanolu a z 15 % klasického benzínu natural. Ethanol 85 se vyrábí z biomasy, především z rostlin a jejich zbytků obsahující větší množství škrobu a sacharidů (nejčastěji se používá kukuřice, řepa, nebo obilí). Vozidla poháněná ethanolem mají sice mírně vyšší spotřebu, ale nižší emise CO<sub>2</sub>. Zároveň se opět snižuje závislost na ropě. Nejvíce je ethanol rozšířen v Brazílii a ve Skandinávských zemích, především pak ve Švédsku.<sup>47</sup>

Existuje i vodíkový pohon, kdy energie pro pohyb vozidla se získává z vodíku. V České republice se výzkumem zabývá Ústav jaderného výzkumu v Řeži u Prahy, který vyrobil tzv. vodíkový autobus (TriHyBus), který je v současné době provozován jako městská hromadná doprava v Neratovicích.<sup>48</sup> Výhodou jsou nulové emise, protože vodík se při využití přeměňuje na vodu. Nevýhodou je vysoká cena úprav a zatím náročné získávání vodíku jako paliva. V současné době je prototypů na vodíkový pohon přibližně tisíc, ale odhaduje se, že v roce 2030 by vodíkový pohon mohla mít až třetina vyráběných aut.<sup>49</sup>

Automobily soupeří o pozici nejrychlejšího vozu planety. V současné době je nejrychlejším sériově vyráběným automobilem světa Bugatti Veyron 16,4 Super Sport. Tomuto automobilu byla naměřena maximální rychlost 434,211 km/h při testech na testovacím okruhu Volkswagenu Ehra-Leissen.<sup>50</sup> Bugatti Veyron 16,4 Super Sport má ale maximální rychlost u sériového vozu elektronicky omezenou na 415 km/h. Zároveň dokáže z nuly na 100 kilometrů v hodině zrychlit za 2,5 sekundy a z nuly na 300 kilometrů v hodině za 14,6 sekundy. Na druhou stranu automobil není vůbec šetrný k životnímu prostředí, neboť má velkou spotřebu paliva a velmi vysoké emise CO<sub>2</sub>. Výrobce udává

---

<sup>46</sup> KLIMÁNKOVÁ, G. Vyplatí se přestavba vozidla na LPG, CNG nebo jiná alternativní paliva?. *Měšec.cz* [online]. 30. dubna 2009 [cit. 18. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.mesec.cz/clanky/vyplati-se-prestavba-vozidla-lpg-cng-elektro-vodik/>

<sup>47</sup> E85. *Wikipedia: Otevřená encyklopedie* [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 8. února 2012]. Dostupné z: <http://en.wikipedia.org/wiki/E-85>

<sup>48</sup> První vodíkový autobus v nových zemích EU. *Trihybus.cz* [online]. [cit. 8. února 2012]. Dostupné z: <http://www.trihybus.cz/>

<sup>49</sup> TriHyBus. *Wikipedia: Otevřená encyklopedie* [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 8. února 2012]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/TriHyBus>

<sup>50</sup> PECÁK, R. Bugatti se vrátilo na pozici nejrychlejšího auta světa. *Aktuálně.cz* [online]. 12. července 2010 [cit. 19. ledna 2012]. Dostupné z: <http://auto.aktualne.centrum.cz/clanek.phtml?id=672644>

kombinovanou spotřebu 23,1 litru na 100 km a emise CO<sub>2</sub> ve výši 539 g/km, při jízdě ve městě dokonce 867 g/km.<sup>51</sup>



Obr. 2-4: Nejrychlejší sériový vůz světa - Bugatti Veyron 16,4 Super Sport

Od dob vzniku prvního automobilu má člověk snahu sestavit nejrychlejší automobil na světě a využívá k tomu nejrůznější druhy pohonu. Současným nejrychlejším vozem, který však není sériově vyráběn, je Thrust SSC, jehož řidičem byl při vytvoření rekordu Andy Green. S tímto vozem se v poušti Black Rock v Nevadě ve Spojených státech amerických dne 15. října 1997 zapsal do dějin, když pokořil dosavadní rekordy a svou rychlostí téměř 1228 kilometrů v hodině dokázal jako první automobil pokořit rychlost zvuku.<sup>52</sup>

Letošní rok 2012 by měl být rokem, kdy se Andy Green znovu pokusí o překonání dosavadního světového rychlostního rekordu s vozem Bloodhound SSC. Vůz bude poháněný proudovým a raketovým motorem a pokus o rekord by se měl uskutečnit v provincii Severní Kapsko v Jižní Africe. Konstruktéři doufají, že pokoří dosavadní platný rekord, a jejich cílem je překonání hranice 1000 mil za hodinu, tj. 1609 kilometrů v hodině.<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> The climax of the Veyron series: the Bugatti Veyron 16.4 Super Sport. *Bugatti.com* [online]. [cit. 21. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.bugatti.com/en/super-sport/technology.html>

<sup>52</sup> Pozemní rychlostní rekordy - jak šel čas. *Autoweb.cz* [online]. 5. dubna 2011 [cit. 21. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.autoweb.cz/pozemni-rychlostni-rekordy-jak-sel-cas/>

<sup>53</sup> HALAMKA, J. Nejrychlejší auto světa předhoní i kulku z pistole. Má jet 1600 km/h. *Idnes.cz* [online]. 19. února 2011 [cit. 23. ledna 2012]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/automoto.aspx?c=A110218\\_165652\\_automoto\\_hig](http://auto.idnes.cz/automoto.aspx?c=A110218_165652_automoto_hig)

## 2.7 Budoucnost

Dnes nikdo nedovede vyjádřit, jaké nové nápady se ve výrobě automobilů v budoucnu uplatní. Lze si představit, že již dnes existují alternativy, které ovšem prozatím nenalézají své využití.<sup>54</sup>

Mezi soudobé posuzované možnosti na inovace a nové koncepce, můžeme řadit například automobil na vzduch, na zemní plyn, na propan-butan či auto na agropaliva.<sup>55</sup> V americkém Pittsburghu byl již vyroben robotický automobil, schopný za pomoci programu jet bez řidiče. Dle vedoucího výzkumu Raje Rajkumara bude trvat přibližně 10 let, než řidiče nahradí robotičtí šoféři. Primárním důvodem, proč vytvořit vůz, který by byl schopen samostatné jízdy, je především bezpečnost. Na rozdíl od lidí, kteří snáze podlehnou emocím, robot vždy učiní dané úkony přesně a bez jakýchkoliv citů.<sup>56</sup>

## 2.8 Závěr

Z pohledu do historie vidíme, že pohyb znamenal pro člověka vždy nezbytnou součást života. Ačkoliv není známo přesné datum a místo vzniku kola, tento vynález představoval skutečnou revoluci. Lidé toužili být stále rychlejší, a proto ke svému pohybu a k přepravě využívali především koňské síly.

Již od 15. století se objevovaly snahy o vytvoření vozidla, které by ke svému pohybu nepotřebovalo využití zvířat, ovšem převrat nastal až s vynalezením parního stroje, který se stal základem pro vznik první parní tříkolky. Za první automobil na světě se považuje tříkolka sestavená Karlem Benzem v roce 1885.

Postupem let se automobily ve všech směrech zdokonalovaly a zvyšovala se i jejich rychlost. Pokud bychom porovnali první vůz a současné nejrychlejší sériově vyráběné auto světa, viděli bychom mezi nimi rozdíl bezmála 419 kilometrů v hodině.

---

<sup>54</sup> Vize a prognózy. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/vize-prognozy.html>

<sup>55</sup> Tamtéž

<sup>56</sup> ŠMEJKAL, P. Auto bez řidiče. *21století.cz* [online]. 17. května 2011 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z: <http://21století.cz/blog/2011/05/17/auto-bez-ridice/>

Vývoj automobilů jde stále kupředu a je jen otázkou času, kdy nám budou představeny další nové technologie.

## 3 Osobnostní charakteristiky řidiče

### 3.1 Osobnost

Psychologické pojetí osobnosti představuje hypotetický konstrukt, tj. fenomén, který umožňuje něco popisovat nebo vysvětlovat. Primárním důvodem pro vytvoření tohoto konstruktu byla skutečnost, že na stejný podnět reagují jednotliví lidé různě. To tedy znamená, že reakce člověka není vyvolána pouze situací, ale interindividuálně odlišným vztahem k ní.<sup>57</sup> „*Psychické jevy jsou funkcí situace a osobnosti, respektive interakce situace a osobnosti.*“ Osobností se rozumí celek vnitřních dispozic, které společně se situací určují průběh a obsah psychických procesů, jenž se chápou jako reakce jedince na nějaký podnět.<sup>58</sup>

Jednotliví lidé se od sebe v mnohém liší a každý jedinec je nepochybnou individualitou, osobností.<sup>59</sup> Na utváření osobnosti mají vliv dědičné faktory, fyzikální vlivy prostředí, ale i zdravotní stav. Významnými aspekty pro formování osobnosti jsou zejména kultura, výchova a společnost. Jedinec je schopen řídit i své vlastní sebeutváření. Smékal vidí osobnost jako nepřetržitý proces sebeutváření a sebeobnovování.<sup>60</sup>

Řidič je v automobilové dopravě vnímán jako rizikový činitel. Ovšem jedinečnost každého člověka znemožňuje nalezení standardního způsobu posuzování osobnosti řidiče tak, aby byla zároveň postižena individualita každého jedince způsobilého k řízení. Pouze je možné určit vlastnosti, které by mohly být pro řidiče přínosem nebo rizikem. Chování řidiče určuje do velké míry jeho temperament a charakter. Řidiči, kteří mají silný a vyrovnaný typ nervové soustavy, umí v různých situacích reagovat účelně a pohotově. Naopak řidiči, kteří vykazují rysy nezodpovědnosti, neopatrnosti, impulzivnosti, emocionální přecitlivělosti a úzkosti, se jeví jako velmi problémoví.<sup>61</sup>

---

<sup>57</sup> NAKONEČNÝ, M. *Základy psychologie*. Praha: Academia, 2002. s. 498. ISBN 80-200-0689-3

<sup>58</sup> NAKONEČNÝ, M. *Psychologie osobnosti*. 2. rozš. vyd. Praha: Academia, 2009. s. 9. ISBN 978-80-200-1680-5

<sup>59</sup> ČÁP, J. *Psychologie*. 3. vyd. Praha: H&H, 1990. s. 59. ISBN 80-86022-36-6

<sup>60</sup> SMÉKAL, V. *O lidské povaze*. Brno: Cesta, 2005. s. 21. ISBN 80-7295-069-X

<sup>61</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)



Bezproblémoví řidiči mají vyrovnanou strukturu, přiměřené sebevědomí, jsou emočně stabilní, snadno se přizpůsobí okolí, umí se ovládat, jsou odolní vůči stresu, jsou svědomití a spolehliví. Mezi jejich sociální vlastnosti patří například altruismus, který je vyjádřen úsilím o dobro ostatních, společně s určitou předvídatelností možného chování.<sup>62</sup>

Psychologické výzkumy ukázaly, že řidiči, kterým se dlouhou dobu nestala žádná dopravní nehoda, byli mnohem více ukázněnější, vyrovnanější, rozhodnější a přizpůsobivější. Jejich zájmy byly hodnotnější a duševní vyspělost byla na vyšší úrovni oproti řidičům, kteří měli vyšší počet dopravních nehod.<sup>63</sup>

Řidiči, kteří byli účastníky dopravní nehody častěji, vykazovali určitou míru svéráznosti, egocentricky, agresivně, emotivně a nižšího sebehodnocení. Řidič, který v dopravním systému neselhává, je výkonný, odpovědný, citově vyrovnaný, snadno se adaptuje na situaci, disponuje velkým sebeovládáním a je schopen překonat stres a zátěž.<sup>64</sup>

Řízení automobilu je činnost, která klade velké nároky na psychiku člověka a jeho schopnosti. V tomto smyslu se často mluví o zátěži, kterou řízení v různé míře doprovází. Jedinec se musí se zátěží vypořádat různými způsoby, přičemž svou roli hrají osobnostní charakteristiky řidiče.<sup>65</sup>

Se zvyšujícím se počtem motorových vozidel a tomu přímo úměrným zvětšujícím se provozem, se více zatěžují složky pozornosti, vnímání a zpracování informací. Pokud dojde k překročení takzvané mentální kapacity, dochází k situaci, kdy řidič nestíhá zaregistrovat všechny důležité podněty. Tato skutečnost působí negativně na psychiku řidiče.<sup>66</sup>

Doktor Jan Weinberger uvádí, že řízení automobilu je psychicky náročná činnost, a přirovnává motorové vozidlo ke zbrani. Z tohoto důvodu je psychicky nevyrovnaný řidič

---

<sup>62</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z: [http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>63</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 147

<sup>64</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z: [http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>65</sup> MACKŮ, I. Profesionální řidič a zdroje zátěže. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2005 [cit. 1. února 2012]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=157>

<sup>66</sup> Silnice už nestačí. V módě jsou letadla a lodě. *Denik.cz* [online]. 8. října 2007 [cit. 1. února 2012]. Dostupné z: [http://www.denik.cz/z\\_domova/silnice\\_more20071008.html](http://www.denik.cz/z_domova/silnice_more20071008.html)

nebezpečný nejen sobě, ale také ohrožuje ostatní účastníky dopravního systému. Tito řidiči projevují rysy nepřizpůsobivosti a poruchy osobnosti.<sup>67</sup>

## 3.2 Temperament

*„Temperament je soustava psychických vlastností, které se projevují způsobem reagování, chování a prožívání člověka, zvláště tím, jak snadno reakce vznikají, jak jsou silné a jak rychle se střídají.“*<sup>68</sup> Pod pojmem temperament osobnosti se tedy rozumí chování člověka.<sup>69</sup>

Dopravní psychologové při popisu osobnosti čerpají z Eysenckovy typologie psychometrického pojetí temperamentu.<sup>70</sup> Eysenckova typologie užívá základní termíny extroverze – introverze a stabilita – labilita. Extrovert je charakterizován jako velmi společenský a přátelský člověk, který má rád vzrušení a zábavu. Extrovertovi nevadí náhlé změny, ovšem velmi brzy ztrácí trpělivost a může mít sklon k agresi.<sup>71</sup>

Rysy extroverze se prosazují v dynamičtějším dopravním ruchu, například to může být jízda městem nebo na závodním okruhu, kde překypuje vzrušením a napětím. Jedinec, který je extrovertně laděn, se může při jednotvárné jízdě (např. noční jízda po dálnici) stávat netrpělivým a může se snižovat jeho pozornost a obezřetnost.<sup>72</sup>

Introvert se vyznačuje určitou plachostí, nejraději pracuje sám a má tendenci se stahovat do sebe, zejména v době, kdy prožívá psychický stres nebo konflikt.<sup>73</sup> Introvert je tichý, trpělivý, spolehlivý se sklonem k pesimismu.<sup>74</sup> Pozornost introvertně laděného člověka může při jízdě automobilem klesat, zejména z důvodu potřeby se věnovat více

---

<sup>67</sup> Silnice už nestačí. V módě jsou letadla a lodě. *Denik.cz* [online]. 8. října 2007 [cit. 1. února 2012]. Dostupné z: [http://www.denik.cz/z\\_domova/silnice\\_more20071008.html](http://www.denik.cz/z_domova/silnice_more20071008.html)

<sup>68</sup> ČÁP, J. *Psychologie*, s. 86

<sup>69</sup> ASENDORPF, J. *Psychologie der Persönlichkeit*. Berlin: Springer Medúzin Verlag, 2007. s. 178. ISBN 13 978-3-540-71684-6

<sup>70</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. s. 18. ISBN 80-7178-542-3

<sup>71</sup> ČÁP, J. *Psychologie*, s. 89

<sup>72</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s.18

<sup>73</sup> ATKINSON, R. *Psychologie*. Praha: Victoria Publishing, 1995. s. 543. ISBN 80-85605-352-X

<sup>74</sup> ČÁP, J. *Psychologie*, s. 89

vnitřním podnětům. V běžném životě se jen zřídka setkáme s ryzím extrovertem a ryzím introvertem. Častěji se vyskytuje inklinace k jednomu nebo druhému pólu.<sup>75</sup>

Labilní člověk se vyznačuje určitým neklidem, úzkostí a podrážděností. Snadno se vyleká či rozpláče a může trpět pocity méněcennosti. Reakce labilního jedince bývají silné a mají dlouhé trvání, což stěžuje přizpůsobení se běžnému prostředí.<sup>76</sup> Naproti tomu stabilní lidé jsou citově stálí, vytrvalí a odolní.<sup>77</sup>

U vzniku temperamentu stál antický lékař Hippokrates, který určil čtyři temperamentové typy: sangvinik, flegmatik, cholerik a melancholik. Tyto typy jsou charakterizovány dle převažující tělesné tekutiny (krev, hlen, žlutá žluč a černá žluč).<sup>78</sup>

Sangvinik je člověk velmi společenský, dobromyslný, živý a veselý. Je to optimista, který se snadno pro něco nadchne.<sup>79</sup> S chutí se podílí na úkolech, je přizpůsobivý, ale může mít sklon k povrchnosti. Ve vedoucí roli spolupracuje a jako podřízený se ochotně podílí na akcích a úkolech.<sup>80</sup>

Cholerik je prudký, vznětlivý, do všeho se hrne po hlavě. Pokud je v roli vedoucího, může mít sklon k diktátorství, avšak je-li v podřízené roli, chová se často jako rebel.<sup>81</sup> Snadno se rozčílí, ale jeho hněv nemá dlouhého trvání.<sup>82</sup>

Melancholik je spíše samotář se sklonem k pesimismu, je citlivější, úzkostný, náladový a zdrženlivý.<sup>83</sup> Melancholik je pomalý a těžko se přizpůsobuje.<sup>84</sup> Jestliže je v roli podřízeného, snaží se vlichotit výše postaveným, ovšem v roli vedoucího dlouho nevydrží.<sup>85</sup>

Flegmatik je člověk klidný, kterého jen tak něco nevyvede z míry, v extrémních situacích je lhostejný, pasivní a nepodléhá náladám. Ačkoliv je pomalejší, tak je velmi

---

<sup>75</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 18

<sup>76</sup> ČÁP, J. *Psychologie*, s. 89

<sup>77</sup> BALCAR, K. *Úvod do studia psychologie osobnosti*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983. s. 96. ISBN 14-343-83

<sup>78</sup> ASENDORPF, J. *Psychologie der Persönlichkeit*, s. 179

<sup>79</sup> ŘÍČAN, P. *Psychologie osobnosti: Obor v pohybu*. 6. revid. A dopl.vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. s. 66. ISBN 978-80-247-3133-9

<sup>80</sup> SMÉKAL, V. *O lidské povaze*, s. 32

<sup>81</sup> Tamtéž

<sup>82</sup> ŘÍČAN, P. *Psychologie osobnosti*, s. 66

<sup>83</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 18

<sup>84</sup> ŘÍČAN, P. *Psychologie osobnosti*, s. 66

<sup>85</sup> SMÉKAL, V. *O lidské povaze*, s. 32

spolehlivý.<sup>86</sup> Pokud je v roli vedoucího, tak je neutrální, je-li v roli podřízeného, může být buď apatický nebo „tahoun“.<sup>87</sup>

Dle Havlíka patří mezi řidiče, kteří nemají dopravní nehody, osoby s převahou silnějšího a pohyblivějšího nervového systému, s přiměřenou strukturou vlastností, mezi něž patří trpělivost, předvídavost, vyrovnanost, rozhodnost, způsobilost, pohotovost.<sup>88</sup>

K dopravnímu selhání mají blíže jedinci, spadající do labilní sféry projevů extroverze a introverze, a kteří mají nedostatečnou zátěžovou a stresovou odolnost. U introvertů je dopravní chování poznamenáno tendencí k úzkosti, náladovosti, strnulosti. U extrovertů k vznětlivosti, podrážděnosti a zkratovým reakcím.<sup>89</sup>

### 3.3 Motivace

Motivaci lze chápat jako hybnou sílu psychického charakteru, jenž uvádí lidskou činnost a chování do pohybu. Za základní vnitřní zdroj motivace je označován motiv, jenž je také nazývaný jako pohnutka.<sup>90</sup> Motiv je potřeba, která je natolik silná, aby za účelem uspokojení přinutila jedince jednat. Jestliže je potřeba uspokojena, projeví se to odstraněním pocitu tenze.<sup>91</sup>

*„Proces motivace určuje tyto tři složky chování: zaměřuje se na dosažení určitého cíle, obsazuje určitou mírou energie a udržuje je, dokud není dosaženo daného nebo náhradního cíle, nebo nevystoupí jiná, aktuálnější motivace.“<sup>92</sup>*

Havlík definuje motivaci jako podnět k činnosti, neboli to, co jedinec chce nebo nechce a to, čemu dává přednost, a co odmítá.<sup>93</sup> Primárním zdrojem lidské motivace jsou vnitřní potřeby a vnější pobídky, tzv. incentive.<sup>94</sup> To, zda se podnět stane pobídkou, závisí zejména na jedincově vlastním ohodnocení, ocenění a významnosti podnětu, vzhledem

---

<sup>86</sup> ŘÍČAN, P. *Psychologie osobnosti*, s. 66

<sup>87</sup> SMĚKAL, V. *O lidské povaze*, s. 32

<sup>88</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 18 - 19

<sup>89</sup> Tamtéž

<sup>90</sup> VÝROST, J. *Sociální psychologie*. 2. přepr. vyd. Praha: Grada Publishing, 2008. s. 147. ISBN 978-80-247-1428-8

<sup>91</sup> BUDSKÝ, R. Dopravně bezpečnostní kampaně. *Studiotwist.eu* [online]. [cit. 4. února 2012]. Dostupné z: <http://www.studiotwist.eu/get.php?id=54>

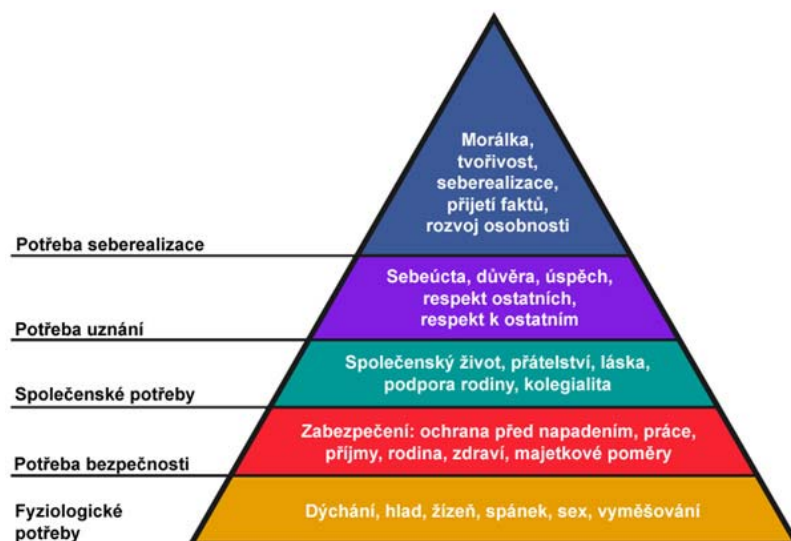
<sup>92</sup> NAKONEČNÝ, M. *Psychologie téměř pro každého*. Praha: Academia, 2004. s. 181. ISBN 80-200-1198-6

<sup>93</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 20

<sup>94</sup> ČÁP, J. *Psychologie*, s. 66

k aktuálnímu stavu i budoucím cílům. I přesto, že si jedinec nemusí plně uvědomovat své motivy, tak jakékoliv jednání je motivované.<sup>95</sup>

Potřeba je charakterizována jako základní činitel rozvoje motivačního procesu, jenž naznačuje nějaký nedostatek, který se projevuje v rovině fyziologické a sociální.<sup>96</sup> Abraham Maslow přisuzuje potřebám nejdůležitější roli v motivačním systému osobnosti a cílem lidského snažení má být uspokojování těchto potřeb. Maslow seřadil potřeby hierarchicky, dle naléhavosti jednotlivých potřeb a s nimi spojených cílů. Potřeby jsou klasifikovány do pěti kategorií: Potřeby fyziologické, bezpečí, lásky (společenské), uznání a seberealizace.<sup>97</sup>



Obr. 3-1: Maslowova pyramida potřeb

Pokud není dostatečně uspokojena nejnižší kategorie potřeb, je člověk ovládnut fyziologickými potřebami a ostatní jsou zatlačeny do pozadí. V případě, že jsou uspokojeny potřeby nižšího řádu, je možné se zaměřit na potřeby vyššího řádu. Avšak platí zde tzv. funkční autonomie, což znamená, že jakmile bylo jednou dosaženo potřeby vyššího

<sup>95</sup> VÝROST, J. *Sociální psychologie*, s. 147 – 148

<sup>96</sup> NAKONEČNÝ, M. *Psychologie téměř pro každého*, s. 182

<sup>97</sup> MIKŠÍK, O. *Psychologická charakteristika osobnosti*. Praha: Karolinum, 2007. s. 102 - 104. ISBN 978-80-246-1304-8

řádu, může se tato potřeba stát autonomní a relativně nezávislou na uspokojování potřeb nižšího řádu.<sup>98</sup>

Je přirozené uspokojovat potřeby trvale a pokud možno ihned. Člověk, jenž preferuje potřebu zdraví a bezpečnosti, se snaží dbát na dodržování bezpečnostních pravidel. Před jízdou zkontroluje vozidlo, vždy má zapnuté bezpečnostní pásy a dodržuje předepsanou rychlost.<sup>99</sup>

Různé motivy může mít i negativní dopravní chování. Například motivem řidiče, který bezohledně předjíždí jiný automobil, může být neutuchající potřeba rychlého dosažení cíle své cesty. Stejně tak může být motivem i potřeba nadřazenosti nad ostatními řidiči nebo snaha předvést se před spolujezdcí.<sup>100</sup>

Kladnou motivací k výkonu činnosti řidiče z povolání je jízda bez přestupků a nehod, znamenitá péče o svěřené vozidlo, dlouhodobě dobrý technický stav vozidla, přetrvávající kladné emoce k profesi řidiče i za předpokladu, že se vyskytly problémy, znalost ujetých kilometrů během praxe, spolehlivost při plnění pracovních úkolů a lepší schopnost překonávat překážky. Pokud řízení vozu patří k zálibám řidiče, při vykonávání této činnosti se plně realizuje a cítí se být užitečným, pak se snaží podávat co nejlepší výkony. Bezúhonná činnost často bývá výsledkem souladu silné motivace a osobnostního založení jedince. Silná motivace řidiče může snižovat i některé deficity v dovednostech řízení automobilu.<sup>101</sup>

Motivace může být různá, například mladí řidiči jsou často motivováni touhou po pocitu dospělosti, které dosáhnou za pomoci získání řidičského oprávnění. Řízení automobilu pro ně znamená určitý druh zábavy, při které mohou uplatňovat svoji pozici mezi vrstevníky.<sup>102</sup>

Významnou roli v dopravě hrají sebezáchovné motivy. Základní snahou jakékoliv živé bytosti je udržet se při životě. Ve starší literatuře se tato tendence označuje jako pud sebezáchovy, ale většina soudobých autorů vnímá snahu o zachování života spíše jako

---

<sup>98</sup> MIKŠÍK, O. *Psychologická charakteristika osobnosti*

<sup>99</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 20

<sup>100</sup> Tamtéž

<sup>101</sup> Tamtéž

<sup>102</sup> REHNOVÁ, V. Mladí řidiči a dopravní nehodovost. *Observační bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2007 [cit. 24. února 2012]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=493>

motivační oblast, která obsahuje mnoho dílčích pohnutek. Jestliže má člověk přežít, musí zejména dýchat, spát, jíst, pít a být v bezpečí, tedy má být chráněn před jakýmkoliv vnějšími hrozbami. Sebezáchovné motivy jsou vrozené, ale kultura a společnost, v níž jedinec žije ovlivňuje způsob, jakým tyto motivy jsou uspokojovány.<sup>103</sup>

### 3.4 *Intelligence*

William Stern je autorem myšlenky vyjádřit výsledky testů inteligence formou jediného čísla, tzv. inteligenčního kvocientu (IQ). Definiuje inteligenci jako obecnou schopnost jedince adaptovat se na měnící se podmínky.<sup>104</sup>

Intelligence umožňuje úspěšně zvládat větší množství různorodých situací, přičemž významná je i rychlost, kterou může člověk měnit své jednání v souladu s měnícími se podmínkami.<sup>105</sup>

V současné době se vyskytují argumenty, že inteligence je tvořena několika na sobě nezávislými schopnostmi, které vstupují do vzájemných interakcí, a uplatňují se při řešení různých typů problémů. Tento názor ale není všeobecně přijímaný. Mnozí odborníci považují za významnou složku inteligence také produktivní tvoření, respektive tvořivost. A nelze opomenout ani význam kulturních vlivů na jednotlivce, přičemž se poukazuje na skutečnost, že chování, které je považováno za inteligentní v jedné kultuře, tak v jiné kultuře může být pokládáno za nemístné.<sup>106</sup>

Při řízení automobilu se kromě jiných psychických funkcí uplatňuje také úsudek, jehož základem je inteligence. Řidič se orientuje v proměnlivých dopravních situacích na základě procesu, při němž se bere v úvahu různý počet a různé druhy proměnných. Výsledkem tohoto procesu je rozhodnutí. Ačkoliv těžiště procesů, jenž řidič uplatňuje, tvoří percepční identifikace proměnných, osobnostní charakteristiky, paměť a kvalita reakcí, tak úroveň usuzování činí neodmyslitelný předpoklad úspěšného řízení automobilu. Řidič se

---

<sup>103</sup> PLHÁKOVÁ, A. *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia, 2004. s. 320 - 321. ISBN 80-200-1086-6

<sup>104</sup> William Stern. *Human Intelligence* [online]. 26. ledna 2012 [cit. 26. února 2012]. Dostupné z: <http://www.indiana.edu/~intell/stern.shtml>

<sup>105</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>106</sup> BLATNÝ, M. *Psychologie osobnosti*. Praha: Grada Publishing, 2010. s. 72. ISBN 978-80-247-3434-7

musí umět adaptovat v různých situacích a to i za předpokladu, že může být konfrontován se skutečnostmi, se kterými doposud neměl žádné zkušenosti.<sup>107</sup>

Intelligenční kvocient u většiny populace se pohybuje v rozmezí 85 - 115 bodů.<sup>108</sup> V tomto intervalu by se měl také pohybovat stupeň inteligence u řidičů. Nicméně při krajních hodnotách mohou vyvstávat problémy.<sup>109</sup>

Výzkumy dopravních psychologů ukazují, že naměřené IQ okolo 80 bodů je pro uchazeče o řidičský průkaz nedostačující. Jiný problém může nastat i u osob s velmi nadprůměrnou inteligencí, jejichž IQ dosahuje kolem 130 bodů. U vysoce inteligentních jedinců, kteří inklinují k introverzi, může někdy při monotónní nebo pomalejší jízdě docházet k oslabení pozornosti od aktuální činnosti, z důvodu nedostatečné vytiženosti mysli.<sup>110</sup>

Současným trendem ve výzkumu inteligence je označování tímto pojmem nejen schopnosti, související s myšlením, ale také přednosti, které se od poznávacích procesů kvalitativně liší. Velmi populární je pojem emoční inteligence (EQ).<sup>111</sup>

### 3.4.1 Emoční inteligence

Pojem emoční inteligence je definován jako schopnost vnímat, kontrolovat a hodnotit emoce. Někteří odborníci tvrdí, že emoční inteligenci se lze naučit a posílit ji, ale jiní naopak tvrdí, že je to vrozená vlastnost.<sup>112</sup>

Emoční inteligencí se rozumí racionální využívání emocí, schopnost vcítění se do chování a myšlení ostatních. Řidič by měl chápat chování jiných řidičů a neoplácet stejné stejným, měl by zvládat držet své negativní emoce na uzdě, s city nakládat přiměřeně

---

<sup>107</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexto.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexto.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>108</sup> Tamtéž

<sup>109</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 38

<sup>110</sup> Tamtéž

<sup>111</sup> BLATNÝ, M. *Psychologie osobnosti*, s. 72

<sup>112</sup> KENDRA, Ch. What Is Emotional Intelligence?. *About.com* [online]. [cit. 27. února 2012]. Dostupné z: <http://psychology.about.com/od/personalitydevelopment/a/emotionalintell.htm>



vzhledem k dané situaci a umět tlumit hněv. Jedinec by měl při řízení automobilu spolupracovat a jednat zodpovědně.<sup>113</sup>

### 3.4.2 Morální inteligence

Významným pojmem je také termín morální inteligence. Americký psycholog Aaron Hass vidí jako podstatu morální inteligence smysl pro povinnost a odpovědnost za blaho druhých lidí.<sup>114</sup> Morální inteligence představuje schopnost rozlišovat mezi dobrým a špatným, a vykonávat správná rozhodnutí ve svůj prospěch i ve prospěch ostatních lidí.<sup>115</sup>

Inteligence má v dopravní psychologii a v diagnostice řidičů své místo a je pokládána za jednu ze základních vlastností řidiče. Posuzování inteligence je důležité z důvodu možného odhalení deficitu, jenž by znemožňoval provedení některých operací v odpovídajícím čase a s náležitým výsledkem.<sup>116</sup>

Se současným vývojem dopravního prostředí a požadavků lze předpokládat, že se budou vyvíjet i požadavky na rychlost a počet operací, které musí řidič během jízdy zpracovávat.<sup>117</sup>

### 3.5 Emoce

*„Emoce jsou komplexní jevy, jejichž charakteristickým rysem je jejich velká citlivost a proměnlivost.“* Citlivost emocí na nějaké změny v osobních a situačních okolnostech se ukazuje v tom, že bez patrných změn v objektivních okolnostech se emoce mohou na základě subjektivního hodnocení situace samy proměňovat.<sup>118</sup>

Pro člověka je velmi důležitý emoční prožitek, protože poskytuje informaci o tom, jak byla daná situace zhodnocena a jaké jednání emoce doporučují. Jedinec ale nemusí nutkání emocí uposlechnout, protože využívá i rozumové schopnosti. Přesto jsou emoce při

---

<sup>113</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 39

<sup>114</sup> BLATNÝ, M. *Psychologie osobnosti*, s. 72

<sup>115</sup> William Stern. *Human Intelligence* [online]. 26. ledna 2012 [cit. 26. února 2012]. Dostupné z: <http://www.indiana.edu/~intell/stern.shtml>

<sup>116</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>117</sup> Tamtéž

<sup>118</sup> STUČHLÍKOVÁ, I. *Základy psychologie emocí*. Praha: Portál, 2002. s. 11. ISBN 80-7178-553-9

rozhodování nezastupitelné. Jestliže je emoční prožitek správně zpracován, pak má významnou roli, protože umožňuje propojení záměrného jednání s emočními a pudovými oblastmi. Aby bylo jednání člověka účelné a v souladu s jeho potřebami, pak musí rozhodování obsahovat složky pudové i rozumové.<sup>119</sup>

Mezi čtyři hlavní emoce patří radost, vztek, smutek a strach.<sup>120</sup> K dalším emocím se řadí úzkost, smích a pláč. Tyto emoce provázejí člověka po celý život a neoprotí se od nich ani za volantem. Emoce utváří společně s dalšími vlastnostmi dopravní charakter řidiče a aktivizují nebo deaktivizují jeho dopravní chování. Pokud má řidič emocí velmi mnoho nebo naopak velmi málo, pak to může být pro řízení automobilu nebezpečné.<sup>121</sup>

Lidé, kteří vše hluboce prožívají, mohou mít při řízení potíže s koncentrací, jelikož mívají nevyvážené rozhodování a reagování. Jednají zkratkovitě nebo s prodlevou, tedy nepřiměřeně dopravní situaci. Selhávat v automobilové dopravě mohou i lidé se zápornými emocemi, trpící špatnou náladou, smutkem, vztekem a pesimismem. Tyto city mohou mít na člověka stejný vliv jako užití alkoholu, neboť je utlumena výkonnost i zrakové vnímání je zamlžené, vyskytuje se rozptýlená pozornost a snížená reakční schopnost.<sup>122</sup>

Pro lidi s oslabenou psychosomatickou kapacitou představuje řízení náročnou činnost. V případě, že pocítují ohrožení, například že auto před nimi se nemůže na křižovatce rozjet nebo jede příliš pomalu a oni ho nemohou předjet, uvolňují nahromaděné napětí prostřednictvím zuřivých reakcí jako například houkání, zlověstné blikání světly a jinými grimasami a gestikulacemi. Převažují u nich nežádoucí emoce, které intelekt není schopen zpomalit, a tak v jakékoliv situaci, jenž vnímají jako zátěžovou, dochází ke ztrátě sebekontroly. Tito řidiči často trpí oslabenou frustrační tolerancí.<sup>123</sup>

Frustrovaný člověk při zvýšení vnitřního napětí prožívá afekty, má silné reakce úleku a má neklidné a chaotické pohyby. Vyskytuje se u něj také nepřiměřené hodnocení

---

<sup>119</sup> ŠIMEK, J. *Lidské pudy a emoce: Jak jim porozumět a jak s nimi žít*. Praha: Lidové noviny, 1995. s. 129. ISBN 80-7106-121-2

<sup>120</sup> HEWSTONE, M. *Sociální psychologie*. Praha: Portál, 2006. s. 208. ISBN 80-7367-092-5

<sup>121</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 55

<sup>122</sup> Tamtéž, s. 56

<sup>123</sup> Tamtéž

překážek a nebezpečí. Odolnost jednotlivce vůči frustraci je přitom tvořena funkcí jednotkou motivačních, osobnostních a sociálních charakteristik.<sup>124</sup>

### 3.6 Charakter

Pojem charakter je používán jako označení pro soustavu vlastností, které jsou pro člověka příznačné a poměrně stálé. Dané vlastnosti se týkají jeho pojetí a způsobu života, chování, vztahu ke společnosti a k druhým lidem. Charakterizovat někoho znamená správně zhodnotit jeho dílčí vlastnosti a vyzdvihnout vlastnosti determinující jeho chování.<sup>125</sup>

Dle Gorgona Willarda Allporta je charakter zhodnocená osobnost.<sup>126</sup> Charakter je převážně ovlivněn výchovou a okolními vlivy. V praxi oceňujeme charakteristiky jako je láska, úcta k druhému člověku, respekt k zájmům druhých lidí, také si ceníme šetrného vztahu k materiálním a duchovním hodnotám, k základním lidským právům, přírodě a kultuře.<sup>127</sup>

Termín charakter patří i do etiky. Mnozí psychologové chápou charakter jako osobnost z pohledu morálních měřítek. V případě, že se někdo ve svém životě řídí určitými morálními zásadami anebo jedná v souladu s morálními principy, hovoří se o něm jako o charakteru nebo jako o někom, kdo má charakter.<sup>128</sup>

Charakter řidiče se samozřejmě odráží i v kultuře silničního provozu. Jestliže je člověk zvyklý na vše okolo sebe nadávat a stále je s něčím nespokojený, pak se tyto jeho pocity promítají i do role řidiče.<sup>129</sup>

---

<sup>124</sup> KOHOUTEK, R. *Poznávání a utváření osobnosti*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2001. s. 23 - 27. ISBN 80-7204-200-9

<sup>125</sup> VACÍNOVÁ, M. *Psychologie*. 2. rozš. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2010. s. 51. ISBN 978-80-7452-008-2

<sup>126</sup> PRUŽINSKÁ, J. *Psychológia osobnosti*. Bratislava: Občianske združenie Sociálna práca, 2005. s. 63. ISBN 80-89185-05-3

<sup>127</sup> Tamtéž

<sup>128</sup> Tamtéž

<sup>129</sup> BENEŠOVSKÁ, J. Agresivita za volantem. *Moje psychologie*, 2009, č. 6/2009, s. 52

### 3.7 Schopnosti

Schopnosti jsou psychické vlastnosti osobnosti, jenž umožňují úspěšné vykonání určité činnosti. Schopnost, kterou člověk během života získá, je postupně formována a zdokonalována. Základem schopností jsou vrozené predispozice pro určité činnosti. Tyto predispozice, nazývané také jako vlohy, jsou označovány jako nadání. Ačkoliv schopnosti závisí na vrozených předpokladech, tak jsou vždy výsledkem rozvoje, přičemž nejčastěji se rozvíjejí během procesu učení. Pro úspěšné vykonání nějaké složité činnosti je zapotřebí více schopností, protože žádná schopnost sama o sobě nezaručí, aby vykonávaná činnost byla úspěšná.<sup>130</sup>

Schopnosti jsou také jakousi zárukou úspěchu za volantem. Jedinec se nesmí nechat unést hněvem, musí být stále ve střehu a v pohotovosti, musí jet pozorně a s přehledem, aby mohl správně reagovat. Řidič automobilu musí permanentně reagovat na proměnlivé dopravní prostředí a plnit jeho požadavky. Musí v každé situaci disponovat optimální způsobilostí k přijímání informací z provozu, které je třeba rychle a správně vyhodnotit a v souladu s nimi ovládat své dopravní chování.<sup>131</sup>

Schopnosti mohou být členěny na rozumové, psychomotorické a mechanické. Mezi rozumové schopnosti se řadí poznávání, paměť, hodnocení, řešení, tvoření a myšlení. K psychomotorickým schopnostem patří zručnost, reagování a koordinace očí a rukou. Mechanické schopnosti se vyznačují porozuměním vztahu mezi podněty a manipulací s jejich částmi.<sup>132</sup>

Řízení vozidla vyžaduje specifické schopnosti, kterým dominuje zejména koncentrovanost společně s vnímáním, pozorností a předvídavostí. K dalším podstatným schopnostem, jimiž by měl řidič automobilu disponovat, se řadí mentální složky a procesy spojené s logickými a analytickými myšlenkovými operacemi, hodnocením, rozhodováním, reagováním, praktickou inteligencí, pamětí a pohybovou koordinací a prostorovou orientací.<sup>133</sup>

---

<sup>130</sup> VACÍNOVÁ, M. *Psychologie*, s. 56

<sup>131</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 21 - 22

<sup>132</sup> Tamtéž

<sup>133</sup> Tamtéž

Rozhodujícími pro řízení vozidla jsou schopnosti percepční, psychomotorické a intelektové. Percepční schopnosti jsou vizuální, auditivní, kinestetické, vnímání, koncentrace, pozornost a prostorová orientace. Mezi psychomotorické schopnosti se řadí přesnost a rychlost reagování, flexibilita, a schopnosti intelektové, kam patří poznávání, hodnocení, analytické, praktické a kritické myšlení.<sup>134</sup>

Samozřejmostí by měla být schopnost řidiče předvídat a správně a včas odhadnout vývoj dopravní situace. Nejlepší řidiči mají dobře vyvinutý stupeň dopravní předvídavosti, který jim umožňuje vyhodnocování informací z provozu. Tato schopnost umožňuje jedinci, aby předešel možným obtížím dříve, než skutečně nastanou. Schopnost předvídat lze natrénovat a naučit, její úroveň je ovšem ovlivněna náročností situace.<sup>135</sup>

### **3.8 Rozdíly mezi muži a ženami**

Na počátku psychologického zkoumání rozdílnosti mužů a žen bylo primárním cílem korelace biologického pohlaví a intelektových schopností empiricky potvrdit nebo vyvrátit, zda se mentální schopnosti mužů a žen odlišují. Výsledky shrnula studie z roku 1936, od té doby byly v různé míře prováděny další empirické výzkumy, které přinášely nové poznatky. Později bylo konstatováno, že empirické studie potvrzují jen malé množství rozdílů mezi muži a ženami, a pozorované rozdíly jsou velice malé a do značné míry zprostředkované interakcí s jinými proměnnými.<sup>136</sup>

Ačkoliv na počátku psychologických zkoumání byly rozdíly mezi muži a ženami minimalizovány, bádání o rozdílnosti pohlaví nadále pokračovalo. V 70. letech 20. století byl zaznamenán nárůst studií na dané téma, které trvá dodnes.<sup>137</sup>

Psycholog Karel Humhal uvádí, že ženský mozek je dokonalejší oproti mužskému v tom smyslu, že disponuje vyšším počtem spojení mezi hemisférami. Z většího počtu

---

<sup>134</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>135</sup> Zásady bezpečné jízdy 3 - Předvídání, rozhodování a reakce na vzniklou situaci. *Ibesip.cz* [online]. 8. července 2009 [cit. 29. února 2012]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/548\\_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-3-Predvidani-rozhodovani-a-reakce-na-vzniklou-situaci](http://www.ibesip.cz/548_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-3-Predvidani-rozhodovani-a-reakce-na-vzniklou-situaci)

<sup>136</sup> VÝROST, J. *Sociální psychologie*, s. 165

<sup>137</sup> Tamtéž

spojení vyvozuje skutečnost, že v některých oblastech mohou být ženy zručnější než muži.<sup>138</sup>

Ženy oproti mužům, mohou na určité věci hledět odlišným pohledem. Jsou citlivější a i jejich žebříček hodnot je jiný, což může znamenat jistou výhodu při řízení automobilu. Například nemají potřebu být za každou cenu první a stále soutěžit. Pokud je někdo předjede, je jim to v podstatě jedno, zbytečně neriskují a nepouštějí se do evidentně nebezpečné situace.<sup>139</sup>

Ovšem i ženy mají své specifické problémy, které mohou ovlivnit jejich jednání za volantem. Může to být například těhotenství nebo nevhodné oblečení a obutí do auta. Pokud žena v automobilu přepravuje děti, má tendenci je často kontrolovat, což snižuje její soustředění za volantem. Jestliže má žena na silnici nějaký konflikt nebo kolizi, tak ji to může vyvést z míry, a následně snížit její sebevědomí.<sup>140</sup>

Často se stává, že se žena za volant dostane jen zřídka, například pokud jede na nákup do supermarketu, na chatu, případně na společenskou událost, kde se podává alkohol. Důsledkem může být, že řidička je vystresovaná a muž, který sedí vedle ní, jí hovoří do řízení, čímž i její stres mnohem více prohlubuje. Taková žena má strach, že způsobí dopravní nehodu, zraní se, poškodí auto, nebo jí někdo vynadá.<sup>141</sup>

V případě, že muž nemá se řízením automobilu velké zkušenosti, má také strach, avšak bojí se zcela jiných věcí, než žena. Muž má strach, že nebude dosti rychlý, že svůj vůz neovládně naprosto bravurně, a v případě, že by byl jiným řidičem předjet, bude zesměšněn.<sup>142</sup>

---

<sup>138</sup> HORÁK, P. Ženy a muži za volantem. *Autoweb.cz* [online]. 10. srpna 2005 [cit. 1. března 2012]. Dostupné z: <http://www.autoweb.cz/zeny-a-muzi-za-volantem/>

<sup>139</sup> Žena za volantem. *Autoklub.cz* [online]. 2005 [cit. 1. března 2012]. Dostupné z: [http://www.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2005/infromace\\_pro\\_motoristy/pdf/zena\\_za\\_volantem.pdf](http://www.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2005/infromace_pro_motoristy/pdf/zena_za_volantem.pdf)

<sup>140</sup> Tamtéž

<sup>141</sup> Tamtéž

<sup>142</sup> Tamtéž

Odlišnosti v mužské a ženské psychice formují dopravní charakter. Struktúře osobnosti většiny žen vévodí, oproti mužům, emocionalita, empatie, citlivé někdy až přecitlivělé reagování, hlubší prožívání a nižší stresová odolnost.<sup>143</sup>

Ženy mají větší schopnost vyznat se v mezilidských vztazích, umí porozumět náladám a motivům druhých lidí a rozumí vlastním citům. Tyto schopnosti využívají i při jednání. Výzkum z roku 2004 ukázal, že muži lépe ovládají prostorovou orientaci, reakční schopnosti a psychomotoriku. Muži dovedou lépe odhadnout vzdálenost mezi jednotlivými auty i rychlost jakou jedou. Při předjíždění jsou muži jistější a bezpečnější a oproti ženám snáze zaparkují.<sup>144</sup>

Muži si chtějí jízdu vychutnat, někdy se předvést před ostatními a zasoutěžit si. Leckterý řidič touží automobilem imponovat svému okolí, a proto si zakládá na interiéru i exteriéru vozidla, a touha imponovat se projevuje také stylem jejich jízdy. Tyto tendence vysvětluje psychoanalýza po svém. Muž má potřebu udivovat sexuální výkonností, a jestliže se mu to nedaří doma, tak automobil může sloužit jako vhodná kompenzace.<sup>145</sup>

U mladých lidí je odlišné chování za volantem nejmarkantnější v prvních letech jejich řidičského života, přičemž odlišnost spočívá zejména v rozdílném přístupu k samotnému vozidlu. Žena většinou neprožívá chvíle plné adrenalinu pokud se pneumatiky automobilu při prudkém brzdění, nebo naopak zrychlení zařezávají do asfaltu. Žena vidí vůz spíše jako praktickou záležitost.<sup>146</sup>

Pokud jde o nehodovost, mnohem více v ní figurují muži, což je také dáno tím, že muži řídí automobil častěji než ženy. Statistiky poukazují na skutečnost, že při dopravních nehodách v České republice zemře třikrát více mužů než žen, přičemž nejvíce usmrcených žen je ve věkové kategorii nad 64 let a u mužů je to ve věku 25 - 34 let. Průzkumy také

---

<sup>143</sup> HAVLÍK, K. Dopravní chování dnešních řidiček je sebevědomější. *Sumavanet.cz* [online]. [cit. 2. března 2012]. Dostupné z: <http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=92&burl=>

<sup>144</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 118

<sup>145</sup> Tamtéž, s. 119

<sup>146</sup> Žena za volantem = nebezpečí na silnici? Právě naopak!. *Idnes.cz* [online]. 14. února 2005 [cit. 2. března 2012]. Dostupné z: <http://auto.idnes.cz/automoto.aspx?r=automoto&c=2005M036a03A>

ukazují, že dopravní nehody způsobené ženami jsou výrazně méně nebezpečné než havárie způsobené muži.<sup>147</sup>

Ženy oproti mužům častěji dodržují dopravní předpisy, především pak omezení rychlosti. Hlavně mladé ženy jezdí přibližně o 15 - 20 % nižší rychlostí než jejich mužští vrstevníci.<sup>148</sup>

Ovšem paralelně s narůstajícím počtem žen, které řídí automobil, se zvyšuje počet řidiček s disharmonickou strukturou osobnosti, se zvýrazněnými rysy lehkovážnosti a nezodpovědnosti.<sup>149</sup>

### 3.9 Závěr

Každý člověk je individuální osobnost, a přesto že je v silniční dopravě vnímán jako rizikový činitel, tak nelze posuzovat všechny řidiče stejně. Na chování řidiče má vliv zejména jeho temperament a charakter, ale také motivace, emoce nebo inteligence. Přičemž se udává, že řidič automobilu by měl dosahovat průměrných inteligenčních hodnot. Pokud je jeho inteligence nižší, zhruba okolo 80 bodů, tak je tato hodnota nedostačující pro získání řidičského oprávnění. Avšak i u jedinců s vysokým inteligenčním kvocientem, přibližně okolo 130 bodů, mohou nastat během řízení komplikace, především během monotónní jízdy, kdy může docházet k oslabení jejich pozornosti z důvodu nedostačující vytíženosti mysli.

Významnou roli hrají emoce, kdy hluboce prožívající člověk, může mít při řízení problémy, protože jeho rozhodování a reagování je nevyvážené, může jednat zkratkovitě a nepřiměřeně k nastalé dopravní situaci. Nebezpeční mohou být řidiči, kteří během jízdy automobilem uvolňují nahromaděné napětí například prostřednictvím houkání, zlověstnými gestikulacemi a grimasami. U těchto řidičů převažují nežádoucí emoce a pokud se dostanou do situace, kterou vnímají jako zátěžovou, pak dochází ke ztrátě sebekontroly.

---

<sup>147</sup> Žena za volantem. *Autoklub.cz* [online]. 2005 [cit. 1. března 2012]. Dostupné z: [http://www.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2005/infromace\\_pro\\_motoristy/pdf/zena\\_za\\_volantem.pdf](http://www.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2005/infromace_pro_motoristy/pdf/zena_za_volantem.pdf)

<sup>148</sup> REHNOVÁ, V. Mladí řidiči a dopravní nehodovost. *Observační bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2007 [cit. 24. února 2012]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=493>

<sup>149</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 122



Neméně důležité jsou také řidičovi schopnosti, které zvyšují pravděpodobnost úspěšné jízdy. Dopravní prostředí vyžaduje od jedince nepřetržitou pozornost a schopnost rychle a optimálně reagovat. Podstatná je také schopnost předvídat možnou dopravní situaci, přičemž nejlepší řidiči se vyznačují dobře vyvinutým stupněm dopravní předvídatelnosti, díky němuž jsou schopni předejít obtížným situacím dříve než nastanou.

Z psychologického hlediska jsou pozoruhodné rozdíly mezi muži a ženami. Ženy jsou za volantem opatrnější, méně riskují, avšak mají své specifické problémy, které mohou mít například podobu nevhodné obuvi či oblečení do automobilu. Svou roli sehrává také snížená pozornost, která nastává v případech, kdy žena v automobilu přepravuje děti. Pak je koncentrace snížena neustálou potřebou děti kontrolovat. Ženy pojmají vůz jako prostředek k rychlému dopravení se na určité místo a vnímají ho z ryze praktického hlediska.

Naproti tomu u mužů převládají tendence soutěživosti. Muži si jízdu chtějí užít a imponovat svému okolí. V jízdě se pak projevuje zejména narůstající adrenalin a často se vyskytuje nerespektování dopravních předpisů.

## 4 Psychologická analýza činnosti řidiče

Mnoho výzkumů, které se zaměřují na činnost řidiče, se v posledních letech automatizovalo. Chování řidiče lze zachytit graficky, počítačem nebo za pomoci filmu a videotechniky. Výzkumné měření činnosti provádí většinou zkušený pozorovatel, nebo je možné činnost řidiče obrazově snímat, přičemž k tomu lze využít i simulátor, který je přímo vhodný k analýze činnosti řidiče. Během řízení automobilu je potřeba zaměřit se na informace, které přicházejí k jedinci jak z vnějšího, tak i z vnitřního prostředí. Současně je nutné, aby řidič udržoval pozornost v takovém stavu, který mu dovolí, aby v případě neočekávané situace mohl adekvátně jednat.<sup>150</sup>

Jestliže dojde ke změnám v emocionálních reakcích, tak se zpravidla zároveň zvýší i hladina pozornosti. Emocionální reakce jsou dobře rozlišitelné na vegetativních změnách, proto je sice obtížné, přesto je ale možné měřit jejich velikost a posléze z toho odvodit měřítko transformace psychického napětí.<sup>151</sup>

Významnou roli hraje zkušenost řidiče. U začátečníků se často vyskytují chaotické pohyby končetin, s přibývajícím praxí se provádění pohybů stává koordinovanější, až řidič nakonec dosáhne optimální efektivity. „*Při analýze pracovní činnosti lze použít metody druhotných úloh, metody měření informační zátěže a různých bodovacích stupnic založených na soustavném pozorování.*“<sup>152</sup>

### 4.1 Vnímání

Vnímání umožňuje člověku orientovat se v životním prostředí a zároveň je zdrojem lidského poznání.<sup>153</sup> Vnímání je založeno na bezprostředním kontaktu s podněty, které jedinec vnímá. Na člověka působí podněty vnější i vnitřní, to znamená, že vnímá podněty

---

<sup>150</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 57 - 59

<sup>151</sup> Tamtéž

<sup>152</sup> Tamtéž

<sup>153</sup> NAKONEČNÝ, M. *Úvod do psychologie*. Praha: Academia, 2003. s. 130. ISBN 80-200-0993-0

z okolního světa i vlastního organismu, následně podněty zpracovává a nějakým způsobem na ně reaguje.<sup>154</sup>

Jakýkoli vjem má pro jedince jistý subjektivní význam a na základě dřívější zkušenosti je mu přikládán určitý smysl. Například setká-li se řidič s policistou, bude toto setkání vnímat individuálním a subjektivním způsobem, do něhož promítne osobní zkušenost a kontext dané situace.<sup>155</sup>

Vnímání člověka může být zkresleno jeho aktuálním psychickým stavem, ale také náladou, alkoholem, drogami, úzkostí, strachem nebo začínající nemocí. Vnímání, jakožto subjektivní záležitost, je poznamenáno jedinečností každého člověka. Lze říci, že prezentuje výběr mezi tím, co k vnímání poskytuje dopravní situace a tím, co řidič automobilu potřebuje a chce registrovat. U zkušených, vyzrálých, emočně vyrovnaných a klidných řidičů bývá výběr toho nejdůležitějšího jiný než u řidičů s menším počtem zkušeností, emočně labilních a úzkostných.<sup>156</sup>

#### 4.1.1 Zrakové vnímání

Při řízení vozidla je pro řidiče nejdůležitějším smyslovým orgánem zrak, přičemž zhruba 90 % informací je přijímáno právě zrakově. Lidské oko je schopno zaznamenat velmi mnoho informací, ovšem jen část se dostane do vědomí jedince. Bezpečná jízda vyžaduje nejen dobré vidění, ale také správné rozeznání toho, co je viděno. Podstatné je, jakým způsobem řidič významné informace zpracuje. Řidičův dobrý zrak neznamena správnost vnímaného podnětu. Dobrý zrak představuje jen předpoklad pro řádné zrakové vnímání.<sup>157</sup>

Prostřednictvím zrakového vnímání řidič získává základní informace o svém voze i o dopravní situaci, ve které se nachází.<sup>158</sup> Studie o dopravních nehodách způsobených deficitem ve zrakovém vnímání se navzájem od sebe liší. Některé uvádějí, že počet takto

---

<sup>154</sup> VÁGNEROVÁ, M. *Základy obecné psychologie*. Liberec: Technická univerzita, 2007. s. 22. ISBN 978-80-7372-283-8

<sup>155</sup> ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. 3. vyd. Praha: Portál, 2000. s. 93. ISBN 80-7178-475-3

<sup>156</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 26 - 27

<sup>157</sup> PROCHÁZKOVÁ, Z. Vizualní vnímání řidiče z hlediska psychologie. *Zdn.cz* [online]. 10. prosince 2010 [cit. 10. března 2012]. Dostupné z: <http://www.zdn.cz/clanek/sestra/vizualni-vnimani-ridice-z-hlediska-psychologie-456627>

<sup>158</sup> BENA, E. *Psychologie a fyziologie řidiče*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1962. s. 43. ISBN 31-055-62

zaviněných dopravních nehod může být okolo 40 - 50 %, jiné udávají údaj pouze přibližně kolem 7 %. Ovšem přesné statistiky neexistují, neboť dopravní nehoda je komplexní děj, na kterém se podílí mnoho faktorů a schopnost vidění se zkoumá jen při zvláštním podezření.<sup>159</sup>

Případné nedostatky ve vidění si řidiči často neuvědomují. Názorným příkladem by mohl být výzkum Johnsona a Kellnera, kteří zkoumali zorné pole deseti tisícům dobrovolníků, přičemž bádání se týkalo osob ve věku od 16 do 80 let. Výsledky výzkumu ukázaly, že polovina lidí, kteří trpěli defektem zorného pole, si tyto deficity vůbec neuvědomovala. Zároveň se ukázalo, že řidiči, kteří měli defekt na obou očích, měli dvakrát více dopravních nehod než řidiči se zdravým zrakem.<sup>160</sup>

Jestliže je řidič zkušený a má oči vycvičené, tak se čas ke zpracování podnětů může výrazně zkrátit. Lidské oko má zóny, které mají různou rozlišovací schopnost. Rozsah centrálního vidění je pouze několik stupňů a je v něm nejlépe rozvinut barvocit a ostrost zraku. Naproti tomu periferní vidění rozpoznává pohyb předmětů v okolí, ale hůře rozlišuje detaily a barvy. Avšak vjem jakéhokoliv pohybu v okolí jízdní dráhy automobilu je často velice důležitý. Aby mohlo být centrální vidění optimálně využito je potřeba, aby řidič neustále měnil směr svého pohledu. Pokud by tedy řidič upřeně sledoval dopravní situaci pouze před vozidlem, tak by hrozilo riziko vychýlení automobilu ze směru jízdy. Je proto velmi důležité, aby řidiči uměli používat co nejširší rozsah zorného pole obou očí.<sup>161</sup>

Řidič automobilu se během svých cest setkává se zrakovými klamy. Ty jsou typičtější především při vnímání směru, prostoru a velikosti. V souvislosti s okolním prostředím může řidič vnímat relativně mírné stoupání jako velice prudké. Vnímání prostoru ovlivňuje také rychlost jízdy. V případě, že automobil řídí nezkušený řidič, který jede vyšší rychlostí, tak může nabýt dojmu, že silnice se zužuje a nemusí si proto být jist, zda auto jedoucí před ním jede či stojí.<sup>162</sup>

---

<sup>159</sup> PROCHÁZKOVÁ, Z. Vizualní vnímání řidiče z hlediska psychologie. *Zdn.cz* [online]. 10. prosince 2010 [cit. 10. března 2012]. Dostupné z: <http://www.zdn.cz/clanek/sestra/vizualni-vnimani-ridice-z-hlediska-psychologie-456627>

<sup>160</sup> Tamtéž

<sup>161</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 60

<sup>162</sup> Zásady bezpečné jízdy 4 - Oči, informace, pozornost a vnímání. *Ibesip.cz* [online]. 8. července 2009 [cit. 15. března 2012]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/553\\_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-4-Oci-informace-pozornost-a-vnimani](http://www.ibesip.cz/553_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-4-Oci-informace-pozornost-a-vnimani)

Jestliže řidič jede rychlostí 100 km/h, výšeč jeho zorného pole je jen 40°. To znamená, že řidič při této rychlosti neregistruje to, co se nachází mimo tuto výšeč. Jestliže si řidič plně neuvědomuje optické klamy a se vzrůstající rychlostí zužující se úhel zorného pole, tak může například při předjíždění jiného vozidla reagovat špatně a často i rizikově. Motorista, který si to neuvědomuje, se může během předjíždění tisknout na vůz před ním, protože se přiklání k domněnce, že pro předjetí má málo místa.<sup>163</sup>

Vnímání, které je spjato s osobností, aktuálním psychickým stavem, předvídavostí, znalostmi a zkušenostmi, má při předjíždění rozhodující úlohu. Řidič by měl brát v úvahu, že jeho odhad o vzdálenosti protijedoucího vozidla nemusí být správný. Předjíždění představuje zejména pro nezkušené řidiče náročný úkon, při němž se zvyšuje tepová frekvence i krevní tlak. Lidé s oslabeným prostorovým vnímáním nebo labilní jedinci, kteří jsou nerozhodní, úzkostní, agresivní, mohou při tomto manévru selhávat.<sup>164</sup>

#### 4.1.2 Sluchové vnímání

Hartl definuje sluch jako smysl, který umožňuje jedinci vnímat jakékoliv změny v hladině tlaku vzduchu skrze membránu nacházející se ve středním uchu. Uvádí, že zdravý člověk je schopen vnímat zvuky o frekvenci 16 Hz až 20 kHz, přičemž nižší zvuky než 16 Hz se nazývají infrazvuky a vyšší než 20 kHz ultrazvuky.<sup>165</sup>

Sluchové vnímání bývá spojováno zejména se získáváním informací o stavu vozidla, nebo o povětrnostních podmínkách. Zvukové signály vozu mohou mít bezprostřední význam pro bezpečnou jízdu.<sup>166</sup> Je proto třeba vnímat různé zvuky vozidla, jako je například kvílení pneumatik, které může znamenat nízký tlak, nebo hlučící převodovka, jenž může upozorňovat na opotřebovaná ložiska a mnohé další zvuky, které mohou být významným signálem pro řidiče.<sup>167</sup>

---

<sup>163</sup> Zásady bezpečné jízdy 4 - Oči, informace, pozornost a vnímání. *Ibesip.cz* [online]. 8. července 2009 [cit. 15. března 2012]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/553\\_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-4-Oci-informace-pozornost-a-vnimani](http://www.ibesip.cz/553_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-4-Oci-informace-pozornost-a-vnimani)

<sup>164</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 29 – 30

<sup>165</sup> HARTL, P. *Psychologický slovník*. Praha: Portál, 2000. s. 545. ISBN 80-7178-303-X

<sup>166</sup> KOPECKÁ, H. Psychologické aspekty slyšitelnosti akustického signálu. *Ibesip.cz* [online]. 10. března 2011 [cit. 21. března 2012]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/files/=4019/BESIP\\_vliv\\_OBU.DOC](http://www.ibesip.cz/files/=4019/BESIP_vliv_OBU.DOC)

<sup>167</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 64

V minulosti byly prováděny výzkumy, které ukázaly, že řidiči s poškozením sluchu jsou schopni svůj deficit kompenzovat. Porovnávali se řidiči s poruchou sluchu s normálně slyšícími jedinci a srovnávaly se jejich dopravní nehody a přestupky. Výsledky ukázaly, že nejsou výrazné odlišnosti mezi těmito dvěma skupinami. Vyskytují se však některé situace, při kterých může nedoslýchavost člověka znamenat zvýšení rizika. Může to být například řízení v mlze, v hustém provozu nebo v případě, kdy po silnici potřebuje projet vozidlo se specifickým zvukovým znamením, především vozidla s právem přednosti v jízdě jako je policie, hasiči a rychlá záchranná služba.<sup>168</sup>

### 4.1.3 Hmatové vnímání

Hmat je vymezován jako schopnost organismu reagovat na tlak a doteky.<sup>169</sup> Původně se mělo za to, že hmat je jednotný smysl, ale nyní je dělen na 3 druhy kožního cití, a to tlak, teplotu a bolest. Hmat se utváří ze všech smyslů nejdříve - již lidský plod je schopen cítit dotek.<sup>170</sup>

Z hlediska bezpečné jízdy je hmatové vnímání považováno za neopomenutelné. Informace, které řidič získává z hmatových receptorů na rukách, ovlivňují citlivé ovládání volantu. Naproti tomu informace získané z receptorů na nohách sehrávají významnou roli pro manipulaci s pedály. Pro řidiče je důležité, aby si zvykl na automobil, s nímž jede poprvé.<sup>171</sup>

### 4.1.4 Čichové vnímání

Čich je schopnost jedince vnímat a rozlišovat čichové látky, které jsou rozpuštěny ve vzduchu, případně ve vodě.<sup>172</sup>

Na základě čichových vjemů řidič dovede včas postřehnout poruchu automobilu, jakou je například unikání benzínu, brzdové kapaliny nebo typický zápach při přílišném zahřátí pneumatiky.<sup>173</sup>

---

<sup>168</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 65

<sup>169</sup> *Universum*. Praha: Euromedia Group, 2003. s. 352. ISBN 80-242-1069-X

<sup>170</sup> HARTL, P. *Psychologický slovník*, s. 191

<sup>171</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 65

<sup>172</sup> *Universum*, s. 179

<sup>173</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 65

## 4.2 Kognitivní procesy řidiče

### 4.2.1 Paměť

„Paměť umožňuje uchování informací a na něm závislé postupné obohacování zkušenosti, tj. učení. Paměť v širším slova smyslu zahrnuje veškerou aktivitu spojenou se zaznamenáním, uložením, uchováváním a uplatněním minulých informací a zkušeností.“  
V paměti se nachází i to, co si momentálně nemůžeme vybavit.<sup>174</sup>

Zapamatování je prvním procesem paměti. Jedná se o vytvoření paměťových stop v mozku za pomoci působení vnitřních nebo vnějších podnětů. Paměťové stopy mohou vzniknout již při prvotním působení podnětů. V případě, že podnět působí opakovaně, tak se účinnost zapamatování zvyšuje. K zapamatování však nedojde, jestliže jsou paměťové stopy narušeny například otřesem mozku. Proto člověk, který prožije autonehodu, při níž ztratí vědomí, si často nepamatuje, co se těsně předtím odehrálo.<sup>175</sup>

Z hlediska délky zapamatování můžeme paměť rozdělit na krátkodobou a dlouhodobou, přičemž řízení motorového vozidla klade nároky na oba typy paměti.<sup>176</sup>

V druhé polovině 19. století byly prováděny první systematické výzkumy paměti. Průkopníkem ve výzkumu byl německý učenec Hermann Ebbinghaus, který své výsledky následně i publikoval. Stanovil, že krátkodobá paměť má kapacitu 5-7 prvků. Ebbinghaus se zabýval také procesem zapomínání, u něhož zjistil, že jedinec zapomíná ze začátku velmi rychle, ale postupně se rychlost zapomínání zpomaluje.<sup>177</sup>

Krátkodobá paměť umožňuje uchování omezeného množství informací po dobu několika sekund.<sup>178</sup> Ta řidiči umožňuje krátkodobé uchování obrazu o dopravní situaci v případě, že svůj zrak odvrátí jinam, například v důsledku oslnění sluncem, či sledování krajiny, ale také umožňuje zapamatování si dopravních značek.<sup>179</sup> Krátkodobá paměť

---

<sup>174</sup> VÁGNEROVÁ, M. *Základy obecné psychologie*, s. 30

<sup>175</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 67

<sup>176</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>177</sup> PLHÁKOVÁ, A. *Učebnice obecné psychologie*, s. 193

<sup>178</sup> Tamtéž, s. 198

<sup>179</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 67

v kooperaci s pozorností a dalšími procesy umožňuje jedinci realizovat obvyklé řidičské úkony.<sup>180</sup>

Dlouhodobá paměť umožňuje uchovávat informace tak, aby bylo možné vybavit si je i po delší době. Takovou trvalost mají často používané informace, vzpomínky, které jsou pro jedince významné, ale také určité dovednosti, jako je čtení nebo psaní.<sup>181</sup>

Dlouhodobá paměť umožňuje řidiči osvojení si primárních pravidel silniční dopravy, ale také poznatků a zručností, které jsou potřebné v případě opravy nebo pravidelné údržby vozidla. Řidič si za pomoci dlouhodobé paměti vytvoří pohybové návyky a uplatňuje je při ovládní vozu. Nezanedbatelnou funkcí je i zapamatování si dopravních značek, trasy jízdy a orientace na křižovatkách a ve městech.<sup>182</sup> Jakýkoli deficit v dlouhodobé paměti představuje riziko, že řidič automobilu nebude respektovat a dodržovat pravidla silničního provozu, protože je nebude znát.<sup>183</sup>

Zejména kvůli deficitu paměti často není doporučováno řídit motorové vozidlo lidem trpících demencí v jakémkoliv stádiu. Avšak některé studie ukázaly, že dostatečně citlivými nástroji je možné rozlišit mezi bezpečnými a rizikovými řidiči s diagnózou demence.<sup>184</sup>

Doposud bylo provedeno mnoho výzkumů zabývajících se pamětí řidiče a ukazuje se, že v rámci dopravně-psychologických vyšetření je vhodné provádět i vyšetření paměti. Ovšem testování paměti nebývá samozřejmostí. Například američtí dopravní psychologové neřadí paměť mezi nejdůležitější psychologické charakteristiky, významné pro řidičské dovednosti starších osob. Důvodem může být skutečnost, že paměť je hodnocena jako součást některých testů inteligence, které se umisťují ve významnosti psychologických charakteristik na prvních místech.<sup>185</sup>

---

<sup>180</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z: [http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>181</sup> VÁGNEROVÁ, M. *Základy obecné psychologie*, s. 31

<sup>182</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 67

<sup>183</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z: [http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>184</sup> Tamtéž

<sup>185</sup> Tamtéž



Paměť je většinou zkoumána společně s jinými kognitivními procesy a ukazuje se, že pouze kombinací výsledků různých testů a nikoliv jednotlivými testy pro jednotlivé psychické funkce, je možné získat správnou výpovědní hodnotu ve vztahu ke způsobilosti řídit motorové vozidlo.<sup>186</sup>

## 4.2.2 Pozornost

Dle Čápa je pozornost definována jako psychický stav, který zajišťuje soustředěnost člověka na jednu činnost nebo na jeden jev po určitou dobu.<sup>187</sup> Pozornost vyvstává v situacích, které jsou informačně náročné. Během řízení vozidla je k řidiči z okolního prostředí vysíláno mnoho informací, přičemž 90 % z nich je přijímáno vizuálně a jen 10 % zachycují jiné smysly.<sup>188</sup>

Pozornost je možné dělit na dva typy, bezděčnou a záměrnou. Bezděčná pozornost je vrozená, neúmyslná a pasivní.<sup>189</sup> Je aktivována změnou v prostředí, kterou může představovat zvuk, nečekaný pohyb nebo jiný silný podnět. Tato pozornost není upoutávána pouze vnějšími podněty, ale také vnitřními podněty, mezi něž patří například bolest, ale i starosti, nevyřešené problémy či velká radost.<sup>190</sup> Tento typ pozornosti se objevuje již v raném věku a slouží k základní orientaci.<sup>191</sup>

Oproti tomu je záměrná pozornost úmyslná, aktivní, vědomá, chtěná a je spojena s koncentrací člověka.<sup>192</sup> Na její udržení je nutné vynaložit určité úsilí, a tudíž bývá spojována s prožitkem duševní námahy.<sup>193</sup> Jedinec může pozornost zaměřit konkrétním směrem na základě svého vlastního rozhodnutí. To může vycházet z aktuálního emočního stavu a převažujících potřeb. Pozornost je zde udržována a řízena vůlí člověka, přičemž

---

<sup>186</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>187</sup> ČÁP, J. *Psychologie*, s. 180

<sup>188</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>189</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 23

<sup>190</sup> ČÁP, J. *Psychologie*, s. 181 - 182

<sup>191</sup> VÁGNEROVÁ, M. *Základy obecné psychologie*, s. 19

<sup>192</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 23

<sup>193</sup> PLHÁKOVÁ, A. *Učebnice obecné psychologie*, s. 80

tento způsob pozornosti se rozvíjí až ve školním věku. Způsob udržení pozornosti je závislý na výchově dítěte, respektive člověk se musí udržování pozornosti časem naučit.<sup>194</sup>

Způsob fungování pozornosti i to na co je zaměřena, závisí na aktuálním stavu jednotlivce a to tak psychickém tak i somatickém. Rozhodujícím, pro zaměření pozornosti na určitý typ podnětu, může být emoční vyladění jedince, ale také interpretace podnětů, které však mohou být za určitých okolností zkreslující. Například pokud se člověk cítí být ohrožen, bude vnímavější k těm podnětům, které by mohly jeho strach zesilovat. Dokonce bude citlivější k těm podnětům, které by za normálních okolností vůbec nevnímal.<sup>195</sup>

Člověk se na jednu věc dokáže soustředit jen krátkou chvíli a většinou je pozornost flexibilně rozdělena a střídána. Řidič při řízení automobilu dává pozor nejen na to, aby dodržoval správný směr a trasu jízdy, ale také na to, zda se neobjeví automobil v protisměru nebo za ním, který by viděl ve zpětném zrcátku. Také svou pozornost směřuje na dopravní značky, případně policisty. Zároveň sleduje tachometr na přístrojové desce, aby věděl, zda nepřekračuje maximální povolenou rychlost, pozoruje neozve-li se nějaký zvuk, který by značil nepravidelnost motoru nebo nějaké výstražné znamení. Další část pozornosti může být zaměřena na hudbu z autorádia či na rozhovor se spolucestujícími.<sup>196</sup>

Koncentrace pozornosti má velký význam pro mnohé činnosti. Z toho důvodu vznikaly výzkumy, soustřeďující se na věkové a individuální odlišnosti lidí ve schopnosti dlouhodobé i krátkodobé koncentrace pozornosti, vlivu drog, únavy a jiných činitelů. Mnoho řidičů způsobí dopravní nehodu z toho důvodu, že ačkoliv umí pozornost koncentrovat, tak ji nedovede udržet.<sup>197</sup>

Experimentálním měřením bylo zjištěno, že jestliže je člověk zdravý a odpočatý, tak je schopen za 0,1 - 0,2 sekundy zachytit najednou přibližně šest podnětů. Pokud ale jede v automobilu, tak v závislosti na složitosti dopravní situace, dopravních podmínkách a rychlosti jakou jede, zachytí pouze zhruba dva až tři podněty. Je nutné, aby řidič svou pozornost rozděloval s ohledem na podmínky dopravního provozu.<sup>198</sup>

---

<sup>194</sup> VÁGNEROVÁ, M. *Základy obecné psychologie*, s. 19

<sup>195</sup> Tamtéž, s. 20

<sup>196</sup> ŘÍČAN, P. *Psychologie*. Praha: Portál, 2005.s. 122. ISBN 80-7178-923-2

<sup>197</sup> Tamtéž

<sup>198</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 24

Pozornost může být narušena například enormním duševním napětím, rozhovorem se spolujezdcem nebo prováděním činností, které přímo nesouvisí s řízením automobilu. V případě, že je pozornost zaměřena na vnější projevy nebo na vnitřní prožívání, pak se jedná o nepozornost, přičemž nepozornost může být v dopravě velmi nebezpečným jevem. Nepozornost bývá ve statistikách dopravních nehod uváděna jako jedna z nejčastějších příčin selhání řidiče.<sup>199</sup>

Pozornost závisí také na aktuálním psychosomatickém stavu jedince, jeho motivaci, osobnostní orientaci nebo stylu jízdy. Lidé inklinující k introverzi během klidné a pomalé jízdy mohou odpoutávat svou pozornost od aktuální činnosti. Při nízkých nárocích na pozornost dochází k takzvanému kino-efektu během kterého je riziko dopravní nehody vyšší.<sup>200</sup>

Současný zákon zakazuje držení mobilního telefonu v ruce během řízení vozidla, avšak z hlediska rozptýlení pozornosti jsou nebezpečné i hands free sady, jelikož i samotné zazvonění telefonu dovede řidiče vyrušit ze soustředění. Pokud se rozhodne telefonát vyřídít, tak odpoutá svou pozornost a zatíží duševní kapacitu. V takové situaci lze pozorovat změnu v chování řidiče. V lepším případě řidič sníží svoji dosavadní rychlost, někdy prudce brzdí i v situaci, kdy má dostatek času na plynulé zbrzdění, nebo přejíždí plnou čáru. V horším případě to může být střetnutí se s jiným vozidlem, nebo dokonce i sražení chodce na přechodu uprostřed silnice.<sup>201</sup>

Současný provoz vyžaduje plnou koncentraci pozornosti i v případě jízdy po zdánlivě nenáročném a známé trase, protože dopravní situace se může velmi rychle měnit, a na rozhodování je minimum času. Významnou roli v pozornosti sehrává celková kondice člověka, jeho zdravotní stav, únava, starosti, konflikty a další. Někteří řidiči se domnívají, že jakmile usednou za volant, tak se vše změní, jejich starosti opadnou a únava přejde. Ovšem tyto domněnky patří k jedněm z nejnebezpečnějších iluzí.<sup>202</sup>

V dopravním prostředí jsou za nebezpečné považovány také poruchy pozornosti s hyperaktivitou (ADHD). Syndrom je složen ze třech základních symptomů, jimiž jsou

---

<sup>199</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 66

<sup>200</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 24

<sup>201</sup> REHNOVÁ, V. Rozptýlení pozornosti řidiče. *Observační bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2006 [cit. 19. března 2012]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=301>

<sup>202</sup> Tamtéž

poruchy pozornosti, impulzivity a hyperaktivity. U dvou třetin postižených zůstává od dětství až do dospělosti. Ukazuje se, že osoby postižené tímto syndromem nejsou schopny se soustředit na ostatní účastníky silničního provozu, a proto mohou jako řidiči snadno selhávat. Vyskytuje se u nich přehlížení dopravních značek nebo nepřiměřené reagování na podněty, které jsou významné z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. U těchto lidí se vyskytuje vyšší počet dopravních nehod.<sup>203</sup>

Základní syndrom doprovází několik dalších příznaků. Netrpělivost a vnitřní napětí mohou vést k agresivním reakcím vůči ostatním účastníkům dopravního provozu. Lidé postižení syndromem ADHD mohou trpět změnami nálad nebo jednat proti daným pravidlům. Oproti druhým lidem se častěji vystavují rizikovým situacím.<sup>204</sup>

Pozornost není možné vnímat jako samostatný proces, jelikož v jakékoliv činnosti lidského jednání, tak i během řízení motorového vozidla, jsou procesy pozornosti úzce spojeny s ostatními kognitivními funkcemi.<sup>205</sup>

### 4.2.3 Rozhodování

Rozhodování je definováno jako hledání nejlepší varianty ze všech možných variant, přičemž za nejlepší a nejvhodnější variantu je považována ta, jejíž důsledky budou nejlépe splňovat požadavky pro konkrétní situaci. Proces různých činností, které jsou s logickou posloupností řazeny za sebou a odvíjejí se a směřují od podnětu k rozhodnutí jedince, až po jeho realizaci, se nazývá rozhodovacím procesem.<sup>206</sup>

Pro člověka je rozhodování významné v tom smyslu, že výsledný čin a jeho důsledky, jsou vztaženy k vlastní budoucnosti. Jedinec si při složitějším rozhodování představuje možné následky svých činů a porovnává jejich užitky nebo škody.<sup>207</sup> Závažnost

---

<sup>203</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. s. 86. ISBN 80-246-1096-5

<sup>204</sup> Tamtéž

<sup>205</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>206</sup> KOS, Z. Rozhodovací procesy v životním prostředí: Teoretický základ. *Cvut.cz* [online]. [cit. 22. března 2012]. Dostupné z: [http://storm.fsv.cvut.cz/on\\_line/rpz/Uvod.pdf](http://storm.fsv.cvut.cz/on_line/rpz/Uvod.pdf)

<sup>207</sup> BALCAR, K. *Úvod do studia psychologie osobnosti*, s. 175

volby ovlivňuje rozhodování. Tato rozhodnutí, která mohou mít velký dopad, bývají obtížnější než ta, která jsou učiněná při řešení relativně nevýznamných situací.<sup>208</sup>

Při řízení je řidič ve svém rozhodování ovlivněn nejen svou osobností, charakterem a osobitým způsobem jednání, ale také znalostmi a zejména dřívějšími zkušenostmi. Řidič se na základě vnímání vnějších podmínek rozhoduje o následném jednání. Současná dopravní situace poskytuje řidiči mnoho informací a podnětů, ale řidič není schopen je všechny patřičně využít. Z tohoto důvodu opírá svá rozhodnutí pouze o několik zásadních signálů. Proto jsou náležitě zkušenosti a řidičská praxe významným faktorem v procesu rozhodování.<sup>209</sup>

Významným faktorem je i subjektivní tendence k rizikovému rozhodování, které se projevuje především u mladších řidičů. Řízení automobilu v sobě zahrnuje určitý konflikt tendencí a to dosažení cíle, například dosažení cíle cesty či určité rychlosti, a dosažení bezpečnosti. V různých situacích si lidé volí akce s rozdílnou mírou rizika. Podstatné přitom zde jsou osobnostní charakteristiky člověka a objektivní nebezpečí situace.<sup>210</sup>

Pokud se řidič rozhoduje na křižovatkách, tak se uplatňuje i takzvaná psychologická přednost. Tento pojem může označovat situaci, kdy se řidič vzdá své pravidly dané přednosti v jízdě, ale také situaci, kdy prosazuje přednost v jízdě i tam, kde ji dle zákona nemá. K tomuto fenoménu může docházet z různých psychologických příčin a může vznikat jak na světelných křižovatkách, tak na křižovatkách neřízených světelnými signály. K jevu dochází především tehdy, pokud se řidič záměrně rozhodne, že se vzdá své přednosti nebo pokud se rozhoduje s nekompletními informacemi. Řidič by měl psychologickou přednost brát v úvahu a počítat i s možnými následky. Měl by umět správně posoudit nastalou dopravní situaci a dokázat jí přizpůsobit své jednání a svůj styl jízdy.<sup>211</sup>

---

<sup>208</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 69

<sup>209</sup> Zásady bezpečné jízdy 3 - Předvídaní, rozhodování a reakce na vzniklou situaci. *Ibesip.cz* [online]. 8. července 2009 [cit. 29. února 2012]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/548\\_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-3-Predvidani-rozhodovani-a-reakce-na-vzniklou-situaci](http://www.ibesip.cz/548_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-3-Predvidani-rozhodovani-a-reakce-na-vzniklou-situaci)

<sup>210</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 68 - 69

<sup>211</sup> Tamtéž

#### 4.2.4 Jednání

Jednání je charakterizováno jako lidská činnost, která je více či méně vědomě zaměřena na dosažení jistého cíle. Jedinec si více či méně vědomě vybírá prostředky pro dosažení tohoto cíle.<sup>212</sup> Jednání může vyjadřovat jak aktivitu, tak pasivitu člověka. Ovšem obvykle se čin spojuje s aktivním jednáním jedince.<sup>213</sup>

Dopravní psychologie rozlišuje dva základní typy jednání a to jednání přizpůsobivé a nepřizpůsobivé. Přizpůsobivé jednání je takové, když řidič za pomoci myšlení, vnímání a reagování naplňuje požadavky aktuálně se vyskytující v dopravní situaci. Zkušený a rozvážný řidič dovede náležitě předvídat změny v dopravní situaci a přiměřeně hodnotit své řidičské schopnosti. Nepřizpůsobivé jednání může být zkratovou reakcí nebo s prodlouženou reakcí.<sup>214</sup>

Zkratovou reakcí se rozumí instinktivní charakter reakcí. Při řešení vzniklé dopravní situace nebývají zkratové reakce vhodné, jelikož často bývají nepřiměřené k dané situaci a jedinec během nich plně nesoustředí svoji pozornost. Nezkušení řidiči snadno podléhají afektům a mohou jednat zkratovitě. Tato reakce se mnohdy projevuje takzvaným stržením volantu na druhou stranu, což může být velmi nebezpečné. Ve zkratkovitém jednání se mohou promítat i primitivní reakce z dřívějšího vývoje člověka, kdy v případě ohrožení života zaujímal obranný nebo útočný postoj, případně reagoval útekem.<sup>215</sup>

Vylekání a strach mohou vést ke snížení pozornosti a k naprosto úplnému ochromení schopnosti pozornosti, rozhodování i jednání. Člověk v takové situaci může pociťovat ztuhlé nohy i ruce a není schopen ovládat řadící páku nebo pedály s dostatečnou silou. Toto ochromení z vylekání může přetrvávat až několik minut. Naproti tomu prodloužená reakce se vyskytuje zejména na počátku řidičského výcviku, při unavenosti anebo pokud řidič myslí na něco jiného než na podněty, které k němu přicházejí z dopravní situace.<sup>216</sup>

---

<sup>212</sup> NAKONEČNÝ, M. *Úvod do psychologie*, s. 32

<sup>213</sup> NAKONEČNÝ, M. *Základy psychologie*, s. 35 – 36

<sup>214</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 70

<sup>215</sup> Tamtéž

<sup>216</sup> Tamtéž, s. 71

Rychlost a vhodnost reagování je závislá na psychické kapacitě řidiče, dále na aktuálním duševním a zdravotním stavu, rozsahu přízpusobivosti i na vnímaném podnětu. Na neznámý podnět může řidič reagovat například zkratovitou reakcí, instinktem obyčejně nesprávně, nebo stereotypně a opožděně. Běžnou reakcí řidiče automobilu je takzvané sešlápnutí pedálu brdy a spojky, otočení volantu jiným směrem a zapnutí směrovek. Avšak ukazuje se, že v praxi je tato řada úkonů mnohem složitější, než při absolvování autoškoly, což je z důvodu reakční doby. Na reagování má jedinec jen velmi málo času. Náležitá reakce a reakční doba, tedy okamžik od spatření překážky až po vykonání reakce, je u různých lidí odlišná. Svoji roli v reakční době sehrává například věk řidiče, osobnostní typologie, užití návykových látek a alkoholu, ale i zdravotní stav, který pokud není bezchybný, tak také může zpomalovat řidičovu reakci.<sup>217</sup>

Řidič mění své jednání nejen ve vztahu k dopravním předpisům, ale také vzhledem k ostatním účastníkům automobilové dopravy. Sleduje jejich jízdu, manévry a předpokládá jejich záměry. Podle okolností kontroluje některé aspekty svého jednání a jeho prostřednictvím se snaží ovlivnit dopravní situaci a jednání druhých řidičů. Rychlé reagování a jednání sehrává v dopravě významnou roli, neboť i v situaci, kdy je velká pravděpodobnost kolize s jiným automobilem, je možné rychlým rozhodnutím riziko dopravní nehody minimalizovat.<sup>218</sup>

### **4.3 Závěr**

Jedním z důležitých faktorů činnosti řidiče je vnímání, které člověku umožňuje orientovat se v prostředí. Na jedince působí vnitřní a vnější podněty, které následně zpracovává, a nějakým způsobem na ně reaguje. Ovšem vnímání řidiče může být zkresleno jeho aktuálním psychickým stavem. Důležité je při řízení automobilu zrakové vnímání, jelikož zrakem řidič přijímá až 90 % informací. Podstatné je, jak řidič zpracuje významné informace, jelikož ani dobrý zrak neznamena, že vnímaný podnět bude správně zpracován. Pozoruhodným zjištěním výzkumů bylo, že až 50 % řidičů, kteří trpí nějakým zrakovým defektem, si tento defekt neuvědomuje. Zároveň bylo zjištěno, že řidiči, kteří mají defekt na obou očích, mají dvakrát častěji dopravní nehody, než jedinci se zdravým zrakem. Při řízení

---

<sup>217</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 33

<sup>218</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 72 - 74

automobilu je třeba dbát na možné zrakové klamy, které jsou typické především ve vnímání prostoru a velikosti.

Významnou roli, při řízení vozidla, má také sluchové, hmatové a čichové vnímání. Díky sluchovému vnímání je řidič schopen zaznamenat zvukové signály vozu, které by mohli naznačovat nějakou více či méně závažnou poruchu. Stejně tak hmatové vnímání je podstatné, neboť hmatem řidič koriguje citlivé ovládání volantu a pedálů. Čichové vnímání zase dopomáhá k včasnému rozeznání závady na automobilu, jako je například únik benzínu.

Pro činnost řidiče je důležitá také paměť, pozornost, rozhodování a jednání. Paměť je podstatná pro zapamatování a osvojení si základních pravidel silničního provozu či pro uchování poznatků potřebných k údržbě a opravě vozidla. Jestliže se vyskytne v paměti řidiče jakýkoliv deficit, je zvýšené riziko dopravní nehody.

Během řízení jsou k řidiči vysílány informace a je nutné, aby se řidič nacházel v takovém stavu pozornosti, aby byl schopen tyto informace registrovat. Řidič během jízdy svoji pozornost soustředí nejen na správný směr a trasu, ale také se soustředí na dopravní značky a ostatní automobily. Pozornost může být narušena například enormním duševním napětím, rozhovorem se spolucestujícím nebo prováděním činností, které přímo nesouvisí s řízením automobilu. Ve statistikách dopravních nehod bývá právě nepozornost uváděna jako jedna z nejčastějších příčin dopravních nehod.

V dopravní situaci je řidič při svém rozhodování ovlivněn nejen svou osobností a charakterem, ale především dřívějšími řidičskými zkušenostmi. V dopravní psychologii se rozlišuje jednání přizpůsobivé a nepřizpůsobivé. Přizpůsobivým jednáním se rozumí to, kdy řidič za pomoci myšlení, vnímání a reagování, naplňuje požadavky dopravní situace. Naproti tomu nepřizpůsobivé jednání může být například při zkratové reakci. Rychlost a vhodnost reagování závisí na psychické kapacitě řidiče i na aktuálním duševním a zdravotním stavu. Je důležité, aby řidič měnil své jednání vzhledem k dopravním předpisům, ale také k ostatním účastníkům silničního provozu.



## 5 Typologie řidičů

### 5.1 Řidičská způsobilost

Vzhledem k tomu, že na řidiče jsou kladeny stále větší požadavky, tak je důležité ověřovat podstatné faktory v rámci zdravotní a psychické způsobilosti člověka.<sup>219</sup>

Řidiče, oprávněného k výkonu činnosti řízení motorového vozidla, označujeme za způsobilého, jestliže má všechny potřebné předpoklady ke zdařilému zvládnutí základních úkolů během řízení automobilu, je schopen komunikovat a kooperovat s ostatními účastníky dopravního provozu. Během řidičského výcviku v autoškole se řidič naučí potřebné znalosti k ovládnutí automobilu, ale nezbytné znalosti a řidičské dovednosti získá až svými praktickými zkušenostmi.<sup>220</sup>

Za zdravotní způsobilost je považována nepřítomnost nemoci nebo nějaké poruchy, která by mohla negativně ovlivnit vnímání řidiče nebo jeho schopnost včas a přiměřeně reagovat.<sup>221</sup> Zdravotní způsobilost řidiče je důležitým hlediskem, jelikož existují somatická onemocnění, která daného člověka vyřazují z role řidiče a z jeho účasti na silničním provozu, nebo mu podstatným způsobem tuto činnost omezují.<sup>222</sup> O zdravotní způsobilosti jedince je vydán posudek, kde se hodnotí, zda je jedinec způsobilý k řízení motorového vozidla.<sup>223</sup>

Zdravotní způsobilost pro vlastnění řidičského oprávnění posuzují lékaři. Ovšem řízení motorového vozidla je tak specifická činnost, že zahrnuje i soubor mentálních schopností, které sehrávají důležitou roli v dopravní bezpečnosti. Při posuzování řidičů z dopravně psychologického hlediska, se užívají nejrůznější metody vyšetření. K testování

---

<sup>219</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>220</sup> REHNOVÁ, V. Vybrané aspekty řidičské způsobilosti. *Centrum dopravního výzkumu. 2004*

[cit. 12. února 2012] Dostupné z: [http://old.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2\\_4.pdf](http://old.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2_4.pdf)

<sup>221</sup> Tamtéž, s. 17

<sup>222</sup> Tamtéž, s. 2

<sup>223</sup> Potvrzení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. *Mdcr.cz* [online]. [cit. 22. března 2012].

Dostupné z:

[http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicske\\_prukazy\\_Autoskoly/Ridicske\\_prukazy/Formulare\\_zdravotni\\_zpusobilosti.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Ridicske_prukazy/Formulare_zdravotni_zpusobilosti.htm)

se mohou využívat základní metody pomocí tužky a papíru, nebo řidič může podstoupit vyšetření na dopravním simulátoru přímo v dopravně psychologické laboratoři.<sup>224</sup>

Dopravně psychologická vyšetření jsou dle zákona o provozu na pozemních komunikacích v plné kompetenci dopravních psychologů, kterým byla udělena akreditace Ministerstvem dopravy České republiky.<sup>225</sup>

V minulosti mohli psychologická vyšetření provádět i psychologové z jiných oborů, ale tato skutečnost se ukázala jako velice problematická. Ze zákona je povinné, aby psychologickým vyšetřením prošli všichni řidiči z povolení, a to před zahájením své profesní činnosti a posléze pak byli znovu vyšetřeni ve svých 50ti letech. Jestliže však má lékař důvodné podezření na jakoukoliv změnu psychické způsobilosti, tak je oprávněn dopravně psychologické vyšetření naříditi řidiči mnohem dříve než stanoví zákon. Novela zákona také udává, že psychologické vyšetření musí podstoupit jakýkoliv řidič, který přišel o řidičský průkaz a žádá o jeho navrácení.<sup>226</sup>

Takzvané psychotesty se zaměřují zvláště na koncentraci a pozornost jedince, dále pak na jeho inteligenci a schopnost rychle reagovat. Aby bylo možné u řidiče určit předpoklad eventuálního dopravního chování, tak se testy zaměřují rovněž na osobnostní dispozice jedince.<sup>227</sup>

V některých zemích Evropské unie existují skupiny řidičů, kromě již zmíněných, na které je upnuta pozornost dopravních psychologů. Jsou to zejména řidiči, kteří jsou závislí na alkoholu či drogách, lidé, kteří ve vysokém věku žádají o řidičské oprávnění, postižení jedinci žádající o řidičské oprávnění a v neposlední řadě i osoby, které při praktické zkoušce opakovaně selhávají.<sup>228</sup>

Z etického hlediska by si řidič měl sám, před každou jízdou, sebekriticky zodpovědět, zda se cítí být schopen k řízení automobilu.<sup>229</sup>

---

<sup>224</sup> BAŠTECKÁ, B. *Psychologická encyklopedie: aplikovaná psychologie*, s. 70 - 71

<sup>225</sup> Vyšetřování řidičů pouze u dopravních psychologů. *Sumavanet.cz* [online]. [cit. 23. března 2012]. Dostupné z: <http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=102&burl=>

<sup>226</sup> Tamtéž

<sup>227</sup> BAŠTECKÁ, B. *Psychologická encyklopedie: aplikovaná psychologie*, s. 71

<sup>228</sup> Tamtéž

<sup>229</sup> CHORVÁT, F. *Člověk za volantem*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1982. s. 69. ISBN 31-023-82

## 5.2 Typy řidičů

Pro řidiče je důležitý silný a vyrovnaný typ nervové soustavy, který je jedním z předpokladů úspěšného řidiče, a jakékoliv příznaky oslabení a nevyrovnanosti jedince snižují jeho schopnost pro zdařilé řízení automobilu.<sup>230</sup>

V minulosti byli prováděny výzkumy, na jejichž základě vznikla typologie řidičů. U řidičů se sledovala četnost jejich předjíždění, nebo naopak jak moc se nechávají předjíždět druhými vozidly, jakou preferují rychlost, jak často používají signalizační znamení či jak sledují zpětné zrcátko. V dané typologii jsou řidiči děleni do 4 hlavních skupin.<sup>231</sup>

### Skupina 1 - Bezpeční řidiči

Do této skupiny se řadí vyrovnaní řidiči, kteří respektují pravidla silničního provozu.<sup>232</sup> Jsou to emočně stabilní řidiči, kteří se snadno přizpůsobí nastalé dopravní situaci. Mají přiměřenou sebedůvěru a vystihují je vlastnosti jako je spolehlivost a svědomitost.<sup>233</sup> Jsou častěji předjížděni druhými řidiči, než aby oni sami někoho předjeli. Mají dobrou schopnost předvídat a dobře vnímají a zpracovávají informace, které jim poskytuje dopravní situace.<sup>234</sup>

### Skupina 2 - Nerozvážní řidiči:

U těchto řidičů se objevují nezvyklé manévry a tendence k nehodám, která jsou nejčastěji spojena s předjížděním jiného vozidla. Z výzkumu také vyplynulo, že nerozvážní řidiči se do zpětného zrcátka nedívají pokaždé, i když to situace vyžaduje.<sup>235</sup>

### Skupina 3 - Disociačně aktivní řidiči:

Pro tyto řidiče je typická přítomnost nezvyklých manévrů a tendence k riskování, která vycházející zejména z předjíždění. Řidiči předjíždějí až čtyřikrát častěji, než by byli

---

<sup>230</sup> BENA, E. *Psychologie a fyziologie řidiče*, s. 80 - 81

<sup>231</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*, s. 78

<sup>232</sup> BENA, E. *Psychologie a fyziologie řidiče*, s. 81

<sup>233</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 13

<sup>234</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*, s. 79

<sup>235</sup> Tamtéž

oni sami předjetí a jen zřídka kdy využívají zpětné zrcátko. Mají sklony k nepředvídatelnému způsobu jízdy a k netrpělivému jednání.<sup>236</sup>

#### **Skupina 4 - Disociačně pasivní řidiči:**

Zde jsou charakteristické nezvyklé manévry během jízdy. Řidiči mají sklony k netečnosti a netrpělivosti a téměř vůbec nevyužívají zpětného zrcátka. Mohou se projevovat tendencí k určitému způsobu řízení a to bez ohledu na dopravní situaci v níž se nacházejí.<sup>237</sup>

### **5.3 Rizikovní řidiči**

Rizikovým jednáním se rozumí činnost jedince, která je sociálně nepřijatelná a je při ní reálná hrozba negativních důsledků, jenž mohou být zapříčiněny neopatrností řidiče. Neopatrnost se může projevovat například nepřiměřenou rychlostí, ať už vzhledem k maximální povolené rychlosti, nebo přizpůsobení rychlosti jízdy ke stavu vozovky. Rizikové jednání ale může také znamenat počínání, které je všeobecně sociálně akceptované a rizika a nebezpečí jsou při něm známa. Mezi takové jednání patří například nejruznější motoristické soutěže.<sup>238</sup>

Významným faktorem v míře riskování jsou také rozdíly mezi pohlavím. Zejména během dospívání a mládí jsou k rizikovému jednání více náchylnější chlapci než dívky. Toto riskování se projevuje například příliš rychlou jízdou automobilem.<sup>239</sup>

Pokud by se hodnotily osobnostní rysy a rizikové jednání řidiče, tak se klade velký důraz především na postoje, které řidič zaujímá. Při výzkumech se pozornost zaměřuje zejména na postoje týkající se respektování pravidel silničního provozu a rizikové tendenci pokud řidič stojí v koloně automobilů. Rovněž za významný ukazatel dopravních nehod pokládán kladný postoj k násilí během řízení automobilu. Za rizikového řidiče je považován jedinec emočně nestabilní, extrovertní a hůře se adaptující. Mezi charakteristiky rizikového řidiče se řadí také nižší inteligence a inklinace k agresivnímu jednání. Některé

---

<sup>236</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*

<sup>237</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 150

<sup>238</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*, s. 21

<sup>239</sup> BARRETT, L. *Evoluční psychologie člověka*. Praha: Portál, 2007. s. 165. ISBN 978-80-7178-969-7

studie dokládají, že řidiči, kteří prožili v roli řidiče větší počet nehod jsou často nesoustředění, impulzivní, případně mohou trpět některým typem poruchy osobnosti.<sup>240</sup>

Stránský uvádí charakteristiky, které by měli být považovány za vylučující vzhledem k řízení automobilu. Řadí tam lehkomyšlnost, netolerantnost, nezodpovědnost, věčná nespokojenost a nepřizpůsobivost. Podstatnou roli sehrává také potřeba člověka neustále se prosazovat a negativní postoje ke své bezpečnosti i k bezpečnosti druhých lidí.<sup>241</sup>

Rizikovní řidiči se ve většině případů vyznačují nízkým vědomím odpovědnosti vůči druhým, záměrným vyhledáváním akčních situací a určitou snahou předvést se před svým okolím. Tito řidiči mají tendenci k prožívání dobrodružství, avšak rizikovým jednáním kompenzují pocity méněcennosti.<sup>242</sup>

Různé studie se věnovaly také delikventnímu chování, přičemž v počátku se zdůrazňovala zejména porucha v morální oblasti a později se nacházely souvislosti mezi osobnostními charakteristikami a delikventním chováním. Ukázalo se, že delikventní řidiči se často zaměřují na přítomnost a z tohoto důvodu je těžké ovlivnit jejich chování hrozbou trestu. Výskyt delikventní činnosti zvyšuje agresivní chování, nepřátelskost, impulzivitu, individualistické myšlení a nedostatek zodpovědnosti.<sup>243</sup>

### 5.3.1 Pocity méněcennosti

Pocity méněcennosti mají obvykle své kořeny v raném dětství, mohou vznikat například jestliže je dítě členem menšinové skupiny, nebo má nějaké skutečné tělesné či duševní postižení. Pocity méněcennosti ale také mohou vznikat následkem přílišné pečlivosti ze strany rodičů nebo naopak silnou lhostejností. Opomenout nelze ani

---

<sup>240</sup> ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:

[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf)

<sup>241</sup> Tamtéž

<sup>242</sup> Tamtéž

<sup>243</sup> KOUDELKOVÁ, A. *Psychologické otázky delikvence*. Praha: Victoria Publishing, 1995. s. 57 - 63. ISBN 80-7187-022-6

bezodůvodnou agresivitu nebo situace, kdy si rodiče prostřednictvím svého dítěte plní své nedosažené sny a cíle.<sup>244</sup>

V pozdějším věku mohou pocity méněcennosti vznikat na základě určitých nedostatků v oblasti sexuálních vztahů, respektive v získávání a schopnosti udržet si stálého sexuálního partnera. Významnou roli sehrávají rovněž společenské a profesní neúspěchy. Jedinec trpící pocity méněcennosti má tendenci své pocity zakrývat, jelikož se bojí případné ztráty prestiže. Aby tyto pocity odstranil nebo alespoň zmínil, snaží se vyniknout v oborech, které by mu umožnily seberealizaci, a zároveň se snaží navázat a rozšířit společenské kontakty. Jestliže však dojde k překompenzování pocitů méněcennosti, může se jedinec projevovat agresivně, bezohledně a až nadřazeně.<sup>245</sup>

V současné době se hojně užívá pojem komplex méněcennosti, který však využívá zejména lidová psychologie, protože v odborné psychologii se jedná o termín poněkud zastaralý, přestože je jeho koncept stále aktuální. Komplex méněcennosti bývá vnímán jako dlouhodobý pocit nedůležitosti, bezmoci a určité neschopnosti jedince ovlivnit vlastní život.<sup>246</sup>

Řidič, který trpí pocity méněcennosti, není dostatečně schopen ovládat své pohnutky a osobní nedostatky si kompenzuje rizikovým jednáním a ohrožováním ostatních účastníků silničního provozu. Má tendenci ustavičně se srovnávat s jinými řidiči, přičemž tato tendence je zesílena, jestliže řidič vlastní silný a výkonný automobil.<sup>247</sup>

### 5.3.2 Agrese

Řízení automobilu je dnes vnímáno jako samozřejmost. Od člověka se často řidičské umění očekává nejen v osobním životě, ale také v životě pracovním. Řada zaměstnavatelů dnes od svých pracovníků vyžaduje vlastnit řidičského průkazu a aktivně se podílet na silničním provozu. Mnohdy se mluví o narůstající agresivitě řidičů. „*Agresivita*

---

<sup>244</sup> KRAJINA, L. *Jsmo lepší než zvířata?*. Olomouc: Votobia, 1999. s. 25 - 26. ISBN 80-7198-369-1

<sup>245</sup> Tamtéž

<sup>246</sup> BAŠTECKÁ, B. *Psychologická encyklopedie: aplikovaná psychologie*, s. 144 - 146

<sup>247</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 46

*je tendence k nepřátelskému, útočnému až destruktivnímu jednání vůči druhé osobě, živočichovi nebo okolí. Je to dispozice osobnosti.*“<sup>248</sup>

Hartl charakterizuje agresi jako projev nepřátelství, vědomí útok na překážku, nebo osobu, která jedinci stojí v cestě k dosažení cíle. Uvádí, že agrese může být krátkodobě potlačena, v tom případě se u člověka objeví netečnost a podrážděnost, nebo může být potlačena dlouhodobě a to se může projevit psychosomatickými důsledky.<sup>249</sup>

Někteří badatelé uvádí, že agresivní síly mají pudový základ stejně jako sex nebo hlad, a pokud nejsou dostatečně uspokojovány, pak se v člověku hromadí a následně to může vést k jejich prosazování formou individuálního teroru.<sup>250</sup>

Násilné chování je forma agrese, kterou jedinec projevuje za účelem poškodit nebo zničit. Uvádí se, že na násilné jednání má vliv prostředí, ve kterém se člověk nachází, ale také dědičnost. Nicméně gen agrese se podařilo zatím prokázat pouze u jedné rodiny.<sup>251</sup>

Agresivita snáze propukne za volantem než v jiných situacích, jelikož mnoho lidí v sobě potlačuje agresivní chování a tváří v tvář by se neodvážili jednat tak energicky, ale automobil jim dodává určitou odvahu.<sup>252</sup>

Automobil dává člověku pocit anonymity, který umožňuje odhalit jeho skutečný charakter, jenž jinak zůstává zakrytý pod závojem společenského přizpůsobování. Jedinec může navenek v běžném životě působit laskavě a přívětivě, ale při usednutí za volant se může změnit v bezohledného a velmi hrubého řidiče. Takový řidič je při jízdě netrpělivý, často troubí na ostatní řidiče, u kterých má pocit, že jej brzdí a neriskují tolik jako on.<sup>253</sup>

Anonymita, kterou automobil propůjčuje určitým způsobem, podporuje bezohledné a riskantní chování řidičů. Na silnici se takto chovají lidé s rysy poruchy osobnosti, malou sociální adaptabilitou a stejně tak jedinci, kteří například v zaměstnání prožívají napětí. Anonymita automobilu jim umožňuje sejmut masku a zbavit se tenzí nepřiměřeně rychlou a nebezpečnou jízdou. Daným způsobem jízdy ostatním také ukazují, že nejsou žádné nuly a zároveň si posilují vlastní sebevědomí. Anonymita automobilu vyhovuje všem řidičům,

---

<sup>248</sup> BENEŠOVSKÁ, J. Agresivita za volantem, s. 52

<sup>249</sup> HARTL, P. *Psychologický slovník*, s. 22 - 23

<sup>250</sup> ŠIMEK, J. *Lidské pudy a emoce: Jak jim porozumět a jak s nimi žít*, s. 113 - 114

<sup>251</sup> KOUKOLÍK, F. *O vztahu lidského mozku a chování*. Praha: Karolinum, 1997. s.174. ISBN 80-7184-276-1

<sup>252</sup> BENEŠOVSKÁ, J. Agresivita za volantem, s. 52

<sup>253</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 148

kteří něco skrývají, ať už jsou to pocity méněcennosti, nebo emoční labilita, nižší inteligence, malá znalost pravidel silniční dopravy či narcistické sklony.<sup>254</sup>

Zdrojem agresivního jednání často bývá frustrace z neuspokojení nějaké potřeby, nebo afekt, který může mít podobu hněvu, nebo vzteku. Spurný uvádí, že agrese je často spojena se strachem.<sup>255</sup> Gál vidí ve strachu opak agrese. Ve vypjaté situaci, ve které sehrávají velkou roli emoce a vášně, a není tlumena vnitřním mechanismem kontroly a ani vnějším ohrožením, má strach funkci určité bariéry. Ve společnosti existují různé druhy takovýchto bariér. Jedná se například o zákonné nebo morální bariéry.<sup>256</sup>

Tendenci k agresivnímu jednání prohlubují rovněž pocity bezmocnosti, verbální i neverbální projevy a gesta, ze strany druhých lidí pocity sounáležitosti s agresivně laděnými jedinci a požití návykových látek, jako jsou alkohol a drogy.<sup>257</sup>

Výzkumy ukázaly, že nejčastěji jsou na silnicích agresivní mladí muži, kteří vnímají silnici jako závodní dráhu. Řidič s dostatečně nevyzrálou osobností často inklinuje k překračování maximální povolené rychlosti, nerespektování silničních pravidel, nevhodnému užívání světel či zvukových znamení. Někdy dochází i k verbálním nebo neverbálním útokům vůči ostatním řidičům. Řidič, který si agresivní jízdou kompenzuje pocity méněcennosti či nízké sebevědomí, není schopen přemýšlet o rizicích, které jeho agresivní jízda sebou přináší.<sup>258</sup>

To, jakým způsobem se člověk projevuje při řízení automobilu, do určité míry vypovídá i o tom, jak se bude chovat v partnerských vztazích. Je velice pravděpodobné, že pokud je jedinec agresivní za volantem, tak bude agresivní i ve vztahu k partnerovi, což se může projevovat psychickou manipulací nebo šikanou.<sup>259</sup>

### 5.3.3 Deprese

Hartl vymezuje depresi jako pocity smutku, skleslosti, tenze a nerozhodnosti. Člověk v depresi ztrácí energii, je velmi unaven a přestává se zajímat o své dřívější záliby.

---

<sup>254</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 148

<sup>255</sup> SPURNÝ, J. *Psychologie násilí*. Praha: Eurounion, 1996. s. 18 - 19. ISBN 80-85858-30-4

<sup>256</sup> GÁL, F. *Násilí*. Praha: EGEM, 1994. s. 78. ISBN 80-85395-41-X

<sup>257</sup> SPURNÝ, J. *Psychologie násilí*, s. 18 – 19

<sup>258</sup> BENEŠOVSKÁ, J. *Agresivita za volantem*, s. 52 - 53

<sup>259</sup> Tamtéž



Příznaky často doprovází únava, nechut' k jídlu a poruchy spánku. Deprese se označuje za chorobnou, jestliže trvají její příznaky nepřiměřeně dlouhou dobu anebo působí negativně na jedincovo chování. Člověk, ocitající se v depresi, má změněné hodnoty a deformovanu sociální a pracovní oblast. Jedinci mnohdy mají negativní pohled na sebe i okolní svět a jestliže se něco stane, pak berou vinu na sebe. Krizovými obdobími jsou především jarní a podzimní měsíce, ale také období adolescence či klimakteria.<sup>260</sup>

Člověk, který se ocitne v hluboké depresi může věřit, že se čas zastavil, a situace ve které se nalézá nemá žádná řešení. Při setkání s osobou trpící depresí je velké riziko, že se druhý člověk může dostat do skleslé nálady.<sup>261</sup>

Člověk, který řídí automobil a současně má příznaky deprese, velmi riskuje a je nebezpečný sobě i svému okolí. Psychologická vyšetření, která se prováděla u řidičů z povolání, ukázala jako primární příčinu sníženou schopnost reagování. Dokonce i zkušení řidiči, kteří však mají příznaky deprese a procházejí krizovou situací, ať už v rodinně nebo v práci, mohou při řízení automobilu chybovat, především důsledkem nedbalosti varovných příznaků. Takovým signálem může být i zpomalené zrakové vnímání, díky němuž může depresivní jedinec zavinit dopravní nehodu.<sup>262</sup>

Řidič by se měl snažit o kontakt s druhými lidmi tak, aby se neuzavíral do sebe, neměl by se podceňovat, protože pocity strachu z možného selhání mohou postihnout každého. Současně je velmi důležité, aby byl smutek a žal prožit a člověk mohl jít dál. Jestliže se ale nedaří depresivní příznaky odstranit, měl by se jedinec obrátit na odbornou pomoc a to lékařskou a psychologickou.<sup>263</sup>

### 5.3.4 Alkohol

Alkohol patří mezi jednu z nejčastěji používaných návykových látek. Jelikož se stal nedílnou součástí nejrůznějších společenských oslav, tak se řadí mezi takzvané společenské drogy. Společnost většinou nevidí v užívání alkoholu nějaký závažný problém a je tedy ve

---

<sup>260</sup> HARTL, P. *Psychologický slovník*, s. 105

<sup>261</sup> RAHN, E. *Psychiatrie*. Praha: Grada Publishing, 2000. s. 228. ISBN. 80-7169-964-0

<sup>262</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 108 – 110

<sup>263</sup> Tamtéž

vztahu k alkoholu velmi tolerantní. Postoje k alkoholu se mění zpravidla až ve chvíli hrozby vzniku závislosti, či při přílišné konzumaci.<sup>264</sup>

Užití alkoholu vyvolává u člověka především změny ve výkonnosti a v reakční době. Jedinec má sníženou schopnost pozornosti, což může mít negativní důsledky na dopravní situaci.<sup>265</sup>

V současnosti je požití alkoholu za volantem považováno za závažný problém, který je nutno řešit. Řidič, který je pod vlivem alkoholu, má sníženou schopnost vyhodnocování a omezené reagování na možné nebezpečné situace. Užití alkoholu sice řidiči dodává pocity jistoty a síly, ovšem reálné schopnosti jsou omezeny. Požití alkoholu rovněž zvyšuje tendence k impulzivité a agresivnímu chování vůči ostatním řidičům.<sup>266</sup>

Každý organismus reaguje na alkohol jiným způsobem, přičemž svoji roli sehrávají také individuální rozdíly, jako je například věk, váha, pohlaví nebo aktuální tělesný a psychický stav. Ukazuje se, že 9 % lidí, jejichž hladina alkoholu v krvi se pohybuje okolo 0,5 promile, vykazuje příznaky opilosti a až u 40 % řidičů, kteří mají 1 promile alkoholu v krvi, se objevují příznaky zjevné opilosti. Snížená sebekontrola a naprosto zřejmé známky opilosti se projevují u 70 % řidičů s 1,5 promile alkoholu v krvi. Zde už padají jakékoliv zábrany a roste tendence řídit automobil. Jestliže takový řidič řídí svůj vůz, tak pociťuje narůstající sebejistotu, avšak sílí sklony k rizikovému jednání a vlastnímu prosazování se. Hladina alkoholu v krvi od 0,5 - 1,5 promile, se považuje za psychologicky nejrizikovější. Pokusy také ukázaly, že i nepatrné množství alkoholu užití před jízdou automobilem, tlumí psychické a smyslové funkce a navozují rizikové dopravní chování.<sup>267</sup>

Výzkumy ukázaly, že nejčastější skupinou lidí, kteří řídí pod vlivem alkoholu, jsou nezralé a egocentrické osobnosti, které mají příznaky infantilnosti, emoční lability,

---

<sup>264</sup> NEUHEUSER, M. *Řízení vozidel po užití alkoholických nápojů* [online]. [cit. 23. března 2012]. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Vedoucí práce. Mgr. Jakub Hladík, Dostupné z: <https://portal.utb.cz/wps/portal/prohlizeni>

<sup>265</sup> BENA, E. *Psychologie a fyziologie řidiče*, s. 136

<sup>266</sup> ŠUCHA, M. Agresivita na cestách. *Upol.cz* [online]. 2009 [cit. 2012-03-28]. Dostupné z: [http://www.ff.upol.cz/fileadmin/user\\_upload/FF-katedry/psychologie/Sborniky\\_a\\_monografie/Sucha/agresivita\\_na\\_cestach\\_sucha.pdf](http://www.ff.upol.cz/fileadmin/user_upload/FF-katedry/psychologie/Sborniky_a_monografie/Sucha/agresivita_na_cestach_sucha.pdf)

<sup>267</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 92 - 96

přecitlivělosti a úzkostnosti. Do popředí jejich dopravního charakteru se dostává egoismus a nižší míra odpovědného chování.<sup>268</sup>

U lidí, s nižší tolerancí vůči alkoholu, se mohou vyskytnout mentální bloky, což znamená, že jedinec má neočekávaný výpadek pozornosti, během něhož nevnímá nic ze svého okolí a ani není schopen jakékoliv reakce. Pokud mentální blok nastane v situaci, kdy řidič jede vyšší rychlostí, pak je velké riziko smrtelné nehody.<sup>269</sup>

Požítí alkoholu taktéž navozuje takzvaný tunelový efekt, který má podobné příznaky, jako jízda vysokou rychlostí. V podstatě to znamená, že řidič s alkoholem v krvi, má zúžené zorné pole a to i v případě, že jeho jízda je velmi pomalá. Právě zúžení zorného pole může být příčinou vážných dopravních nehod.<sup>270</sup>

V jednotlivých zemích panují rozdíly v toleranci vůči alkoholu za volantem. Například Česká republika společně s Estonskem, Maďarskem a Rumunskem patří k zemím, kde je tzv. nulová tolerance a není povoleno žádné množství alkoholu v krvi. Naproti tomu jsou mnohem více tolerantní k užití alkoholu na silnicích jsou v Irsku, ve Velké Británii, a na Maltě, kde je povolena maximální hranice 0,8 promile alkoholu v krvi, což odpovídá zhruba čtyřem desetistupňovým pivům. Většina zemí Evropské unie povoluje řízení vozidla s 0,5 promile alkoholu v krvi řidiče.<sup>271</sup>

## 5.4 Morální jednání

Chování řidiče ovlivňují dva typy norem a to právní a sociálně psychologické normy. Právní normy jsou vnímány například jako omezení maximální povolené rychlosti. Tu však mnozí řidiči často překračují a je tak patrné, že jejich sociálně psychologická norma, která vyjadřuje skutečné chování, je odlišná.<sup>272</sup>

---

<sup>268</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 92 - 96

<sup>269</sup> HALAMKA, J. Alkohol zmenšuje zorné pole. Ani pomalá jízda pak není bezpečná. *Idnes.cz* [online]. 20. března 2012 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/alkohol-zmensuje-zorne-pole-ani-pomala-jizda-pak-neni-bezpecna-pb1-/automoto.aspx?c=A120314\\_113621\\_automoto\\_hig](http://auto.idnes.cz/alkohol-zmensuje-zorne-pole-ani-pomala-jizda-pak-neni-bezpecna-pb1-/automoto.aspx?c=A120314_113621_automoto_hig)

<sup>270</sup> Tamtéž

<sup>271</sup> DVOŘÁK, F. Ve Francii musí mít řidiči alkotester. Platí to i pro Čechy. *Idnes.cz* [online]. 14. března 2012 [cit. 20. března 2012]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/ve-francii-musi-mit-ridici-alkotester-plati-to-i-pro-cechy-pmn-/automoto.aspx?c=A120313\\_135920\\_automoto\\_fdv](http://auto.idnes.cz/ve-francii-musi-mit-ridici-alkotester-plati-to-i-pro-cechy-pmn-/automoto.aspx?c=A120313_135920_automoto_fdv)

<sup>272</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 144

Sociální normy představují v silničním provozu zejména dodržování dopravních pravidel a jistou míru řidičské morálky a etiky. Jestliže neformální chování vybočí z těchto norem, tak hrozí porušování zásad dopravní bezpečnosti.<sup>273</sup>

V období adolescence mladí lidé přestávají přijímat pravidla a normy jen proto, že jsou daná, začínají o nich také uvažovat a mohou se vyskytnout komplikace s jejich přijímáním a dodržováním.<sup>274</sup> V období mladé dospělosti má už člověk určité normy zařizované a orientuje se na právo a pořádek, tedy na společnost, a již ubývá odporu k nerespektování pravidel. Mladí lidé už chápou, že v životě je nutné respektovat a jednat podle určitých předpisů a norem.<sup>275</sup> Na dodržování určitého řádu často lpí staří lidé a jeho dodržování je u nich podmíněno potřebou jistoty a bezpečí.<sup>276</sup>

Narůstajícím problémem se dnes jeví situace, kdy řidič ujede od dopravní nehody nebo neposkytne první pomoc. U řidičů, kteří se takto zachovali, se projevilo nemorální chování a nelidskost. Motivem útěku často bývají pocity strachu a úzkosti ve vypjaté situaci. Člověk je ze zákona povinen poskytnout první pomoc druhému člověku v případě ohrožení života nebo jestliže postižený vykazuje známky poškození zdraví. Ukazuje se, že citově vyzrálé a odpovědné osoby v krizové situaci neváhají svému bližnímu pomoci.<sup>277</sup>

Za základ slušného chování je považován pocit odpovědnosti za společné dobro a je důležité, aby tento pocit odpovědnosti byl primárním motivem účastníka silničního provozu.<sup>278</sup> Dle Kompendia sociální nauky církve se mají na utváření společného dobra podílet všichni lidé ve společnosti. Požadavky společného dobra zahrnují úsilí o mír, dobrý právní řád či ochranu životního prostředí. Dále jsou nároky kladeny i na lidská práva, mezi něž patří také právo na dopravu.<sup>279</sup>

Je důležité, aby účastník silničního provozu dodržoval kodex principů, které jsou hodnoceny z hlediska dobra a zla. Řidič se chová dobře, pokud respektuje pravidla silničního provozu, není egocentrický, snaží se spolupracovat a pomáhat druhým,

---

<sup>273</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 143

<sup>274</sup> VÁGNEROVÁ, M. *Vývojová psychologie*. Praha: Portál, 2000. s. 274 - 275. ISBN 80-7178-308-0

<sup>275</sup> Tamtéž, s. 310

<sup>276</sup> Tamtéž, s. 463

<sup>277</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 48

<sup>278</sup> CHORVÁT, F. *Člověk za volantem*, s. 93

<sup>279</sup> *Kompendium sociální nauky církve*. Kostelní Vydří: Karmelitánské nakladatelství, 2008. s. 116. ISBN 978-80-7195-014-1

respektuje jejich práva a případné chyby v řízení toleruje. Zlo v dopravě je vyjádřeno nerespektováním norem nebo malou sounáležitostí s druhými řidiči, či ostatními účastníky dopravního provozu.<sup>280</sup>

Aby bylo společné dobro ochráněno a zachováno, je povinností autority ukládat za provinění tresty. Trest pak slouží k tomu, aby potlačil nežádoucí chování a zároveň má vést k mravní nápravě proviněného.<sup>281</sup>

Morální chování na silnici předpokládá také slušnost a ohleduplnost vůči ostatním účastníkům silničního provozu. Je třeba nezapomínat ani na základní etické zásady, které také náleží k morálce. Mezi etické zásady řidiče patří například zdvořilost či omluvení se za prohřešek nebo odpuštění.<sup>282</sup>

## 5.5 Závěr

Řidiče, který je oprávněný k řízení motorového vozidla, označujeme za způsobilého. Řidičské způsobilosti odpovídá schopnost kooperace, komunikace a zdařilé zvládnání úkolů během řízení automobilu. U řidiče se hodnotí rovněž zdravotní způsobilost, kterou posuzuje lékař. Významné je i hodnocení psychické způsobilosti, které je v kompetenci dopravních psychologů. Avšak psychologické hodnocení je dle našeho zákona prováděno jen u řidičů z povolání.

Pozornost se dnes zaměřuje také na rizikové řidiče, přičemž významné jsou postoje, které jsou zaujímány ve vztahu k respektování dopravních pravidel a k násilí. Mezi charakteristiky rizikového řidiče patří nižší inteligence či inklinace k agresivnímu chování. Rizikovní řidiči se také vyznačují nízkým vědomím odpovědnosti vůči druhým. Rizikovní řidiči si často svým chováním kompenzují vlastní pocity méněcennosti. Mají tendenci ustavičně se srovnávat s jinými řidiči, přičemž tato tendence je zesílena, jestliže jedinec vlastní silný a výkonný automobil.

Rizikovým faktorem je také agrese, která snáze propukne za volantem, jelikož automobil propůjčuje jistou anonymitu a řidič si pak k druhému dovolí mnohem více, než

---

<sup>280</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 144

<sup>281</sup> *Kompendium sociální nauky církve*, s. 256

<sup>282</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 144

při přímém kontaktu. Tendenci k agresivnímu jednání prohlubují pocity bezmocnosti či projevy a gesta ze strany druhých lidí. Závažným problémem současnosti je také řízení pod vlivem alkoholu. Ukazuje se, že i velmi malé množství alkoholu v krvi, tlumí psychické i smyslové funkce a navozuje rizikové dopravní chování.

Řidič, který je ve vypjaté situaci, jakou může být například dopravní nehoda, může prožívat pocity strachu a úzkosti, které mohou být důvodem případného útěku z místa nehody. Takové chování řidiče je pak považováno za nemorální a nelidské. Účastník silničního provozu by měl mít vědomí odpovědnosti za společné dobro a podle toho také jednat. Jestliže se řidič na silnici chová slušně a ohleduplně, pak jeho chování označujeme za morální.

## 6 Dopravní nehody

V posledních letech se hovoří o postupném narůstajícím počtu dopravních nehod a jejich tragických následcích. Zejména v médiích je tato problematika velice často zmiňována. Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je v § 47 odstavec 1. dopravní nehoda definována takto: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“<sup>283</sup>

Dopravní nehodu lze rozlišit podle kritéria, zda účastníci nehody jsou povinni volat policii či nikoliv. Kritériem pro přivolání policie je existence zranění nebo smrti některého z účastníků dopravní nehody a výše škody u účastníků, případně škoda na majetku třetí osoby.<sup>284</sup>

Beran rozlišuje malé a velké dopravní nehody. Za malé dopravní nehody jsou považovány ty, u kterých účastník nemá zákonnou povinnost policii k nehodě přivolat.<sup>285</sup> Řadí se sem například nehody, při kterých nebyla žádná osoba zraněna či usmrcena, nehody při nichž škoda na vozidlech nepřesáhla částku 100 000 Kč, dále nehody, při nichž nedošlo k poškození na majetku třetí osoby a nehody při nichž není ohroženo životní prostředí.<sup>286</sup>

Velkými dopravními nehodami se rozumí ty, kdy účastníci jsou ze zákona povinni přivolat policii. Takovou se rozumí nehoda, při níž dojde ke zranění nebo usmrcení osoby, nebo je havárií způsobena škoda na majetku třetí osoby.<sup>287</sup> Dále mezi velké dopravní nehody patří ty, při nichž škoda na vozidlech přesahuje částku 100 000 Kč a ty, u kterých je

---

<sup>283</sup> Česká republika. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: č. 361/2000 Sb. 2000. Dostupné z:

[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/silnicni-doprava.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm)

<sup>284</sup> BERAN, T. *Dopravní nehody: Právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007. s. 14. ISBN 978-80-251-1791-0

<sup>285</sup> Tamtéž, s. 14 - 17

<sup>286</sup> Co dělat při dopravní nehodě. *Policie-cr.cz* [online]. [cit. 13. března 2012]. Dostupné z:

<http://www.policie-cr.cz/154-co-delat-pri-dopravni-nehode-.html>

<sup>287</sup> BERAN, T. *Dopravní nehody: Právní rádce pro každého řidiče*, s. 17 - 18

reálné ohrožení životního prostředí, například z důvodu úniku provozní kapaliny z automobilu.<sup>288</sup>

Dopravní nehody, respektive jejich následky, představují veliký problém nejen v České republice, ale i v Evropě a ve světě. Nejen legislativa, ale také nejrůznější teoretici z oborů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, či konstruktéři automobilů se snaží nalézt způsob, jenž by řešil tento negativní jev na silnicích.<sup>289</sup>

Štikar uvádí, že dopravní nehoda vzniká zpravidla jako následek náhlých a nepředvídatelných okolností, které porušily bezpečný a správný chod dopravy. Jestliže se vyšetřuje dopravní nehoda, tak se zkoumá přítomnost lidského činitele. Lidské faktory je však nutné posuzovat například ve vztahu k určitému fyzikálnímu a sociálnímu prostředí. Častěji k autonehodám dochází právě při selhání lidského činitele a v případech, kdy jsou špatné podmínky okolního prostředí.<sup>290</sup>

Policie České republiky pravidelně vydává statistiky o počtu dopravních nehod a nehodovosti. Statistika vydaná za rok 2011 uvádí, že v minulém roce šetřila policie celkem 75 137 nehod, při nichž zahynulo 707 osob, 3 092 lidí bylo těžce zraněno a 22 519 lidí bylo zraněno lehce. Ze statistik vyplývá, že od roku 1990 jde o druhý nejnižší počet dopravních nehod na našich silnicích, přičemž nejméně nehod se stalo během roku 2009. Pokud porovnáme počet dopravních nehod z let 1990 - 2011 je nutné mít na zřeteli legislativní změny, které pozměňovaly oznamovací povinnost dopravní nehody Policii České republiky. Počet usmrcených osob v roce 2011 byl nejnižší od roku 1990. Počet těžce i lehce zraněných osob byl za stejné období druhý nejnižší. Z pohledu statistik byl tedy rok 2011 jedním z nejlepších.<sup>291</sup>

Vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků je zobrazen na následujícím grafu. Jedná se o procentní nárůst nebo pokles vůči roku 1990, který je brán za základ, a je tedy roven indexu 100 %. Z grafu je vidět rapidní pokles počtu dopravních nehod mezi roky

---

<sup>288</sup> Co dělat při dopravní nehodě. *Policie-cr.cz* [online]. [cit. 13. března 2012]. Dostupné z: <http://www.policie-cr.cz/154-co-delat-pri-dopravni-nehode-.html>

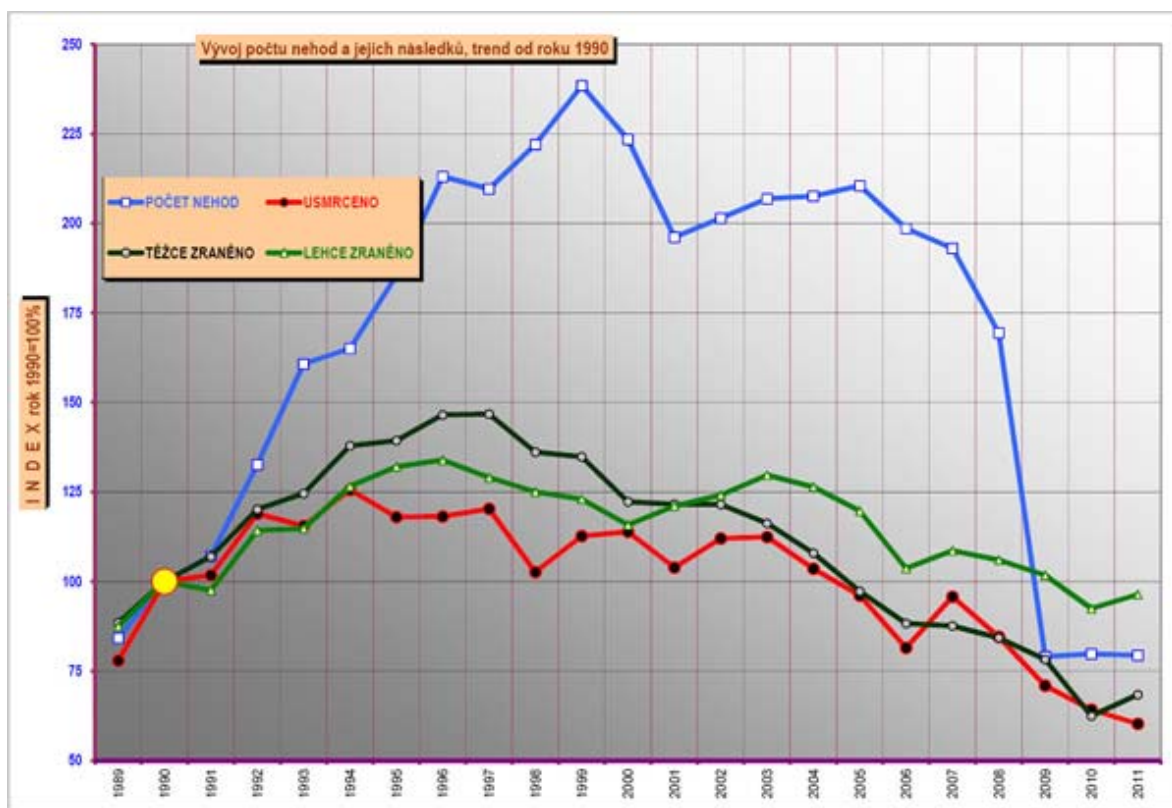
<sup>289</sup> REHNOVÁ, V. Vybrané aspekty řídičské způsobilosti. *Centrum dopravního výzkumu. 2004* [cit. 12. února 2012] Dostupné z: [http://old.cd.v.cz/text/vz/vz2/pvz2\\_4.pdf](http://old.cd.v.cz/text/vz/vz2/pvz2_4.pdf)

<sup>290</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*, s. 75

<sup>291</sup> TESÁŘÍK, J. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2011. *Policie.cz* [online]. 11. ledna 2012 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>



2008 a 2009, který byl způsoben legislativní změnou, která určovala, kdy musí být policie k dopravní nehodě přivolána a kdy nikoliv.



Obr. 6-1: Vývoj počtu nehod a jejich následků od roku 1990<sup>292</sup>

Zajímavým ukazatelem je také tabulka, která uvádí přehled o dopravních nehodách v jednotlivých dnech v týdnu během roku 2011. Z tabulky je vidět, že nejvíce dopravních nehod se na území České republiky stalo v pátek, kdy policie šetřila celých 12 387 nehod. Naproti tomu nejvíce dopravních nehod, při nichž došlo ke zraněním neslučitelným se životem se odehrálo ve středu, kdy se obětí dopravní nehody stalo 109 lidí.<sup>293</sup>

<sup>292</sup> TESÁŘÍK, J. Statistika nehodovosti. *Policie.cz* [online]. [cit. 25. března 2012]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/soubor/2011-12-grafy-pdf.aspx>

<sup>293</sup> TESÁŘÍK, J. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2011. *Policie.cz* [online]. 11. ledna 2012 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

Den v týdnu	Počet nehod	Počet usmrcených
Pondělí	11 884	99
Úterý	10 486	95
Středa	11 554	<b>109</b>
Čtvrtek	11 620	107
Pátek	<b>12 387</b>	104
Sobota	9 409	101
Neděle	7 797	92

Tab. 6-1: Počty nehod a usmrcených osob dle dne v týdnu během roku 2011

## 6.1 Tendence k nehodám

Tendence, neboli náchylnost k nehodám je pojem, který vyjadřuje určitou neschopnost jedince obstát v požadavcích, které jsou na něj kladeny z dopravního prostředí. Dané požadavky jsou náročné nejen na jeho fyzickou, ale taktéž psychickou a sociální připravenost k řešení dopravních úkolů. Z hlediska psychologického vývoje prochází tendence k nehodám určitými stádii. Například mladí řidiči, kteří jsou tělesně zdatní a mají dobrou psychomotorickou koncentraci, budou při řízení automobilu více riskovat, jelikož mají méně zkušeností a je pro ně charakteristická jistá psychická s sociální nedospělost. Naproti tomu řidiči ve vyšším věku jsou sice zkušenější a dostatečně sociálně a duševně zralí, avšak mohou při řízení selhávat z důvodu snížení některých fyzických a psychických funkcí. Nicméně závisí to také na individualitě každého jedince.<sup>294</sup>

Významné zjištění přinesly zahraniční výzkumy, které porovnávaly anamnestická data řidičů, kteří prožili dopravní nehodu a řidičů bez nehod. Ukázalo se, že u 66 % řidičů s opětovnými nehodami se vyskytuje minimálně jeden sociálně výrazný znak a jedna třetina těchto řidičů, se již někdy dostala do konfliktu se zákonem i mimo dopravní situaci. Sociálně nápadné znaky se vyskytly i u řidičů bez nehod, ale pouze v devíti procentech.<sup>295</sup>

U řidičů, jenž se neustále dopouštějí dopravních přestupků a minimálně jednou ročně způsobí havárii, je možné v životní historii nalézt některé nápadné znaky. Může to být například případ, kdy jedinec vyrůstal v neúplné rodině nebo byl vychováván neadekvátně přísně. Dále pak se v anamnézách vyskytovaly problémy v dětském kolektivu,

<sup>294</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*, s. 228 - 229

<sup>295</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 42

problémy na základní škole, kouření a pití alkoholu už od dětství, užívání drog, soudem trestané delikty, náklonnost k dobrodružství, předvádění se před druhými lidmi, vyhýbání se povinností, opětovné měnění zaměstnání a nerespektování jakékoliv autority. Jedinci se také vyznačovali určitou neznalostí morálních zásad a tendencí k vlastnímu prosazování se, bez ohledu na druhé.<sup>296</sup>

## 6.2 Příčiny dopravních nehod

Hlavní příčiny dopravních nehod zůstávají již několik let přibližně stejné. Jsou jimi především překračování nejvyšší povolené rychlosti a nepřizpůsobení jízdy okolnostem, zvláště pak stavu, ve kterém ve vozovka nachází, denní době, vlastnostem vozidla a dopravní situaci.<sup>297</sup>

V uplynulém roce 2011 bylo nejvíce nehod zaviněno právě nesprávným způsobem jízdy a nepřiměřenou rychlostí. Ačkoliv nepřiměřená rychlost se umístila na druhém místě, tak nejvíce osob zemřelo právě při překračování maximální povolené rychlosti.<sup>298</sup> K nesprávnému způsobu jízdy se řadí nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, jízda po středu nebo po nesprávné straně vozovky, odpoutání pozornosti například telefonováním během řízení anebo nesprávné couvání a otáčení se.<sup>299</sup>

Z psychologického hlediska je nejčastější příčinou chybování řidiče jeho neuspokojivý zdravotní stav, a také nedostatek znalostí o dopravní situaci a malé množství zkušeností. Řidič chybuje, jestliže činnost provádí v časové zátěži a pokud se cítí být unaven. Podstatnou roli při řízení automobilu mají i dlouhodobé abnormální psychické stavy, například neurózy, proměny impulzivity nebo různé poruchy vědomí.<sup>300</sup>

---

<sup>296</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 42

<sup>297</sup> Tamtéž, s. 43

<sup>298</sup> TESÁŘÍK, J. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2011.

*Policie.cz* [online]. 11. ledna 2012 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

<sup>299</sup> HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*, s. 43

<sup>300</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*, s. 75 - 76

V několika posledních letech se mezi významné příčiny dopravních nehod zařazují negativní emoce řidičů, které mohou vést k nepřizpůsobivému a agresivnímu jednání. Mezi tyto negativní emoce se řadí zejména hněv a vztek.<sup>301</sup>

Důvody za nichž dojde ke vzniku dopravní nehody mohou být různé a jakýkoliv řidič může chybovat. Příčinu kolize může zapříčinit řada faktorů, například neznalost dopravních předpisů, opožděná reakce nebo jestliže jedinec nevlastní potřebné řidičské dovednosti, tak dochází často ke špatnému ovládnutí řízení vozu, jehož následkem může být právě autohavárie. Ke vzniku dopravní nehody přispívá také to, jestliže řidič před jízdou užil některé léky nebo látky, které snižují jeho pozornost a způsobilost k řízení automobilu, přičemž rizikovým faktorem je i požití alkoholu. Nebezpečné mohou být i úzkostné či depresivní epizody.<sup>302</sup>

Zajímavostí je, že různé druhy příčin přitom mohou mít na řidiče a jeho řidičskou způsobilost stejný negativní dopad. Například deformované vnímání, nižší sebekontrola a sklony k riskování se vyskytují u řidičů, kteří před jízdou užili některé léky, drogy nebo alkohol. Zároveň se tyto příznaky objevují u jedinců, jenž pocítují značnou únavu, silnou bolest či jsou negativně psychicky naladěni. Jestliže řidiče během jízdy zachvátí panika nebo se ocitá ve stresové situaci, dochází u něj ke špatnému vyhodnocení vzniklé dopravní situace a může se stát, že na podněty, které k němu přicházejí, bude reagovat podrážděně a impulzivně.<sup>303</sup>

Mladí řidiči jsou náchylní k dopravním nehodám a tvoří tak rizikovou skupinu. V roce 2011 na českých silnicích byl nejvyšší počet usmrcených právě ve věkové kategorii 25 - 34 let.<sup>304</sup> Častou příčinou jejich nehod je nepřiměřená rychlost, která představuje závažný problém. S narůstajícím věkem řidičů klesá množství nehod, které jsou zaviněny právě vysokou rychlostí.<sup>305</sup>

---

<sup>301</sup> ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*, s. 91

<sup>302</sup> MACKŮ, I. Proč selháváme za volantem. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 1. října 2006 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/proc-selhavame-za-volantem/>

<sup>303</sup> Tamtéž

<sup>304</sup> TESÁŘÍK, J. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2011. *Policie.cz* [online]. 11. ledna 2012 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

<sup>305</sup> WEINBERGER, J. Nepřiměřená rychlost jako příčina nehod mladých řidičů. *Observatoř bezpečnosti dopravního výzkumu* [online]. 2002 [cit. 5. března 2012]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php/observ/504/www.cyklostrategie.cz/cz/observ/541/index.php?id=272>

Jelikož jsou autonehody nejčastějším typem nehod se smrtelnými následky, statistiky ukazují, že v současnosti je velmi reálná pravděpodobnost, úmrtí člověka v automobilu. Zajímavým poznatkem přitom je, že čtyři pětiny nehod, se smrtelnými zraněními se odehrávají v místech, kde je maximální povolená rychlost 60 km/h.<sup>306</sup>

### **6.3 Reakce na stres - Posttraumatická stresová porucha**

Dopravní nehoda může znamenat velmi silný a nepříjemný zážitek, na který člověk nemůže zapomenout a stále si ho připomíná. V některých případech může takovýto zážitek, takzvaný stresor, být natolik závažný, že může narušit celkové chování jedince, včetně prožívání i uvažování, a tím tak ohrozit i jeho duševní zdraví. Silný stres se může projevit posttraumatickou stresovou poruchou.<sup>307</sup>

Posttraumatická stresová porucha vzniká obvykle po emočně těžké a stresující události, která svou závažností přesahuje běžnou zkušenost jednotlivce a bývá traumatická pro většinu lidí.<sup>308</sup> Porucha se rozvíjí přibližně u 20 % lidí, kteří prožili těžká traumata. Symptomy se vyskytují obvykle během prvních třech měsíců od traumatické události, ale mohou se objevit i později.<sup>309</sup>

Mezi hlavní symptomy patří například pocit otupělosti, stažení se do sebe, nedostatek zájmu o činnosti, které člověk dříve běžně vykonával, úzkost nebo poruchy spánku. Jedinec může traumatickou událost, kterou zažil opakovaně znovuprožívat prostřednictvím vzpomínek a snů. Často se objevuje vyhýbání a strach z vjemů, které postiženému připomínají dané trauma. „Častá je vegetativní hyperaktivace se zvýšenou dráždivostí, může dojít k atakám paniky nebo agrese, které jsou spuštěny podněty, vedoucími ke znovuvybavení původního traumatu.“<sup>310</sup>

K této poruše jsou náchylnější lidé extrovertně ladění a lidé s nižším vzděláním.<sup>311</sup> Tato porucha může vzniknout v jakémkoliv věku, avšak častěji se rozvíjí v mladším období

---

<sup>306</sup> LARGO, M. *Jak odejít na věčnost*. Praha: Dobrovský, 2008. s. 178. ISBN 978-80-87124-37-6

<sup>307</sup> VÁGNEROVÁ, M. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. Praha: Portál, 1999. s. 209. ISBN 80-7178-214-9

<sup>308</sup> PRAŠKO, J. *Psychiatrie*. Praha: Informatorium, 2003. s. 97 - 98. ISBN 80-7333-002-4

<sup>309</sup> RAHN, E. *Psychiatrie*, s. 388

<sup>310</sup> ZVOLSKÝ, P. *Speciální psychiatrie*. Praha: Karolinum, 2005. s. 112 - 113. ISBN 80-7184-203-6

<sup>311</sup> RAHN, E. *Psychiatrie*, s. 388

a to z důvodu, že jedinec je více vystaven traumatickým událostem. Především u mužů se autonehody řadí mezi jedny z nejtypičtějších traumat.<sup>312</sup>

U posttraumatické stresové poruchy významnou roli hraje intenzivní psychoterapie a značná podpora rodiny a přátel vedoucí k pocitu bezpečí pacienta. Také je potřebná rekonstrukce traumatické události.<sup>313</sup>

## **6.4 Závěr**

Dopravní nehody jsou v současnosti považovány za závažný problém, který je nutné řešit. Jestliže se zkoumají příčiny dopravních nehod, pak se vždy zkoumá také přítomnost lidského faktoru. K dopravním nehodám dochází častěji při selhání lidského činitele a při špatných dopravních podmínkách.

Zahraniční výzkumy ukázaly, že u řidičů s vyšším počtem dopravních nehod se vyskytuje minimálně jeden sociálně výrazný znak. Může to být například situace, kdy jedinec vyrůstal v neúplné rodině, měl problémy v dětském kolektivu či se vyznačoval náklonností k dobrodružství a předvádění se před druhými. U jedinců s opětovnými dopravními nehodami se projevuje neznalost základních morálních zásad.

Příčiny dopravních nehod se již po několik let nějak výrazně nemění. V roce 2011 bylo nejvíce dopravních nehod způsobeno nesprávným způsobem jízdy a nepřiměřenou rychlostí, přičemž nejvíce osob umírá právě při překračování maximální povolené rychlosti. Z psychologického hlediska je nejčastější příčinou dopravních nehod neuspokojivý zdravotní stav, malé množství řídičských zkušeností a nedostatek znalostí o dopravní situaci. Výraznou příčinou jsou i negativní emoce řidiče, které mohou vést k agresivnímu jednání. Dopravní nehoda může pro jedince znamenat velmi silný a nepříjemný zážitek a může dojít i k rozvinutí posttraumatické stresové poruchy.

---

<sup>312</sup> PRAŠKO, J. *Psychiatrie* e, s. 97 - 99

<sup>313</sup> Tamtéž

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 7 Průzkum

### 7.1 Cíl a předmět průzkumu

V praktické části mé diplomové práce jsem se zaměřila na zjištění toho, jaký mají lidé názor na řidiče a řízení vozidel a jací jsou sami za volantem jako řidiči. Cílem provedeného průzkumu je zjistit, nakolik se lidé setkali s dopravní nehodou a jak se sami chovají na silnici jako účastníci silničního provozu, např. zda sami překračují rychlost, již jim byly uděleny body či dostali pokutu.

### 7.2 Výzkumné metody a techniky

Za nejvhodnější techniku pro sběr dat jsem zvolila dotazování pomocí **dotazníku**. Jedná se o strukturovaný dotazník, který bude dotazovanými vyplňován zcela dobrovolně a anonymně. Zásadní vlastností dotazníků je zjišťování názorů k danému problému nebo tématu. Jde obecně o nejpoužívanější techniku sběru dat, neboť tím lze oslovit větší počet respondentů při nízkých nákladech.

Nespornou a velkou výhodou dotazníků je anonymita respondenta vůči tazateli. Zároveň dotazník umožňuje poměrně jednoduše získat názory a informace v relativně krátkém čase. Nevýhodou dotazníků je jejich poměrně nízká návratnost, obzvláště v případě poštovního nebo elektronického dotazování (udává se návratnost jen cca 3 % všech rozeslaných dotazníků). Procento vyplnění dotazníků lze zvýšit přímým dotazováním, ovšem existuje riziko zkreslení získaných informací vzhledem k tomu, že oslovená osoba ví, že je předmětem zkoumání.

V použitém dotazníku jsou jak otázky uzavřené, které nabízejí několik již připravených odpovědí, ze kterých si dotazovaný vybere pro něj nejvhodnější variantu odpovědi, tak otázky otevřené, kde respondent odpovídá vlastními slovy. Zároveň některé otázky jsou kombinací obou forem, tj. respondent si vybere z předpřipravených odpovědí a následně může napsat buď jinou odpověď, nebo svůj názor odůvodnit. V dotazníku bylo



použito také několik identifikačních otázek (např. pohlaví, věk, vzdělání, rodinný stav, povaha atd.).<sup>314</sup>

Pro sběr dat jsem použila metodu **terénního průzkumu**. Šetření bylo provedeno během února 2012 a místem provádění průzkumu byla zejména města Praha a Strakonice.

### 7.3 Metody vyhodnocení

Vyhodnocení dotazníkového šetření bude prováděno pomocí tabulek, ve kterých budou vyplněna a rozdělena data dle určitých kritérií. Tabulka je nejčastější formou při vyhodnocování statistických údajů. Dále budou použity grafy, které mají oproti tabulkám nespornou výhodu v tom, že výsledek interpretují názorněji a přehledněji než tabulka.

V textu bude často použito vyjádření tzv. relativní četnosti. Jedná se o procentní vyjádření zkoumané části z celého vzorku. Ze statistické definice se jedná o podíl absolutní četnosti  $i$ -té obměny znaku ( $n_i$ ) a celkového rozsahu souboru ( $n$ ):

$$r_i = \frac{n_i}{n},$$

kde  $r_i$  je relativní četnost, pro kterou zároveň platí:<sup>315</sup>

$$\sum_{i=1}^s r_i = \sum_{i=1}^s \frac{n_i}{n} = \frac{\sum_{i=1}^s n_i}{n} = 1$$

Dále bude ve vyhodnocení použito následujících statistický veličin:<sup>316</sup>

---

<sup>314</sup> ČERNOCHOVÁ, Z. *Partnerská nevěra a její psychické důsledky*. České Budějovice 2010. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Teologická fakulta. Katedra psychologie. Vedoucí práce PhDr. Jan Polivka

<sup>315</sup> KAŇOK, M. *Statistické metody v managementu*. Praha: ČVUT, 2002. s. 23 - 24. ISBN 80-01-02539-X.

<sup>316</sup> KAŇOK, M. *Statistické metody v managementu*, s. 31 - 47

Aritmetický průměr	$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^s n_i}{n}$
Směrodatná odchylka	$s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n}}$
Modus	Nejčetnější se vyskytující hodnota
Medián	Hodnota, která je uprostřed, uspořádáme-li naměřené hodnoty podle jejich velikosti
Minimum (MIN)	Označuje nejnižší hodnotu
Maximum (MAX)	Označuje nejvyšší hodnotu

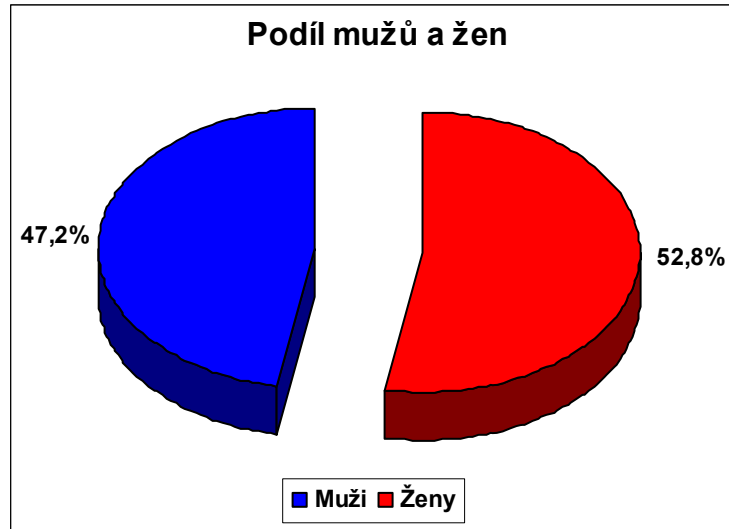
Aritmetický průměr vyjadřuje průměrnou hodnotu. Směrodatná odchylka vypovídá o tom, jak moc se od sebe liší zkoumané prvky (čísla). Je-li směrodatná odchylka malá, tak jsou si prvky (čísla) navzájem hodně podobné, pokud je směrodatná odchylka velká, tak to naznačuje velké odlišnosti mezi zkoumanými prvky.

#### **7.4 Charakteristika zkoumaného vzorku**

Zkoumaný vzorek tvoří celkem 163 respondentů. Výběr respondentů byl prováděn zcela náhodně, jednalo se tedy o náhodné dotazování. Nevýhodou náhodného otazování oproti strukturovanému je v tom, že nijak neovlivňujeme výběr dotazovaných, a může tedy nastat situace, kdy je například výrazně více odpovědí od jednoho pohlaví nebo jedné věkové kategorie.

V úvodní části dotazníku bylo několik identifikačních otázek, jejichž cílem bylo zjistit základní údaje o dotazované osobě. Jednalo se o otázky na pohlaví, věk, nejvyšší dosažené vzdělání, místo bydliště a rodinný stav. V závěru dotazníku byly ještě dvě otázky, ve kterých měli dotazovaní ohodnotit sami sebe z pohledu typologie osobnosti a zda se považují za introverty či extroverty.

Dotazník vyplnilo celkem 163 respondentů, z nichž bylo 77 mužů a 86 žen, tj. z celkového počtu odpovědí tvořily 52,8 % ženy a 47,2 % muži.



Obr. 7-1: Podíl odpovídajících mužů a žen

Věk dotazovaných byl od 20-ti let do 66-ti let. Průměrný věk všech dotazovaných byl 34,26 roku, u mužů byl průměrný věk vyšší a to 37,04 roku, průměrný věk žen byl 31,77 roku. Ostatní základní charakteristiky o věku jsou uvedené v následující tabulce.

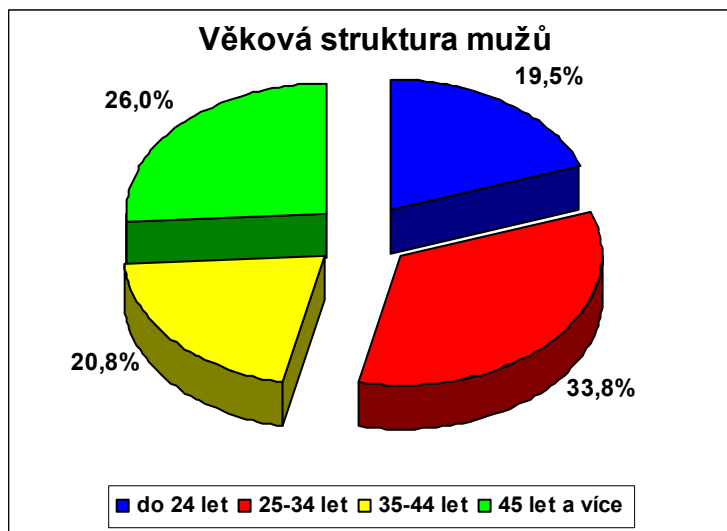
	<b>Celkem</b>	<b>Muži</b>	<b>Ženy</b>
<b>Průměrný věk</b>	34,26	37,04	31,77
<b>Směrodatná odchylka</b>	11,06	12,17	9,27
<b>Medián</b>	32	34	29
<b>Modus</b>	24	34	24
<b>Minimum</b>	20	20	20
<b>Maximum</b>	66	66	59

Tab. 7-1: Statistické charakteristiky o věku respondentů

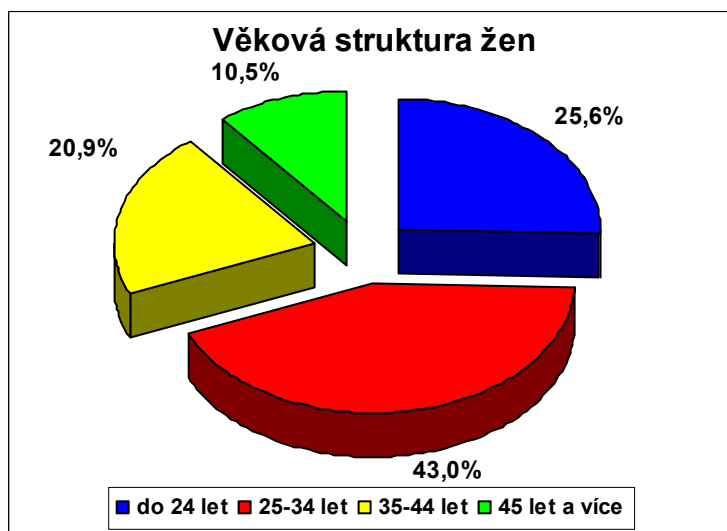
Vzhledem k dalšímu vyhodnocení jsem respondenty rozdělila podle věku do 4 skupin. Jedná se o mladé lidi do 24 let včetně, kteří nemají s řízením vozidel takové zkušenosti, lidé 25-34 let, další skupinou je 35-44 let a poslední 45 let a více, což by měli být zkušení řidiči. Toto věkové rozdělení bude používáno u vyhodnocení všech dalších otázek. Počet respondentů v jednotlivých kategoriích je v následující tabulce.

	do 24 let	25-34 let	35-44 let	45 let a více	Celkem
<b>Muži</b>	15	26	16	20	<b>77</b>
<b>Ženy</b>	22	37	18	9	<b>86</b>
<b>Celkem</b>	<b>37</b>	<b>63</b>	<b>34</b>	<b>29</b>	<b>163</b>

Tab. 7-2: Počty mužů a žen rozdělených dle věkové kategorie



Obr. 7-2: Věková struktura mužů



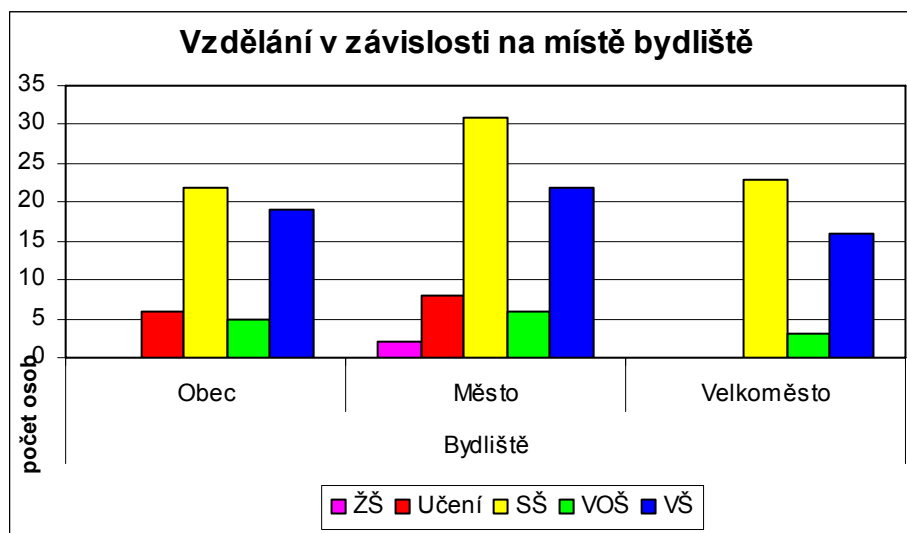
Obr. 7-3: Věková struktura žen

U otázky na bydliště uvedlo 31,9 % dotázaných, že bydlí v obci, 42,3 % ve městě a 25,8 % ve velkém městě. S ohledem na pohlaví, tak muži nejvíce uváděli, že žijí ve městě (49,4 %), zatímco ženy měly místo bydliště celkově hodně vyrovnané, ale nejčastěji uvedly

také město v 34,9 % odpovědí. Další otázkou bylo nejvyšší dosažené vzdělání. Nejčastější odpovědí bylo středoškolské s maturitou v 46,6 % případů, následováno vysokoškolské vzdělání s 35,0 % a vyšší odborné vzdělání a středoškolské bez maturity mělo stejně 8,6 % respondentů. Muži nejvíce uváděli vzdělání středoškolské s maturitou (54,6 %), zatímco ženy měly nejčastější odpověď vysokoškolské vzdělání (45,4 % odpovědí).

Vzdělání	Bydliště			Celkem
	Obec	Město	Velkoměsto	
<b>ŽŠ</b>	0	2	0	<b>2</b>
<b>Učení</b>	6	8	0	<b>14</b>
<b>SŠ</b>	22	31	23	<b>76</b>
<b>VOŠ</b>	5	6	3	<b>14</b>
<b>VŠ</b>	19	22	16	<b>57</b>
<b>Celkem</b>	<b>52</b>	<b>69</b>	<b>42</b>	<b>163</b>

Tab. 7-3: Závislost místa bydliště a vzdělání



Obr. 7-4: Počet respondentů dle místa bydliště a jejich vzdělání

Ze základních údajů o dotazové osobě byla mimo pohlaví, věku, vzdělání a místa bydliště také otázka na jejich rodinný stav. Celkem 80 lidí (49,1 %) uvedlo jako svůj stav svobodný, 62 ženatý či vdaná (38,0 %), 11 žije ve společné domácnosti jako druh a družka (6,8 %), 8 je rozvedených (4,9 %). Poměr mezi svobodnými a ženatými muži byl velmi vyrovnaný (44,2 % svobodných a 41,6 % ženatých), zatímco u žen byl tento poměr více ve prospěch svobodných (53,5 % svobodných a 34,9 % vdaných žen). Tento výsledek je

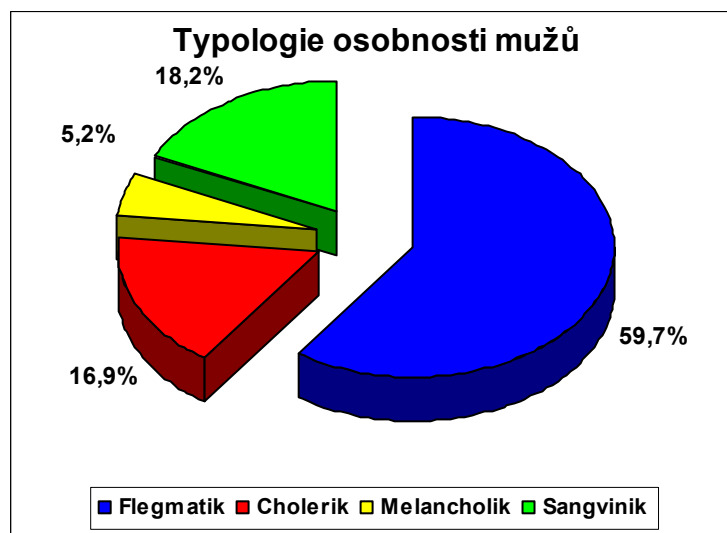
pravděpodobně způsoben věkem respondentů, neboť věk žen byl v průměru o téměř 6 let nižší.

V závěrečné části dotazníku byla položena otázka na to, jaké typologii osobnosti se dotazovaný nejvíce přibližuje. Jedná se o osobní názor dotazovaného bez ohledu na to, jaký by mu vyšel skutečný výsledek, kdyby dělal typologický test. Obdobně je tomu u otázky na to, zda se dotazovaný považuje spíše na introverta nebo extroverta. V následující tabulce je uveden počet odpovědí mužů a žen na jejich typologii osobnosti.

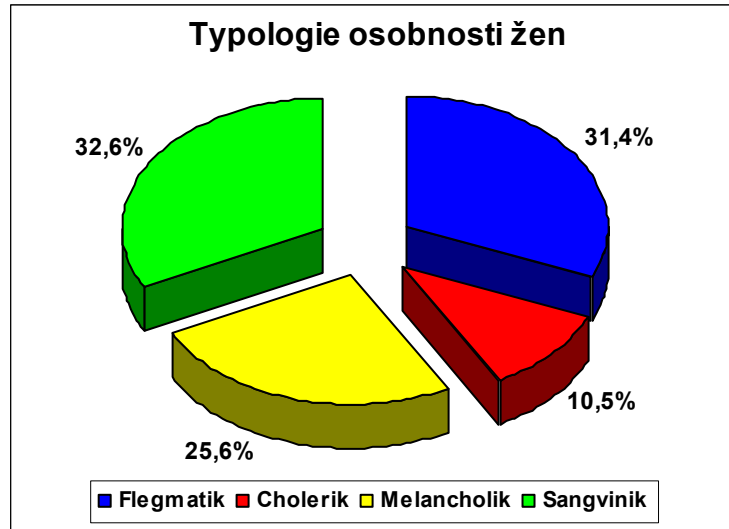
	Flegmatik	Cholerik	Melancholik	Sangvinik	Celkem
Muži	46	13	4	14	77
Ženy	27	9	22	28	86
Celkem	73	22	26	42	163

Tab. 7-4: Počet respondentů dle typologie osobnosti

Celkem uvedlo 44,8 % dotázaných, že se považují za flegmatika, následoval sangvinik s 25,8 % odpovědí, 16,0 % dalo nejbližší povahu melancholik a 13,5 % se označilo za choleriky.



Obr. 7-5: Typologie osobnosti u mužů



Obr. 7-6: Typologie osobnosti u žen

Velice zajímavé je srovnání obou pohlaví, které je patrné z výše uvedených grafů. Zatímco muži se ve velké většině považují za flegmatiky a jen v minimální míře za melancholiky, tak u žen jsou povahy sangvinik, flegmatik a melancholik velice podobně zastoupené.

Z pohledu introverze nebo extroverze byly výsledky velice vyrovnané. 81 dotázaných se označilo za introverta a 82 za extroverta. Vliv typologie osobnosti a introverze či extroverze je vidět z následující tabulky:

	Flegmatik	Cholerik	Melancholik	Sangvinik	Celkem
<b>Introvert</b>	43	7	23	8	<b>81</b>
<b>Extrovert</b>	30	15	3	34	<b>82</b>
<b>Celkem</b>	<b>73</b>	<b>22</b>	<b>26</b>	<b>42</b>	<b>163</b>

Tab. 7-5: Počet respondentů dle typologie osobnosti a introverze a extroverze

Z tabulky je vidět, že sangvinici jsou ve velké většině otevření a jsou extroverti, melancholici naopak uzavření introverti. Cholerici jsou spíše extroverti a flegmatici spíše introverti. Tyto výsledky odpovídají obecným popisům typologie osobnosti.

## 7.5 Výsledky průzkumu

Vyhodnocení dotazníku bude rozděleno do čtyř tématických částí. První z nich vyhodnocuje, zda dotazovaný vlastní řidičské oprávnění, pro jaké skupiny a jak dlouho a jestli vlastní automobil. Druhou částí bude část o dopravní nehodě, kam patří otázky typu, zda byl dotyčný účastníkem dopravní nehody, kolikrát tomu tak bylo a jestli by věděl, jak se při dopravní nehodě zachovat včetně znalosti první pomoci. Třetí část vyhodnocení dotazníků se bude týkat toho, jací jsou respondenti řidiči, jak se chovají na silnici a při řízení motorového vozidla, nebo zda dostali pokutu a za co. Poslední část vyhodnocení se bude týkat bodového systému a psychotestů ke získání řidičského oprávnění.

### 7.5.1 Řidičské oprávnění a vlastnictví vozidla

Respondenti měli zodpovědět otázku, zda mají řidičský průkaz. Pokud odpověděli, že jej mají, tak následně navazovaly další dvě otázky - pro jaké skupiny vozidel a jak dlouho řidičský průkaz vlastní a jak dlouho již aktivně řídí.

Na otázku, zda vlastní řidičský průkaz, dotazovaní odpověděli v drtivé většině, že ano. Celkem 150 ze 163 respondentů má řidičský průkaz (tj. 92,0 %). Ještě větší je podíl mužů, kteří řidičský průkaz vlastní. 75 ze 77 mužů má řidičský průkaz (97,4 %), zatímco u žen je to jen 87,2 %. Řidičské oprávnění pro žádnou skupinu nevlastní ze zkoumaného vzorku 11 žen a 2 muži.

Řidičský průkaz pro skupinu	Muži	Ženy	Celkem
A1 - malý motocykl	24	20	44
A - motocykl	42	3	45
B - osobní automobil	75	75	150
C - nákladní automobil	20	0	20
D - autobus	2	0	2
E - přívěs nad 750 kg	11	0	11
T - traktor	16	2	18

Tab. 7-6: Počet respondentů vlastníci příslušné řidičské oprávnění

Ve výše uvedené tabulce je počet mužů a žen vlastníci řidičské oprávnění pro dané skupiny. Jedná se o zjednodušený popis skupin, který byl s výjimkou skupiny A1 používán na dříve vydávaných řidičských průkazech. Všichni, kdo vlastní řidičský průkaz, tak mají



oprávnění řídit vozidla skupiny B, což jsou zjednodušeně osobní automobily nepřekračující maximální hmotnost 3500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče.

Druhou rozšířenou skupinou je řidičský průkaz na motocykl. Skupina A opravňuje řízení motocyklů bez jakéhokoliv omezení. Skupina A1 umožňuje řízení motocyklů o maximálním objemu válců 125 cm<sup>3</sup> a maximální výkonu 11 kW. Dále je ještě oprávnění AM (dříve označované pouze jako M), které umožňuje řídit motocykly o maximálním objemu válců 50 cm<sup>3</sup> a maximální konstrukční rychlosti 45 km.h<sup>-1</sup>.<sup>317</sup> Na dnes vydávaných řidičských průkazech není již skupina AM nebo M uvedena. Držitel má však vyplněno, že vlastní oprávnění ke skupině A1, ale s harmonizačním kódem 150, který označuje a opravňuje řídit pouze malé motocykly do 50 cm<sup>3</sup>. Respondenti uvedli, že v 30 % případů vlastní řidičský průkaz skupiny A („neomezený“ motocykl), ale ze 45 vlastníků této skupiny byly pouze 3 ženy. 29,3 % vlastní řidičský průkaz na menší motocykl skupiny A1. V této skupině bude s velkou pravděpodobností větší část těch, kteří smí řídit pouze malý motocykl dřívější skupiny M (AM).

Ostatní řidičské skupiny mají v drtivě většině muži, ženy řidičský průkaz na nákladní automobil a autobus nevlastní.

S otázkou pro jaké skupiny dotazovaný vlastní řidičský průkaz bylo i to, jak dlouho již jej má. U řidičského průkazu skupiny B pro osobní automobil si většina dotázaných tento řidičský průkaz dělala hned při osmnáctých narozeninách - 106 dotázaných (tj. 70,7 %). Do svých 21. narozenin mělo toto řidičské oprávnění již 91,3 % dotázaných a do 25. narozenin 96,7 %. Jen minimum dotázaných si dělá řidičský průkaz v pozdějším věku a pokud tomu tak je, tak se jedná spíše o ženy. Muži, pokud mají řidičský průkaz, tak v 92 % případů je to do 20. narozenin.

Další otázka zjišťovala u respondentů, jak dlouho již aktivně řídí. Porovnání jsem dělala oproti tomu, jak dlouho vlastní řidičský průkaz pro řízení osobních automobilů, tj. pro skupinu B. Ve velké míře začali respondenti aktivně řídit poté, co získali i řidičské oprávnění (64,7 % dotázaných). Jen minimální množství lidí začne řídit s nějakým odstupem potom, co si řidičský průkaz udělá. V tomto případě se ve velké většině jedná

---

<sup>317</sup> Česká republika. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: č. 361/2000 Sb. 2000. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/silnicni-doprava.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm)

o ženy, které si udělají řidičský průkaz, ale aktivně začnou řídit až s nějakým časovým odstupem (nejčastěji po dvou až sedmi letech). Zároveň z 75 žen vlastnicích řidičský průkaz aktivně vůbec nejezdí 16 z nich (21,3 % žen majících řidičský průkaz), zatímco aktivně neřídící muž je jen jediný.

Na otázku zda dotyčný vlastní automobil odpovědělo 71,8 % dotázaných, že ano. Výrazně větší je počet mužů, kteří vlastní auto - je jich 88,3 %, zatímco žen vlastnicích automobil je 57,0 %. Zároveň u mužů je vlastnění automobilu prakticky nezávislé na věku, tak mladé ženy do 24 let vlastní automobil jen v 27,3 % případů a s jejich vzrůstajícím věkem toto procento rychle roste. Pokud se jedná o značku automobilu, který vlastní, tak nejrozšířenější je Škoda s 31,6 %, následují Renault s 18,0 % a Ford (12,8 %). Více než jedno auto vlastní 7 dotázaných. Z lidí vlastníci automobil má největší počet dotazovaných automobil s obsahem od 1350 ccm do 1850 ccm (41,0 %), následuje obsah od 1000 ccm do 1350 ccm (32,5 %) a poté obsah od 1850 ccm do 2500 ccm (23,9 %). Automobily s větším obsahem motoru vlastní spíše muži, se slabším motorem naopak spíše ženy.

## 7.5.2 Dopravní nehoda

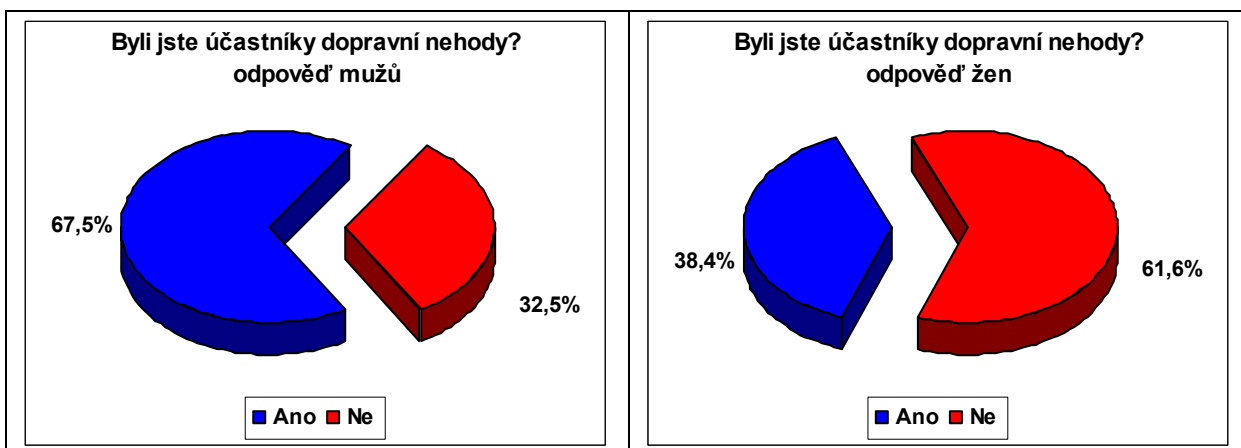
Do této části výzkumu jsem zařadila otázku na to, zda respondenti byli účastníkem dopravní nehody, dále kolikrát tomu tak bylo, zda by věděli, jak se v případě dopravní nehody zachovat a zda znají základy první pomoci, neboť poskytnutí první pomoc ve vozidle je nejčastěji spojeno s dopravními nehodami.

Na otázku, zda byl respondent účastníkem dopravní nehody odpovědělo kladně 85 dotázaných, což je 52,2 %.

	Muži	Ženy	Celkem
<b>Ano</b>	52	33	<b>85</b>
<b>Ne</b>	25	53	<b>78</b>
<b>Celkem</b>	<b>77</b>	<b>86</b>	<b>163</b>

Tab. 7-7: Otázka, zda jste byli někdy účastníky dopravní nehody

Opět existuje velký rozdíl mezi pohlavím odpovídajících. U mužů bylo účastníkem dopravní nehody procento mnohem vyšší. Konkrétně 67,5 % mužů bylo účastníkem nehody, zatímco u žen je to jen 38,4 %.



Obr. 7-7: Otázka zda jste byli někdy účastníky dopravní nehody

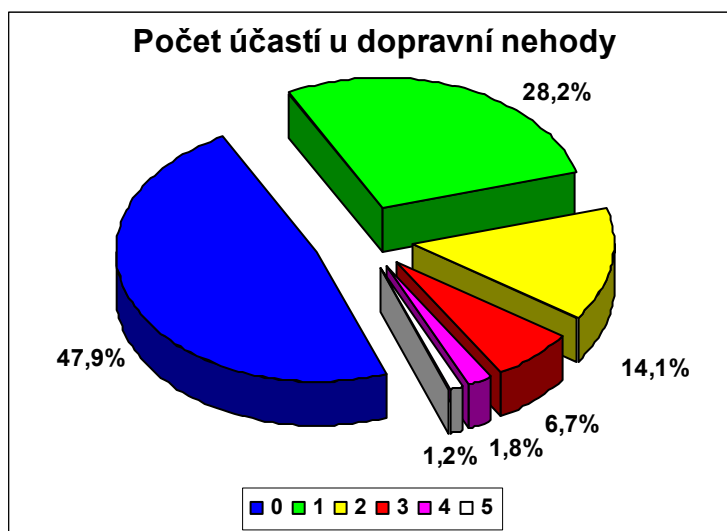
V porovnání k věku dotazovaného nejsou velké rozdíly. Relativně nejmenší procento účastníků dopravních nehod je v nejmladší kategorii (48,7 %) a toto číslo postupně s věkem stoupá a nejvyšší je u lidí starších 45ti let (65,5 %). Toto je způsobeno právě věkem, kdy starší lidé se pohybují na silnici delší dobu a se vzrůstajícím počtem kilometrů roste i pravděpodobnost toho, že se u nějaké nehody jako účastníci vyskytnou. Oproti tomu vzdělání, místo bydliště nebo rodinný stav prakticky nehraje žádnou roli v tom, zda byl respondent účastníkem dopravní nehody.

Zajímavé výsledky vyšly, pokud se porovná odpověď, zda byl dotazovaný účastníkem dopravní nehody a jeho temperament či introverze a extroverze. Častěji byli jako účastníci dopravní nehody extroverti - v 61 % případů na rozdíl od introvertů, u kterých je toto procento nižší (43,2 %). Pokud se podíváme na výsledky z pohledu typologie osobnosti, tak nejméně často byli účastníky dopravní nehody sangvinici (45,2 %), následují melancholici s 50 %, flegmatici (53,4 %) a nejčastěji se u dopravních nehod v jakékoliv roli vyskytují cholericí (v 63,6 % případů).

V další otázce měli respondenti odpovědět na otázku, kolikrát byli účastníky dopravní nehody. Počet nehod, u kterých byli přítomni jako účastníci je vidět z tabulky a grafu:

Nehody	Odpovědí
0	78
1	46
2	23
3	11
4	3
5	2
<b>Celkem</b>	<b>163</b>

Tab. 7-8: Kolikrát byl odpovídající účastníkem dopravní nehody



Obr. 7-8: Kolikrát byl odpovídající účastníkem dopravní nehody

Průměrná hodnota odpovědí v této otázce vyšla 0,902 účasti u dopravní nehody se směrodatnou odchylkou 1,114. Nejčastějším prvkem (modus) byla žádná nehoda, středovým prvkem, tj. mediánem jedna nehoda a maximem pět nehod.

Následující otázka více rozváděla, v jaké roli a kolikrát byl dotazovaný účastníkem dopravní nehody. Z 85 respondentů, kteří odpověděli, že byli účastníky dopravní nehody, tak 65 z nich bylo v roli řidiče (76,5 %), 33 v roli spolujezdce (38,8 %), jeden v roli chodce a dva v roli cyklisty. Někteří byli účastníkem dopravní nehody ve více rolích, například jednou jako řidič a jednou jako spolujezdec. Jeden odpovídající byl pětkrát účastníkem

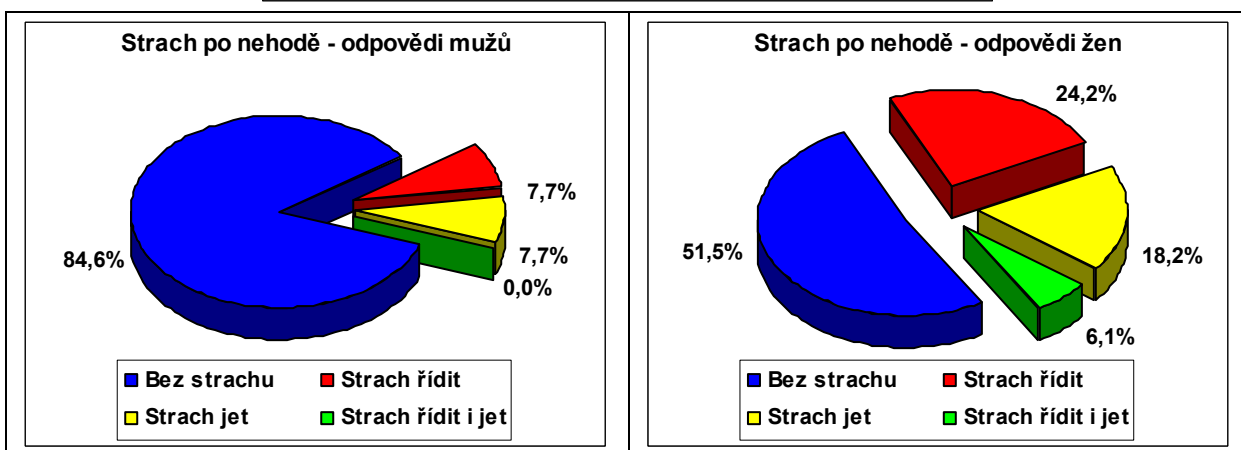
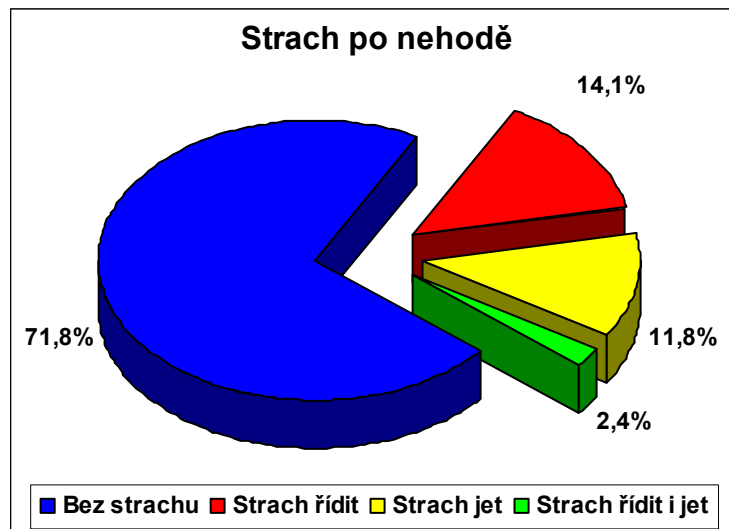
dopravní nehody jako řidič. Mezi spolujezdci byl nejvyšší počet nehod čtyři (taktéž jeden respondent).

U otázky: „V jakých rolích jste byl/a účastníkem dopravní nehody?“, jsem se zaměřila na odpovědi „v roli řidiče“, kterou uvedlo 65 dotázaných. Počet nehod se lišil v závislosti na pohlaví. Zatímco ženy měly v roli řidiče ve většině případů pouze jednu nehodu (85,7 % z nich), tak u mužů je častější větší počet nehod. Jednu nehodu v roli řidiče mělo 52,7 % mužů, dvě nehody 31,8 % a tři nehody 13,6 %. Současně melancholici a sangvinici mají nejčastěji jednu nehodu (cca 86 %) a žádný z nich neměl více než dvě nehody jako řidič, tak lidé, kteří se považují za choleriky, měli nehod více. Jednu nehodu mělo jen 45,5 % z nich, ale dvě nehody 18,2 % a tři nehody 27,3 %. Stejně tak více nehod měli extroverti oproti introvertům, kteří opět měli ve velké většině pouze jednu nehodu jako řidiči.

Na další otázku měli odpovídat pouze ti, kteří byli účastníky dopravní nehody a týkala se toho, zda měli po dopravní nehodě strach řídit automobil, nebo se báli jet a nebo na nich dopravní nehoda nezanechala žádné následky a strach neměli. Počet odpovědí je v následující tabulce.

	<b>Muži</b>	<b>Ženy</b>	<b>Celkem</b>
<b>Bez strachu</b>	44	17	61
<b>Strach řídit</b>	4	8	12
<b>Strach jet</b>	4	6	10
<b>Strach řídit i jet</b>	0	2	2

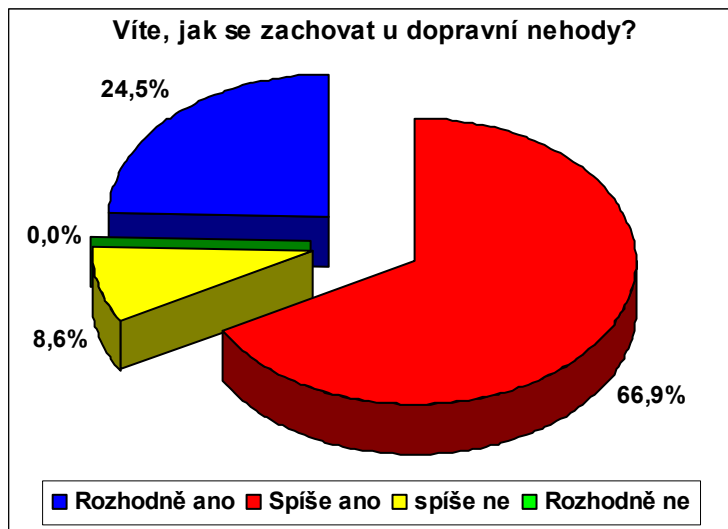
Tab. 7-9: Odpovědi, zda respondenti měli po nehodě strach



Obr. 7-9: Odpovědi, zda respondenti měli po nehodě strach

Pokud lidé měli dopravní nehodu (ať už jako řidiči nebo spolujezdcí), tak cca čtvrtina z nich měla posléze strach buď jet nebo řídit. Velice rozdílné jsou výsledky při pohledu na odpovědi mužů a žen. Téměř 85 % mužů nemělo po nehodě strach jet nebo řídit, zatímco polovina žen měla následně strach. Velký rozdíl je i v porovnání temperamentu, který odpovídající vyplnili jako svůj nejbližší. Zatímco po nehodě nemělo strach 82,1 % flegmatiků, tak u osob, které se považují za melancholickou povahu, to bylo pouze 53,9 %, tj. téměř polovina melancholiků měla následně strach jet nebo řídit.

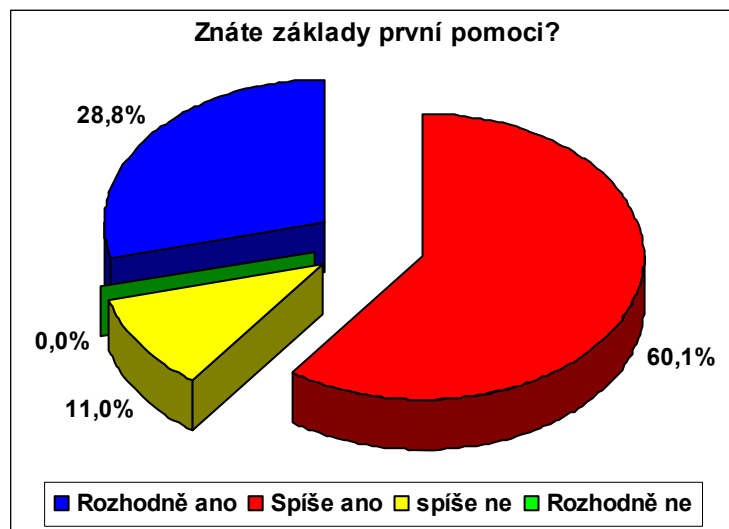
Předposlední otázkou z oblasti dopravní nehody bylo, zda by oslovený věděl, jak se v případě dopravní nehody zachovat. Nejčastější odpovědí byla odpověď „spíše ano“, kterou uvedlo 66,9 % dotázaných. Nikdo z respondentů neuvedl odpověď „rozhodně ne“. Výsledky jsou vidět z následujícího grafu.



Obr. 7-10: Kolikrát byl odpovídající účastníkem dopravní nehody

I v tomto případě existuje rozdíl mezi pohlavími. Muži působí více sebevědoměji a 42,9 % z nich by rozhodně vědělo, jak se při dopravní nehodě zachovat, kdežto u žen je to jen 8,1 %. Podobné rozdíly jsou i ve věku, kdy mladší lidé do 24 let odpovídali častěji „rozhodně ano“ (29,7 % z nich) a se vzrůstajícím věkem se postupně tato odpověď měnila na „spíše ano“ - lidé nad 45 let odpověděli „rozhodně ano“ v 17,2 % případů. Podobný trend je vidět i u vzdělání, kdy lidé s nižším vzděláním odpovídali v polovině případů „rozhodně ano“ a se zvyšujícím se vzděláním procento této odpovědi klesalo až na 7 % u vysokoškoláků. V případě porovnání s typologií osobnosti jsou odpovědi flegmatiků, sangviniků a choleriků téměř vyrovnané („rozhodně ano“ uvedlo cca 25 % z nich), jen u melancholiků je procento odpovědi „rozhodně ano“ nižší, a to 15,4 %.

Následující otázkou související s dopravní nehodou bylo, zda dotazovaný zná základy první pomoci. Obdobně, jako u předcházející otázky, nikdo z dotazovaných neuvedl, že rozhodně základy první pomoci nezná.

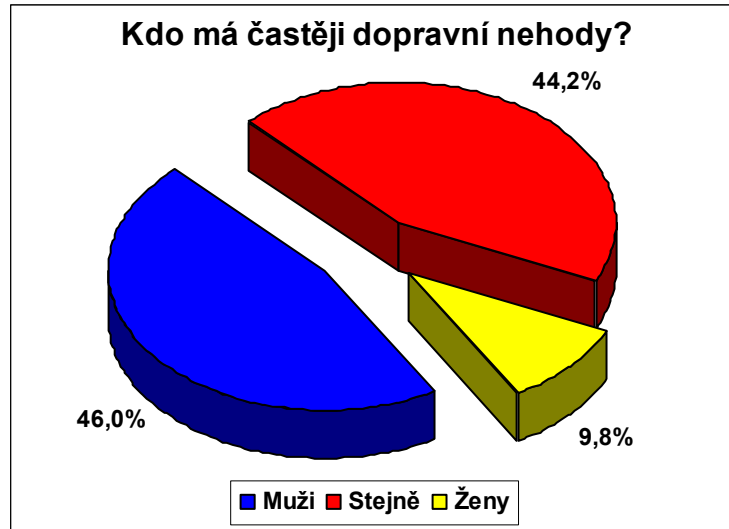


Obr. 7-11: Odpovědi na otázku o znalosti základů první pomoci

Z celkového počtu 163 respondentů odpovědělo 28,8 %, že rozhodně základy první pomoci zná a 60,1 % je spíše zná. U této otázky nebyl již takový rozdíl mezi odpověďmi žen a mužů. Též je vidět, že mírně více lidí ví, jak poskytnout základní první pomoc, než jak se zachovat při dopravní nehodě. Obdobně jako u předchozí otázky více odpovídali „rozhodně ano“ mladí lidé než starší. Se vzrůstajícím vzděláním se také snižovalo procento odpovědi „rozhodně ano“ a zvětšoval se podíl odpovědi „spíše ano“, který byl nejvyšší u vysokoškolsky vzdělaných. V porovnání s temperamentem osobnosti znají nejlépe základy první pomoci sangvinici, kteří odpověděli „rozhodně ano“ v 35,7 % případů, zatímco ostatní typologické typy zaškrtili stejnou odpověď v přibližně čtvrtině případů. Také u introvertů byl podíl odpovědi „rozhodně ano“ nižší (22,2 %) než u extrovertů (35,4 %). Zajímavostí je, že odpověď „spíše ne“ dávali nejvíce lidé žijící ve velkém městě, a to téměř v 17 % případů.

Poslední otázkou v souvislosti s dopravní nehodou byl dotaz na to, zda mají častěji dopravní nehody muži nebo ženy, případně obě pohlaví stejně často. Zároveň měli svůj názor odůvodnit. Výsledky odpovědí zobrazuje následující graf.





Obr. 7-12: Odpovědi kdo má častěji dopravní nehodu

V celkovém počtu odpovědí byly přibližně stejné časté dvě varianty odpovědí a to, že častěji mají dopravní nehodu muži a že obě pohlaví stejně. Jen každá desátá odpověď tvrdila, že častěji mají dopravní nehodu ženy. Mírný rozdíl byl i v porovnání odpovědí mužů a žen. Zatímco ženy nejčastěji tvrdily, že častěji mají dopravní nehodu muži (v 58,1 % případů), tak muži uváděli nejčastěji odpověď, že obě pohlaví jsou na tom stejně (tuto odpověď uvedli v 49,4 % případů).

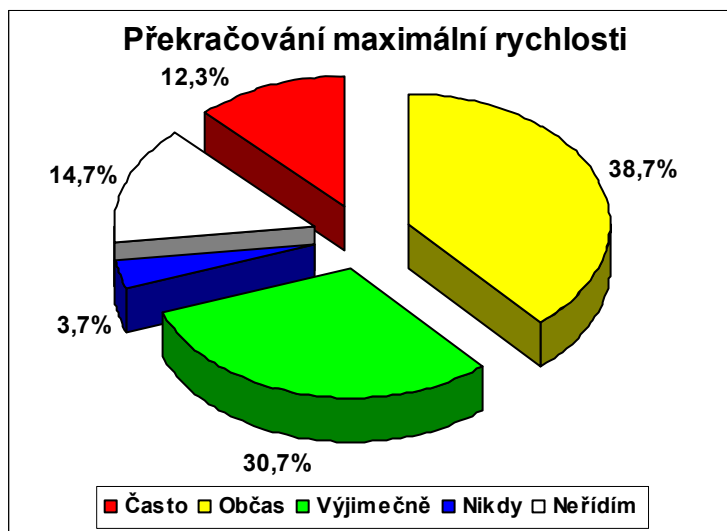
Odůvodnění proč tomu tak je byla poměrně různorodá. V případě uvedení odpovědi, že častěji mají nehody muži, tak důvod byla rychlá jízda, že je více řidičů než řidiček, vyšší agresivita mužů, více riskantní jízda, předvádění se, bezohlednost, nervozita či vyšší sebevědomí. V případech, kdy byla odpověď, že častěji mají nehody ženy, tak zdůvodnění bylo, že nejsou dobré řidičky, nemají odhad, nesoustředí se tolik jako muži, nebo jezdí příliš opatrně. V případech odpovědí, že muži i ženy mají nehody stejně často, bylo nejčastější zdůvodnění, že toto nezáleží na pohlaví. Další důvody byly spíše porovnání, že každé pohlaví způsobuje jiný typ nehod, neboť muži riskují a ženy jezdí příliš opatrně, případně muži způsobují nehody rychlou a neopatrnou jízdou s většími následky zatímco ženy horší technikou řízení a menšími nehodami.

### 7.5.3 Chování při řízení vozidla

V této části vyhodnocení dotazníkového šetření jsem se zaměřila na to, jací jsou respondenti řidiči a jak se na silnici chovají. První otázka v této části byla, zda odpovídající překračuje maximální povolenou rychlost. Počet jednotlivých odpovědí je zaznamenán v následující tabulce.

	Muži	Ženy	Celkem
Často	17	3	20
Občas	30	33	63
Výjimečně	25	25	50
Nikdy	2	4	6
Neřídím	3	21	24
Celkem	77	86	163

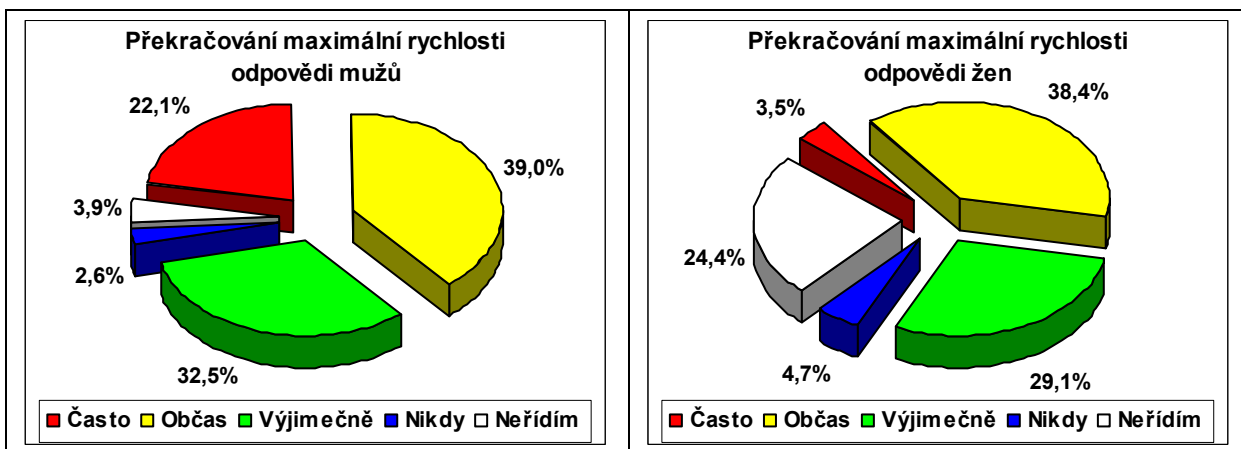
Tab. 7-10: Překračování maximální povolené rychlosti



Obr. 7-13: Překračování maximální povolené rychlosti

Z grafu je vidět, že polovina lidí překračuje maximální povolenou rychlost často nebo občas. Pokud by se vynechali lidé, kteří vůbec neřídí, tak by se procento ještě zvýšilo na téměř 60 %. Výrazně rozdílné jsou v tomto případě odpovědi mužů a žen. Zatímco odpovědi „občas“, „výjimečně“ a „nikdy“ uváděli muži i ženy téměř stejně, tak často překračuje rychlost přibližně šestkrát více mužů než žen. Naprosto opačný poměr je

u odpovědi „neřídím“, kterou uvedlo přibližně šestkrát více žen než mužů. Rozdíl je vidět na následujících grafech.



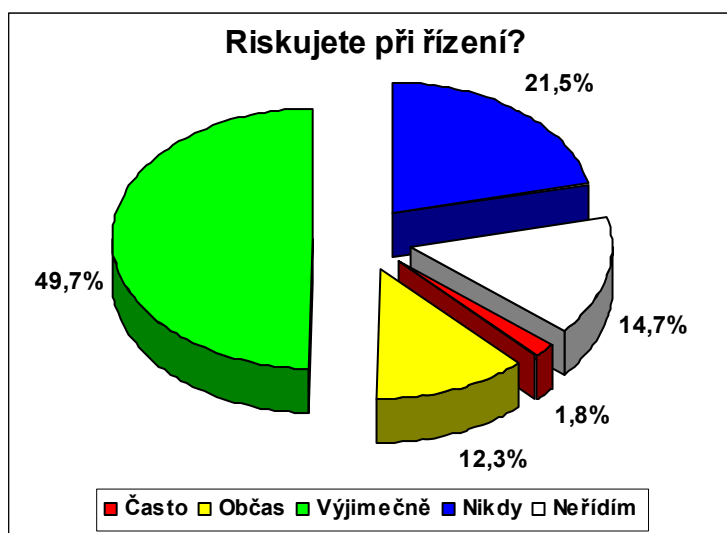
Obr. 7-14: Kolikrát byl odpovídající účastníkem dopravní nehody

Zajímavé je i další zkoumání odpovědí na překračování maximální povolené rychlosti v závislosti na údajích, které osoby o sobě uvedly. Častěji uváděli odpověď častého překračování rychlosti mladší lidé do 24 let (21,6 % z nich) než osoby od 25ti let výše, kde odpověď „často“ vyplnilo cca 10 % dotázaných. V závislosti na místě bydliště stojí za povšimnutí to, že lidé z měst nad 10 000 obyvatel odpověděli, že často překračují maximální povolenou rychlost v 10,1 % oproti lidem z velkého města, kde stejnou odpověď zaškrtnulo 14,3 %. Další zajímavostí je, že nejvíce neřídících osob je z velkého města. Tuto odpověď uvedlo 23,8 % lidí s bydlištěm ve velkém městě, zatímco jen 14,5 % z města a 7,7 % respondentů bydlících v obci. V závislosti na typologii osobnosti stojí za povšimnutí melancholici, kteří často překračují rychlost jen v 3,9 %, zatímco ostatní charakterové typy zaškrtnly odpověď „často“ v cca 13 %.

U otázky, zda respondent dostal již někdy pokutu, odpovědělo 70 lidí (42,9 %) pozitivně. Mnohem častěji dostali pokutu muži a to 64,9 % z nich, zatímco u žen bylo procento výrazně nižší a to 23,3 %. V případě, že respondent pokutu někdy dostal, tak měl uvést za co to bylo. Nejčastěji byla pokuta udělena za překročení maximální povolené rychlosti - celkem 26 odpovědí (tj. 37,1 %), dále za špatné parkování (17,1 %), zavinění dopravní nehody (15,7 %). Jako další pokutované přestupky byly uvedeny například špatný technický stav vozidla, případně neodpovídající povinná výbava vozidla, dále nerozsvícená

světla, nepoužití bezpečnostních pásů, jízda na červenou, jízda do zákazu vjezdu nebo jízda pod vlivem alkoholu.

Následující otázka se respondentů dotazovala na to, zda při řízení riskují. Obdobně, jako u otázky na překračování maximální povolené rychlosti, bylo 24 odpovědí „neřídím“. Jen v naprosto malém procentu odpovědí (1,8 %) byla uvedena odpověď „často“. Navíc tuto odpověď uvedli pouze muži. Nejčastější odpovědí bylo, že respondenti při řízení riskují jen výjimečně. Výsledky jsou vidět v grafu.



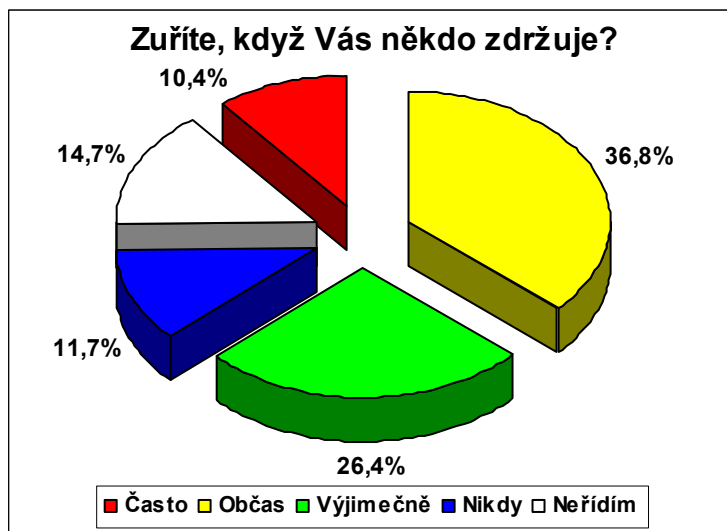
Obr. 7-15: Otázka ohledně riskování za volantem

Při porovnání vůči věkové skupině je vidět, že nejvíce riskují mladí řidiči a se vzrůstajícím věkem lidé při řízení méně riskují. Pokud se zohlední temperament člověka, tak nejvíce riskují cholerici. Odpověď „nikdy“ neriskují uvedlo pouze 5,3 % choleriků, zatímco 24,2 % flegmatiků, 32,4 % sangviniků a 33,3 % melancholiků nikdy při řízení neriskuje.

Další otázkou bylo, zda odpovídající zuří za volantem v případě, že dojde pomalu jedoucí vozidlo, které nemůže předjet. Odpovědi mužů a žen zobrazuje tabulka.

	Muži	Ženy	Celkem
Často	10	7	17
Občas	23	37	60
Výjimečně	31	12	43
Nikdy	10	9	19
Neřídím	3	21	24
Celkem	77	86	163

Tab. 7-11: Zuříte na pomalu jedoucí auto?



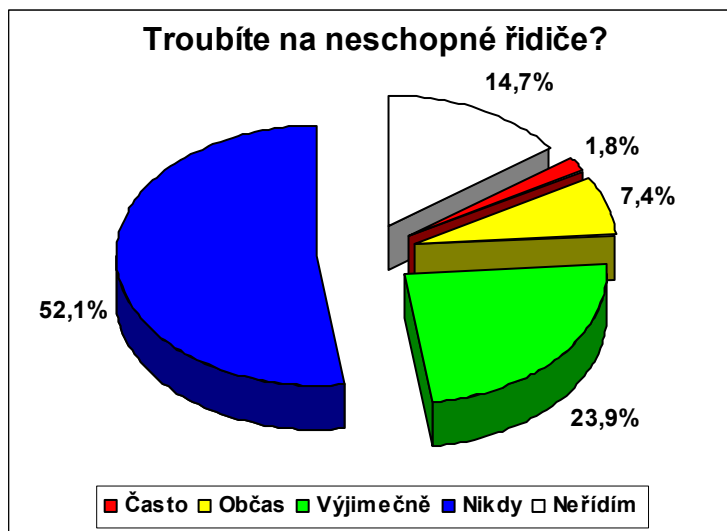
Obr. 7-16: Otázka: Zuříte na pomalu jedoucí auto?

Zajímavostí u této otázky je poměr zuřících mužů a žen, kdy ženy zuří častěji než muži. Muži nejčastěji zaškrtnli odpověď „výjimečně“ zatím co ženy „občas“. V případě, kdy se do vyhodnocení nezapočtou lidé, kteří neřídí, tak odpovědi „často“ a „nikdy“ byly u žen i mužů prakticky vyrovnané, ale poměr odpovědi „občas“ se u žen vůči mužům ještě zvětšil. Obdobně jako u předchozí otázky na riskování, i u této otázky mnohem častěji volili odpověď „často“ mladí lidé do 24 let, a se vzrůstajícím věkem preference této odpovědi opět klesala. Určitou zajímavostí je, že oproti statistikám a předpokladům z dotazníků vyšlo, že méně zuří řidiči, kteří bydlí ve velkém městě. Proti tomu očekávaně vyšel výsledek u typologie osobnosti, kdy se nenašel žádný člověk, který se označil za cholerika a zároveň by nikdy nezuřil na pomalu jedoucí vozidlo před ním. Například flegmatici uvedli odpověď „nikdy“ v 22,6 % odpovědí.

Poslední otázkou přímo související s chováním při řízení byl dotaz na to, zda lidé troubí na řidiče, kterého považují za „neschopného“.

	Muži	Ženy	Celkem
Často	3	0	3
Občas	8	4	12
Výjimečně	24	15	39
Nikdy	39	46	85
Neřídím	3	21	24
Celkem	77	86	163

Tab. 7-12: Troubíte na řidiče, kterého považujete za neschopného?



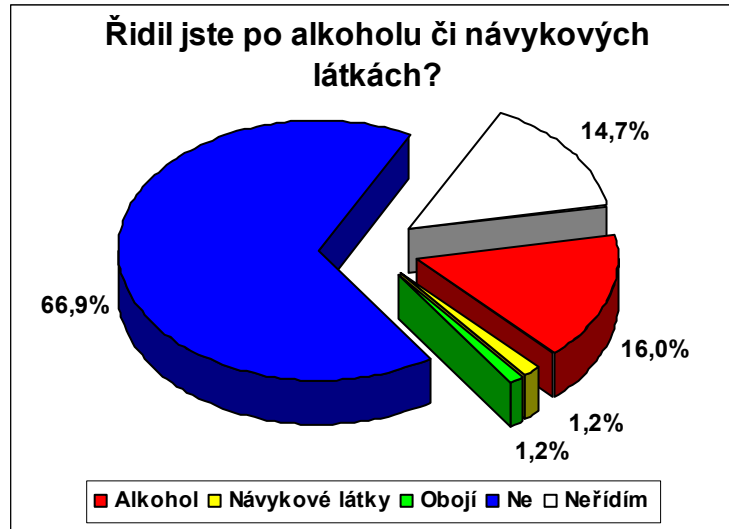
Obr. 7-17: Odpovědi na otázku: Troubíte na řidiče, kterého považujete za neschopného?

Nejméně častou odpovědí na tuto otázku bylo, že troubí často. Tuto odpověď uvedlo pouze 1,8 % dotázaných, přičemž všichni byli muži. Více než polovina dotázaných odpověděla, že nikdy netroubí. V případě, že respondenti troubí, tak je to pouze výjimečně a to ve větší míře u mužů.

Další otázka se dotazovala na to, jestli dotyčný někdy řídil po požití alkoholu či jiných návykových látek. Výsledky zobrazuje níže uvedená tabulka.

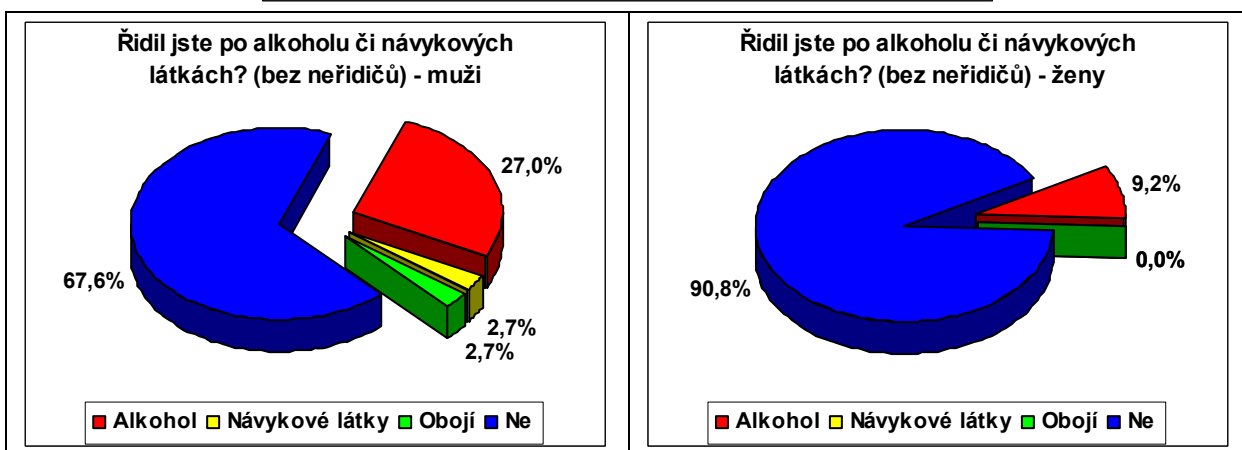
	Muži	Ženy	Celkem
Alkohol	20	6	26
Návykové látky	2	0	2
Obojí	2	0	2
Ne	50	59	109
Neřídím	3	21	24
Celkem	77	86	163

Tab. 7-13: Řízení po alkoholu či jiných návykových látkách



Obr. 7-18: Řízení po alkoholu či jiných návykových látkách

Z výsledků je patrné, že alkohol není pro řidiče tabu. Pokud z vyhodnocení vypustím osoby, které neřídí, a tudíž nemohli řídit po alkoholu nebo návykových látkách, jsou výsledky ještě výraznější. Po alkoholu řídilo celkem 20,1 % dotázaných a po jiných návykových látkách 2,8 % respondentů. Mnohem výraznější rozdíl je také mezi muži a ženami. Mužů, kteří řídili po požití alkoholu, je téměř třicet procent, zatímco u žen je to přibližně každá desátá. Zároveň u žen se nevyskytly v odpovědích jiné návykové látky. V porovnání k věku přiznala alkohol nejvíce skupina 25 - 34 let a to v 30 % odpovědí, naopak nejméně řídili po alkoholu lidé nad 45 let (11,5 %). Z dalších pohledů je zajímavostí, že každý čtvrtý řidič bydlící ve velkém městě řídil po alkoholu, zatímco u města je to 20,3 % a u obce 16,7 %. Naopak po návykových látkách řídili nejčastěji lidé bydlící v obci. Srovnání se vzděláním vychází nejhůře pro vysokoškoláky, kteří řídili po alkoholu v 22,7 % odpovědí. S ohledem na typologii osobnosti nejméně po alkoholu řídí melancholici (9,5 %), dále flegmatici (17,7 %), sangvinici (21,6 %) a nejvíce po alkoholu řídí cholericci (36,8 % odpovědí). Na následujících grafech jsou vidět podíly řízení po alkoholu u všech řidičů a následně u mužů a žen.



Obr. 7-19: Řízení po alkoholu či jiných návykových látkách - bez lidí, kteří neřídí

Druhá otázka spojená s alkoholem za volantem se dotazovala na to, kolik si respondenti myslí, že je řidičů, kteří řídí po alkoholu. Ze 163 dotázaných uvedlo 11 z nich odpověď „nevím“. Ostatních 152 dotázaných uvedlo kolik procent řidičů podle nich usedá za volant po požití alkoholu. Vypočtením aritmetického průměru vyšlo, že dle respondentů řídí po alkoholu 16,32 % řidičů. Z odpovědí je vidět rozdíl mezi muži a ženami. Muži si myslí, že po alkoholu řídí menší množství lidí - aritmetický průměr u nich vyšel 14,92 %, zatímco u žen průměr odpovědí činil 17,58 %. Ostatní základní statistické charakteristiky o této odpovědi jsou uvedeny v následující tabulce.



	<b>Celkem</b>	<b>Muži</b>	<b>Ženy</b>
<b>Aritmetický průměr</b>	16,32	14,92	17,58
<b>Směrodatná odchylka</b>	12,63	11,59	13,38
<b>Medián</b>	15	10	15
<b>Modus</b>	20	10	20
<b>Minimum</b>	1	1	1
<b>Maximum</b>	80	50	80

Tab. 7-14: Kolik procent řidičů řídí pod vlivem alkoholu?

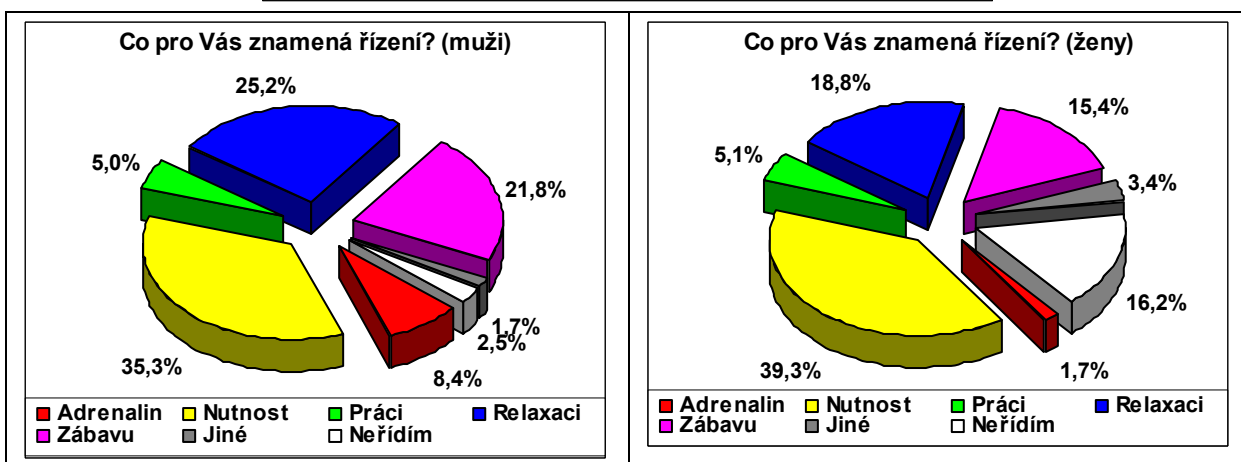
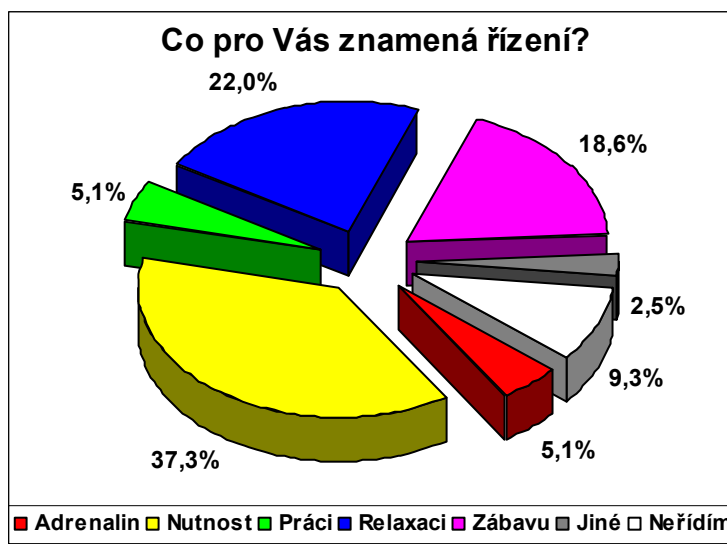
Z pohledu věku, vzdělání a místa bydliště se průměrná hodnota odpovědi příliš nelišila. Rozdílnou hodnotu uváděli introverti a extroverti. Zatímco introverti si myslí, že pod vlivem alkoholu řídí 14,4 % řidičů, tak průměrné číslo uvedené extroverty bylo vyšší, konkrétně 18,2 %. Rozdíly byly také v odpovědích podle typologie osobnosti. Nejvyšší hodnotu uvedli cholericí, kteří si myslí, že na silnicích se pohybuje průměrně 20,2 % řidičů pod vlivem alkoholu. Jen s těsným odstupem za cholericí jsou sangvinici, u nichž byla průměrná hodnota 19,9 %. Melancholici si myslí, že s alkoholem v krvi řídí 14,7 % řidičů a flegmatici udali nejnižší průměrnou hodnotu a to 13,7 % řidičů.

Zajímavostí je porovnání obou otázek zabývajících se alkoholem za volantem a to konkrétně, zda dotazovaný sám řídil pod vlivem alkoholu a ve druhém případě kolik řidičů v tomto stavu podle nich řídí. V případě vynechání osob které neřídí, se k alkoholu za volantem přiznalo 20,1 % (se započtením odpovědi „neřídím“ je to 17,2 % respondentů) a pokud měli odhadnout kolik procent řidičů po alkoholu řídí, tak vyšlo 16,3 %. Z těchto dvou výsledků je vidět, že výsledky si přibližně odpovídají.

V poslední otázce spadající do této části vyhodnocení dotazníku měli respondenti určit, co pro ně znamená řízení automobilu. Mohlo se zaškrtnout více odpovědí z předpřipravených, nebo dopsat svoji vlastní. Celkem bylo uvedeno 236 odpovědí, zatímco respondentů bylo 163. Výsledky jsou vidět v následující tabulce a grafech.

	Muži	Ženy	Celkem
Adrenalin	10	2	12
Nutnost	42	46	88
Práci, námahu	6	6	12
Relaxaci, odpočinek	30	22	52
Zábavu	26	18	44
Jiné	2	4	6
Neřídím	3	19	22
<b>Celkem</b>	<b>119</b>	<b>117</b>	<b>236</b>

Tab. 7-15: Odpovědi na otázku co pro lidi znamená řízení automobilu



Obr. 7-20: Odpovědi na otázku co pro lidi znamená řízení automobilu a porovnání mužů a žen

Z vyhodnocení je vidět, že pro 37,3 % dotázaných je řízení automobilu nutností, kterou potřebují k životu ať už proto, že musí dojíždět do práce, nebo musí řídit právě v práci. O něco větší nutnost je řízení vozidla pro ženy. Druhou nejčastější odpovědí u žen

i mužů byla varianta, že je to relaxace a odpočinek, celkově pro 22,0 % dotázaných. Třetí nejčastější odpovědí byla zábava. Zajímavé je, že přibližně 5 % dotázaných (a 8,4 % mužů) uvedla, že řízení vozidla je pro ně adrenalin.

Při zohlednění věku byla odpověď „adrenalin“ uvedena u mladých řidičů do 24 let a to ve dvou třetinách odpovědí. „Nutností“ je řízení automobilu nejčastěji pro střední generaci od 25 do 44 let. „Relaxací“ je řízení nejvíce pro lidi od 25 do 34 let a „zábavou“ pro nejmladší do 24 let. Ve vztahu k místu bydliště jsou výsledky vyrovnané až na odpověď „nutnost“ a „relaxace, odpočinek“, které byly nejméně preferované u lidí žijících ve velkých městech, což lze přisoudit tomu, že v těchto městech je velmi dobrá hromadná doprava, takže řízení není pro ně nutnost, ale jsou tam častěji zácpy a řízení v tomto případě nelze považovat za odpočinek. Při pohledu na typologii osobnosti se nejvíce vymykala odpověď „relaxace, odpočinek“, kterou uvedlo 48,1 % flegmatiků. V odpovědi bylo možno i doplnit vlastní variantu co pro respondenta znamená řízení automobilu. Nejčastěji byl uveden stres.

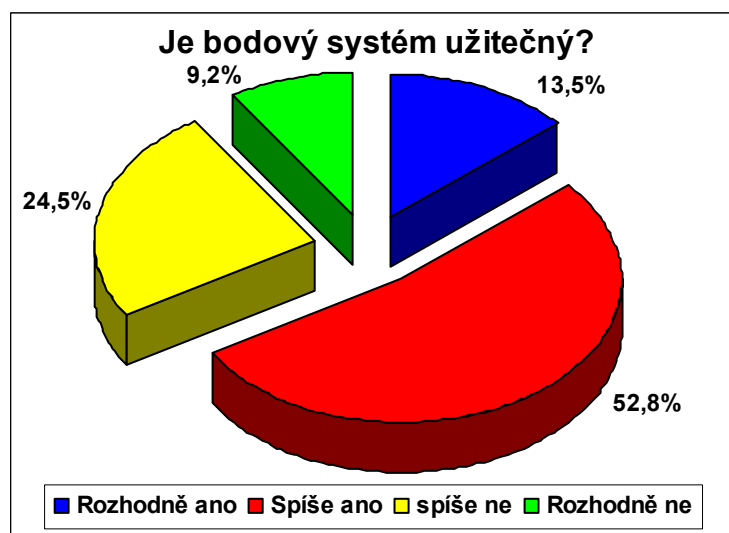
#### 7.5.4 Bezpečnost na silnicích

Mezi jednu z forem prevence bezpečnosti silničního provozu patří i bodový systém, kdy za určité konkrétní přestupky dostává řidič body, a po získání maximálního počtu bodů přichází o řidičský průkaz. Po uplynutí doby může žádat o jeho navrácení. Bodový systém by měl tedy působit jako prevence a nástroj k zvýšení bezpečnosti provozu na silnicích. V České republice byl bodový systém zaveden od 1.7.2006 pomocí novelizace zákona č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích). Maximální počet bodů, po kterém následuje odebrání řidičského průkazu na jeden rok, byl stanoven na 12 bodů. Respondenti měli odpovědět v dotazníku na otázku, zda je podle nich současný bodový systém užitečný.

	Muži	Ženy	Celkem
<b>Rozhodně ano</b>	12	10	22
<b>Spíše ano</b>	36	50	86
<b>Spíše ne</b>	20	20	40
<b>Rozhodně ne</b>	9	6	15

Tab. 7-16: Odpovědi, zda je současný bodový systém užitečný

Z tabulky je vidět, že odpovědi mužů a žen jsou přibližně vyrovnané. Za rozhodně užitečný považuje současný bodový systém 13,5 % dotázaných a za spíše užitečný 52,8 %. Je vidět, že tedy dvě třetiny lidí považují bodový systém za dobrý. Pouze necelých 10 % respondentů odpovědělo, že bodový systém není rozhodně užitečný. Z pohledu ostatních identifikačních údajů byly odpovědi vyrovnané a žádná kategorie respondentů se výraznějším způsobem neodlišovala.



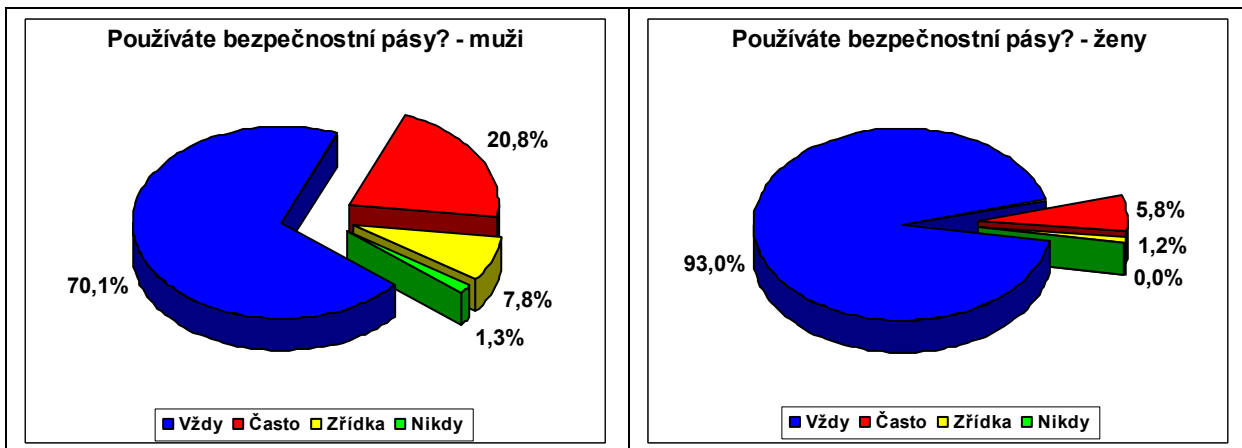
Obr. 7-21: Graf užitečnosti současného bodového systému

Na bodový systém navazovala otázka, v níž měli dotázaní odpovědět, kolik již mají nyní obdržených bodů. Ze 163 dotázaných vlastní řidičský průkaz 150 z nich a bez bodového záznamu je 133 respondentů (88,7 %). Alespoň jeden bod má na svém kontě 11,3 % řidičů. Mírně více je mužů, kteří obdrželi nějaký bod za dopravní přešůpek, přesněji 14,7 % mužů oproti tomu žen je 8,0 % s body. Pokud řidič má body, tak nejčastěji to byly body 2 (5,3 % ze všech řidičů a přibližně polovina z těch, kteří nějaký bod mají). V dotazníku se objevil i jeden řidič, který dosáhl maximální hranice 12 bodů a přišel tedy na jeden rok o řidičský průkaz. Druhým nejvyšším počtem bodů bylo 9.

Další otázkou související s bezpečností na silnicích byl dotaz, zda odpovídající používají v autě bezpečnostní pásy. Výsledky jsou zaznamenány v tabulce a grafu.

	Muži	Ženy	Celkem
Vždy	54	80	134
Často	16	5	21
Zřídka	6	1	7
Nikdy	1	0	1
Celkem	77	86	163

Tab. 7-17: Používání bezpečnostních pásů v autě



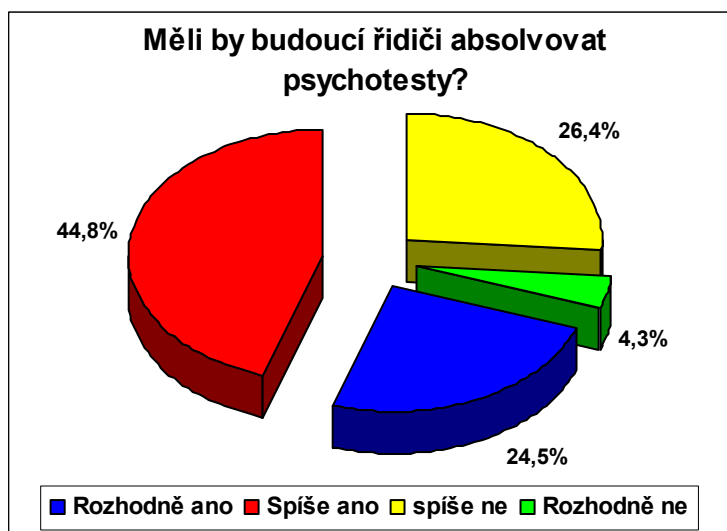
Obr. 7-22: Používání bezpečnostních pásů v autě a porovnání mužů a žen

Z výše uvedených výsledků je vidět, že velká většina dotázaných používá bezpečnostní pásy v autě vždy (82,2 % odpovědí), případně je používají často (12,9 %). Jen jediná odpověď byla, že nikdy nepoužívá v autě pásy. Z porovnání mezi pohlavími je vidět, že v tomto ohledu jsou daleko zodpovědnější ženy, které odpověděly, že používají pásy vždy v 93 % případů, naproti tomu muži stejnou odpověď zvolili jen v 70,1 % případů.

Závěrečnou otázkou spadající pod bezpečnost byl dotaz, zda by měli budoucí řidiči absolvovat psychotesty pro získání řidičského průkazu, a dále měli svoji odpověď případně odůvodnit.

	Muži	Ženy	Celkem
<b>Rozhodně ano</b>	25	15	40
<b>Spíše ano</b>	31	42	73
<b>Spíše ne</b>	16	27	43
<b>Rozhodně ne</b>	5	2	7
<b>Celkem</b>	77	86	163

Tab. 7-18: Měli by budoucí řidiči absolvovat psychotesty?



Obr. 7-23: Měli by budoucí řidiči absolvovat psychotesty?

Téměř 70 % respondentů by psychotesty podporovalo, a čtvrtina z nich by byla rozhodně pro. Mezi odpověďmi mužů a žen nebyl výraznější rozdíl. Z pohledu věku by nejméně podporovali psychotesty mladí lidé do 24 let, kteří v 37,8 % uvedli odpověď „spíše ne“. Zajímavý trend byl v porovnání se vzděláním, kde se vzrůstajícím vzděláním mírně rostl vliv odpovědi „spíše ne“ na úkor „rozhodně ano“. Podobně zajímavé výsledky vyšly i při porovnání s typologií osobnosti, kdy nejméně podporují psychotesty cholerici (pouze 18,2 % jich zvolilo odpověď „rozhodně ano“ a 45,5 % odpověď „spíše ano“).

Druhou částí této otázky mělo být zdůvodnění, proč si lidé myslí, že by měly případně neměly být zavedeny psychotesty při získávání řidičského průkazu. Odpovědi

byly velice různorodé. V několika případech se objevila naprosto totožná odpověď a to, že automobil je zbraň. Často bylo zmiňováno to, že by se částečně předešlo případům, kdy agresivní řidič si vybíjí zlost na silnici a ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu ať už svojí přílišnou agresivitou nebo nepřiměřeně rychlou jízdou. Objevilo se i to, že by byl spíš lepší řidičský průkaz „na zkoušku“ například na dva roky a během nich by se nový řidič nesměl dopustit závažnějšího dopravního přestupku a až poté by mu byl vydán normální řidičský průkaz. Poslední více zmiňovanou odpovědí podporující psychotesty bylo poukázání na to, že dnes získat řidičský průkaz je vesměs velmi jednoduché. Nejvíce to vystihuje tato odpověď: *„Dnes dokáže udělat zkoušky a získat řidičák každý „blbec“ aniž umí opravdu řídit.“* Hodně také bylo zmiňováno, že případné psychotesty by snížily možnost vydání řidičského průkazu osobám nezpůsobilým řídit (ať už z jakéhokoliv důvodu). Tyto varianty lze shrnout do jedné z odpovědí, jejíž autorkou je žena: *„Zabránilo by to vydávání řidičského průkazu osobám nezpůsobilým řídit. Otázkou ovšem je, kolik řidičských průkazů by bylo vůbec vydáno...“*

Naproti tomu byly odpovědi, které argumentovaly proti zavedení psychotestů. Nejčastěji to bylo to, že ani psychotesty nemusí některé věci odhalit a vyhodnocení a rozhodnutí je na lékařích, kteří se mohou také zmýlit, případně by se těžko nastavovala hranice co je ještě v pořádku a co ne, když každý člověk je individuální osobnost. Stejně tak se může testovaný člověk chovat ve všech situacích normálně a jen při určité shodě okolností za volantem se projeví jeho agresivní chování. Jako jednu z odpovědí proti psychotestům uvádím tuto: *„Nemyslím, že by to něco změnilo, netuším nakolik dokáží psychotesty odhadnout člověka ve vypjatých situacích, nakolik by dokázaly odhalit nějakým způsobem narušené osobnosti, které by ohrožovaly životy při řízení (vycházím i z toho, že po řadě psychotestů doktoři pustí devianta na svobodu s tím, že není pro společnost nebezpečný, ale on např. znovu znásilní, takže k čemu psychotesty...).“* Autorkou této odpovědi je opět žena.

Názory na psychotesty jsou tedy z pohledu respondentů velice různorodé. V České republice zatím nejsou pro normální řidiče povinné, výjimku tvoří určitá část řidičů z povolání, kteří musí psychotesty povinně absolvovat. Druhou výjimkou jsou řidiči, kteří dosáhli maximálního počtu bodů a na rok přišli o řidičský průkaz. Po uplynutí ročního zákazu řízení může vybodovaný řidič požádat o navrácení řidičského oprávnění, ale podle

zákona č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích) § 123d (Vrácení řidičského oprávnění) odstavec 3 je mimo přezkoušení z odborné způsobilosti povinen předložit posudek o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření.<sup>318</sup>

## **7.6 Shrnutí průzkumu**

Průzkum pro účely diplomové práce vyplnilo celkem 163 respondentů. Pro tuto práci je to dostatečný počet, z něhož lze vyvozovat určité závěry.

Z výsledků vyplynulo, že většina lidí vlastní řidičské oprávnění, přičemž nejčastěji je to řidičské oprávnění pro skupinu B, tj. pro řízení osobního automobilu. Nejčastěji lidé vykonávají zkoušky pro získání řidičského průkazu hned po dovršení minimální věkové hranice pro jeho získání. Jen minimum dotázaných dělá řidičské zkoušky v pozdějším věku. Pokud člověk má řidičský průkaz, tak prakticky všichni muži i aktivně řídí, zatímco ženy jsou v tomto ohledu na tom hůře, protože každá pátá žena aktivně vůbec neřídí.

Účastníkem dopravní nehody byla přibližně polovina dotázaných. Nejčastěji respondenti byli u nehody v roli řidiče, následováno rolí spolujezdce. Pokud měli respondenti nehodu, tak muži po nehodě většinou neměli strach znovu řídit automobil nebo automobilem jet, zatímco téměř polovina žen měla strach buď řídit nebo jet. V případě, že k dopravní nehodě dojde, tak lidé ví, jak by se měli v takové situaci zachovat a i si myslí, že znají základy první pomoci.

Respondenti také měli ohodnotit, jak se chovají jako řidiči. Nejčastějším prohřeškem je překračování maximální povolené rychlosti, kdy značná část přiznala, že rychlost překračuje často. Zároveň to byl nejčastější důvod udělení pokuty. Naproti tomu jen přibližně každý pátý člověk při řízení riskuje. Pokud ale člověk dojede pomalejší auto a nemůže ho předjet, tak spíše to respondenty naštvě a rozčílí se, ale pouze v minimálním množství případů na tyto řidiče začnou troubit. Vážným prohřeškem je jízda pod vlivem alkoholu nebo návykových látek. Řízení po alkoholu přiznal přibližně každý pátý dotázaný a zároveň si respondenti myslí, že také každý pátý řidič jezdí pod vlivem alkoholu.

---

<sup>318</sup> Česká republika. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: č. 361/2000 Sb. 2000. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/silnicni-doprava.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm)



Řízení automobilu je nejčastěji denní nutností a teprve až potom relaxací nebo odpočinkem. Většina lidí přitom dbá na svoji bezpečnost a používá vždy bezpečnostní pásy. V tomto ohledu jsou zodpovědnější ženy než muži. Názor na zavedení a absolvování psychotestů se různil, ale dvě třetiny respondentů by se k zavedení psychotestů přiklánělo z důvodu, aby se omezila agresivita na silnicích a řidičský průkaz nezískal naprosto každý bez ohledu na jeho duševní i psychické zdraví.

Z počtu vyplněných dotazníků v rámci průzkumu lze vyvodit některé výše uvedené závěry, ale nelze z něj vyvozovat obecně platné závěry pro celou společnost a všechny řidiče, neboť to by musel být počet respondentů řádově větší.

## Závěr

Diplomová práce se blíže zabývá psychickými aspekty dopravní psychologie. Lidé vždy toužili po pohybu, ale až postupem času se podařilo zkonstruovat první vozidlo. Od té doby vývoj automobilů značně pokročil a vzrostla i jejich produkce. V současnosti je na celém světě evidována více než jedna miliarda automobilů. S narůstajícím počtem automobilů roste rovněž i nehodovost, u které se na první místo v příčinách staví lidský činitel. Ve své práci jsem chtěla vytvořit ucelený obraz na osobnost řidiče automobilu.

Teoretická část se věnuje historii dopravy, v níž je poukázáno na vývoj kola, který byl základním kamenem, který vedl k rozvoji vozidel až po zkonstruování prvního automobilu. Tato kapitola zároveň přináší pohled na automobily v současnosti a možnou budoucí perspektivu. V práci jsou popsány osobnostní charakteristiky řidiče, se zaměřením na temperament, motivaci, inteligenci, schopnosti a emoce. Součástí tvoří i pohled na odlišnost mezi muži a ženami. Podrobněji se také zabývám psychologickou analýzou činnosti řidiče, jeho kognitivními procesy a typy řidičů. V závěru je popsána problematika dopravních nehod.

Z teoretické části vyplývá, že bezproblémoví řidiči mají přiměřené sebevědomí, snadno se přizpůsobí okolí, jsou emočně stabilní a spolehliví. Významnou roli sehrávají emoce řidiče. Jestliže jedinec pocítuje negativní emoce, má špatnou náladu či vztek, mohou tyto emoce tlumit jeho pozornost a snižovat reakční schopnosti. Rovněž inteligence by se u řidiče měla pohybovat okolo průměrných hodnot. U řidiče je důležitá jeho pozornost, která ovšem může být narušena velkým duševním napětím nebo prováděním činností, které nesouvisejí s řízením automobilu. Rovněž rychlost reagování závisí na aktuálním zdravotním a psychickém stavu jedince.

Jedinec, který je emočně labilní, extrovertní, trpící depresivními pocity, inklinující k agresivnímu jednání nebo řídí automobil pod vlivem alkoholu je považován za rizikového. A právě požití alkoholu před jízdou, je jednou z častých příčin dopravních nehod.

Praktická část se skládá z dotazníkového šetření a jeho následného vyhodnocení. Jednalo se o náhodné dotazování a průzkumu se účastnilo 163 respondentů. Z výsledků

vyplývalo, že téměř polovina respondentů již byla účastníkem dopravní nehody, přičemž mnohem častěji byli účastníky nehody muži. V roli řidiče bylo u dopravní nehody 65 dotázaných a v roli spolujezdce 33 lidí. Někteří však byli účastníky ve více rolích, například v roli řidiče i v roli spolujezdce. Ukázalo se, že lidé, kteří prožili dopravní nehodu bez ohledu na to v jaké roli se tak stalo, tak zhruba čtvrtina z nich měla posléze strach buď automobilem jet nebo jej řídit. Výsledky rovněž přinesly poznatek, že po alkoholu řídil každý pátý dotázaný. Zajímavé byly odpovědi respondentů a jejich názor na psychotesty pro budoucí řidiče. Ukázalo se, že téměř dvě třetiny lidí by případné zavedení psychotestů podporovalo.

Z vypracovaného průzkumu diplomové práce lze vyvodit některé uvedené závěry, které ale nelze paušalizovat na celou společnost.

Tématika dopravní psychologie je dnes velmi aktuální a s narůstajícím počtem dopravních nehod a úmrtí s nimi spojených je toto téma v dnešní době naléhavé. Dopravní psychologií se zabývá mnoho odborníků a na danou problematiku bylo vydáno několik významných publikací. Při případném rozšíření této práce by bylo jistě zajímavé zaměřit se na psychiku osob, kteří prožili vážnou dopravní nehodu.

## Literatura

### Monografie:

ASENDORPF, J. *Psychologie der Persönlichkeit*. Berlin: Springer Medúzin Verlag, 2007. 527 s. ISBN 13 978-3-540-71684-6

ATKINSON, R. *Psychologie*. Praha: Victoria Publishing, 1995. 857 s. ISBN 80-85605-352-X

BALCAR, K. *Úvod do studia psychologie osobnosti*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983. 231 s. ISBN 14-343-83

BARRETT, L. *Evoluční psychologie člověka*. Praha: Portál, 2007. 552 s. ISBN 978-80-7178-969-7

BAŠTECKÁ, B. *Psychologická encyklopedie: aplikovaná psychologie*. Praha: Portál, 520 s. ISBN 978-80-7367-470-0

BENA, E. *Psychologie a fyziologie řidiče*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1962. 216 s. ISBN 31-055-62

BERAN, T. *Dopravní nehody: Právní rádce pro každého řidiče*. Brno: Computer Press, 2007. 171 s. ISBN 978-80-251-1791-0

BLATNÝ, M. *Psychologie osobnosti*. Praha: Grada Publishing, 2010. 304 s. ISBN 978-80-247-3434-7

ČÁP, J. *Psychologie*. 3. vyd. Praha: H&H, 1990. 206 s. ISBN 80-86022-36-6

ČERNOCHOVÁ, Z. *Partnerská nevěra a její psychické důsledky*. České Budějovice 2010. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Teologická fakulta. Katedra psychologie. Vedoucí práce PhDr. Jan Polivka

ČÍRTKOVÁ, L. *Policejní psychologie*. 3. vyd. Praha: Portál, 2000. 256 s. ISBN 80-7178-475-3

GÁL, F. *Násilí*. Praha: EGEM, 1994. 143 s. ISBN 80-85395-41-X

HARTL, P. *Psychologický slovník*. Praha: Portál, 2000. 776 s. ISBN 80-7178-303-X

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3

HEWSTONE, M. *Sociální psychologie*. Praha: Portál, 2006. 776 s. ISBN 80-7367-092-5

CHORVÁT, F. *Člověk za volantem*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1982. 142 s. ISBN 31-023-82

KAŇOK, M. *Statistické metody v managementu*. Praha: ČVUT, 2002. s. 242. ISBN 80-01-02539-X.

KOHOUTEK, R. *Poznávání a utváření osobnosti*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2001. 275 s. ISBN 80-7204-200-9

KOUDELKOVÁ, A. *Psychologické otázky delikvence*. Praha: Victoria Publishing, 1995. 114 s. ISBN 80-7187-022-6

KOUKOLÍK, F. *O vztahu lidského mozku a chování*. Praha: Karolinum, 1997. 256 s. ISBN 80-7184-276-1

KRAJINA, L. *Jsme lepší než zvířata?*. Olomouc: Votobia, 1999. 159 s. ISBN 80-7198-369-1

KUBA, A. *Automobil v srdci Evropy*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1986. 312 s. ISBN 31-024-86-09-

LARGO, M. *Jak odejít na věčnost*. Praha: Dobrovský, 2008. 430 s. ISBN 978-80-87124-37-6

MIKŠÍK, O. *Psychologická charakteristika osobnosti*. Praha: Karolinum, 2007. 273 s. ISBN 978-80-246-1304-8

NAKONEČNÝ, M. *Psychologie osobnosti*. 2. rozš. vyd. Praha: Academia, 2009. 620 s. ISBN 978-80-200-1680-5

NAKONEČNÝ, M. *Psychologie téměř pro každého*. Praha: Academia, 2004. 318 s. ISBN 80-200-1198-6

NAKONEČNÝ, M. *Úvod do psychologie*. Praha: Academia, 2003. 507 s. ISBN 80-200-0993-0

NAKONEČNÝ, M. *Základy psychologie*. Praha: Academia, 1998. 590 s. ISBN 80-200-0689-3

NAKONEČNÝ, M. *Základy psychologie*. Praha: Academia, 2002. 590 s. ISBN 80-200-0689-3

PLHÁKOVÁ, A. *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia, 2004. 472 s. ISBN 80-200-1086-6

PRAŠKO, J. *Psychiatrie*. Praha: Informatorium, 2003. 191 s. ISBN 80-7333-002-4

- PRUŽINSKÁ, J. *Psychológia osobnosti*. Bratislava: Občianske združenie Sociálna práca, 2005. 152 s. ISBN 80-89185-05-3
- RAHN, E. *Psychiatrie*. Praha: Grada Publishing, 2000. 466 s. ISBN. 80-7169-964-0
- ŘÍČAN, P. *Psychologie osobnosti: Obor v pohybu*. 6. revid. A dopl.vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. 208 s. ISBN 978-80-247-3133-9
- ŘÍČAN, P. *Psychologie*. Praha: Portál, 2005. 288 s. ISBN 80-7178-923-2
- SMĚKAL, V. *O lidské povaze*. Brno: Cesta, 2005. 203 s. ISBN 80-7295-069-X
- SPURNÝ, J. *Psychologie násilí*. Praha: Eurounion, 1996. 134 s. ISBN 80-85858-30-4
- STUHLÍKOVÁ, I. *Základy psychologie emocí*. Praha: Portál, 2002. 232 s. ISBN 80-7178-553-9
- ŠIMEK, J. *Lidské pudy a emoce: Jak jim porozumět a jak s nimi žít*. Praha: Lidové noviny, 1995. 215 s. ISBN 80-7106-121-2
- ŠTIKAR, J. *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006. 217 s. ISBN 80-246-1096-5
- ŠTIKAR, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2
- VACÍNOVÁ, M. *Psychologie*. 2. rozš. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2010. 240 s. ISBN 978-80-7452-008-2
- VÁGNEROVÁ, M. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. Praha: Portál, 1999. 448 s. ISBN 80-7178-214-9

VÁGNEROVÁ, M. *Vývojová psychologie*. Praha: Portál, 2000. 522 s. ISBN 80-7178-308-0

VÁGNEROVÁ, M. *Základy obecné psychologie*. Liberec: Technická univerzita, 2007. 91 s. ISBN 978-80-7372-283-8

VÝROST, J. *Sociální psychologie*. 2. přepr. vyd. Praha: Grada Publishing, 2008. 408 s. ISBN 978-80-247-1428-8

ZVOLSKÝ, P. *Speciální psychiatrie*. Praha: Karolinum, 2005. 206 s. ISBN 80-7184-203-6

*Kompendium sociální nauky církve*. Kostelní Vydří: Karmelitánské nakladatelství, 2008. 534 s. ISBN 978-80-7195-014-1

*Universum*. Praha: Euromedia Group, 2003. 1303 s. ISBN 80-242-1069-X

### **Časopisecké statě:**

BENEŠOVSKÁ, J. Agresivita za volantem. *Moje psychologie*, 2009, č. 6/2009

### **Elektronické dokumenty:**

ATTLEE, Z. What is Traffic Psychology? (Discussion event). In: *Test Publishers & Consulting Psychologists in Africa* [online]. 22. dubna 2010 [cit. 10. prosince 2011]. Dostupné z: <http://www.psychologyafrica.com/2010/04/traffic-psychology/>



AUER, G. A genius whose three-wheeler is seen as the first car. *European Automotive Hall of Fame* [online]. [cit. 7. ledna 2012]. Dostupné z:  
<http://www.autonews.com/files/euroauto/inductees/benz.htm>

BELLIS, M. Karl Benz (Carl Benz). *About.com* [online]. [cit. 7. ledna 2012]. Dostupné z:  
<http://inventors.about.com/library/inventors/blbenz.htm>

BUDSKÝ, R. Dopravně bezpečnostní kampaně. *Studiotwist.eu* [online]. [cit. 4. února 2012]. Dostupné z: <http://www.studiotwist.eu/get.php?id=54>

BUREŠ, D. Na planetě Zemi je už více než miliarda aut. *Auto.cz* [online]. 18. srpna 2011 [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/na-planete-zemi-uz-vice-nez-miliarda-aut-60938>

DVOŘÁK, F. Ve Francii musí mít řidiči alkotester. Platí to i pro Čechy. *Idnes.cz* [online]. 14. března 2012 [cit. 20. března 2012]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/ve-francii-musi-mit-ridici-alkotester-plati-to-i-pro-cechy-pmn-/automoto.aspx?c=A120313\\_135920\\_automoto\\_fdv](http://auto.idnes.cz/ve-francii-musi-mit-ridici-alkotester-plati-to-i-pro-cechy-pmn-/automoto.aspx?c=A120313_135920_automoto_fdv)

GARRIGAN, K. New and Emerging Theories of Intelligence. *Human Intelligence* [online]. 2001 [cit. 27. února 2012]. Dostupné z: <http://www.indiana.edu/~intell/emerging.shtml>

HALAMKA, J. Alkohol zmenšuje zorné pole. Ani pomalá jízda pak není bezpečná. *Idnes.cz* [online]. 20. března 2012 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z:  
[http://auto.idnes.cz/alkohol-zmensuje-zorne-pole-ani-pomala-jizda-pak-neni-bezpecna-pb1-/automoto.aspx?c=A120314\\_113621\\_automoto\\_hig](http://auto.idnes.cz/alkohol-zmensuje-zorne-pole-ani-pomala-jizda-pak-neni-bezpecna-pb1-/automoto.aspx?c=A120314_113621_automoto_hig)

HALAMKA, J. Nejrychlejší auto světa předhoní i kulku z pistole. Má jet 1600 km/h. *Idnes.cz* [online]. 19. února 2011 [cit. 23. ledna 2012]. Dostupné z:  
[http://auto.idnes.cz/automoto.aspx?c=A110218\\_165652\\_automoto\\_hig](http://auto.idnes.cz/automoto.aspx?c=A110218_165652_automoto_hig)

HAVLÍK, K. Dopravní chování dnešních řidičů je sebevědomější. *Sumavanet.cz* [online]. [cit. 2. března 2012]. Dostupné z: <http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=92&burl=>

HORÁK, P. Ženy a muži za volantem. *Autoweb.cz* [online]. 10. srpna 2005 [cit. 1. března 2012]. Dostupné z: <http://www.autoweb.cz/zeny-a-muzi-za-volantem/>

KENDRA, Ch. What Is Emotional Intelligence?. *About.com* [online]. [cit. 27. února 2012]. Dostupné z: <http://psychology.about.com/od/personalitydevelopment/a/emotionalintell.htm>

KLIMÁNKOVÁ, G. Vyplatí se přestavba vozidla na LPG, CNG nebo jiná alternativní paliva?. *Měšec.cz* [online]. 30. dubna 2009 [cit. 18. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.mesec.cz/clanky/vyplati-se-prestavba-vozidla-lpg-cng-elektro-vodik/>

KOPECKÁ, H. Psychologické aspekty slyšitelnosti akustického signálu. *Ibesip.cz* [online]. 10. března 2011 [cit. 21. března 2012]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/files/=4019/BESIP\\_vliv\\_OBU.DOC](http://www.ibesip.cz/files/=4019/BESIP_vliv_OBU.DOC)

KOS, Z. Rozhodovací procesy v životním prostředí: Teoretický základ. *Cvut.cz* [online]. [cit. 22. března 2012]. Dostupné z: [http://storm.fsv.cvut.cz/on\\_line/rpz/Uvod.pdf](http://storm.fsv.cvut.cz/on_line/rpz/Uvod.pdf)

LACINA, J. *Vznik a vývoj automobilu* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Vedoucí práce PaedDr. Alena Poláchová, Ph.D. Dostupné z: [http://theses.cz/id/55v4nz/Jan\\_Lacina\\_zaverecna\\_bc\\_prace.pdf](http://theses.cz/id/55v4nz/Jan_Lacina_zaverecna_bc_prace.pdf)

MACKŮ, I. Proč selháváme za volantem. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 1. října 2006 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/proc-selhavame-za-volantem/>

MACKŮ, I. Profesionální řidič a zdroje zátěže. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2005 [cit. 1. února 2012]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=157>

MALECHA, M. Detroitská Ford Motor Company spouští výrobu nového automobilu. *Neaktuality.cz* [online]. 27. září 2010 [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.neaktuality.cz/veda-technika/detroitaska-ford-motor-company-spousti-vyrobu-noveho-automobilu/>

NEUHEUSER, M. *Řízení vozidel po užití alkoholických nápojů* [online]. [cit. 23. března 2012]. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Vedoucí práce. Mgr. Jakub Hladík, Dostupné z: <https://portal.utb.cz/wps/portal/prohlizeni>

PECÁK, R. Bugatti se vrátilo na pozici nejrychlejšího auta světa. *Aktuálně.cz* [online]. 12. července 2010 [cit. 19. ledna 2012]. Dostupné z: <http://auto.aktualne.centrum.cz/clanek.phtml?id=672644>

PROCHÁZKOVÁ, Z. Vizuální vnímání řidiče z hlediska psychologie. *Zdn.cz* [online]. 10. prosince 2010 [cit. 10. března 2012]. Dostupné z: <http://www.zdn.cz/clanek/sestra/vizualni-vnimani-ridice-z-hlediska-psychologie-456627>

REHNOVÁ, V. Mladí řidiči a dopravní nehodovost. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2007 [cit. 24. února 2012]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=493>

REHNOVÁ, V. Rozptýlení pozornosti řidiče. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2006 [cit. 19. března 2012]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=301>

REHNOVÁ, V. Vybrané aspekty řidičské způsobilosti. *Centrum dopravního výzkumu. 2004* [cit. 12. února 2012] Dostupné z: [http://old.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2\\_4.pdf](http://old.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2_4.pdf)

RYBECKÝ, V. Aut už je víc než miliarda. *Autoweek.cz* [online]. 16. srpna 2011 [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: [http://www.autoweek.cz/cs-aktuality-narocni\\_cinane-1441](http://www.autoweek.cz/cs-aktuality-narocni_cinane-1441)

STOJAN, M. *Doprava a systémy dopravní výchovy 1* [online]. [cit. 14. ledna 2012].  
Dostupné z: <http://www.ped.muni.cz/win/f/teach/Dopravn%C3%ADV1A.pdf>

ŠMEJKAL, P. Auto bez řidiče. *21století.cz* [online]. 17. května 2011 [cit. 24. ledna 2012].  
Dostupné z: <http://21století.cz/blog/2011/05/17/auto-bez-ridice/>

ŠUCHA, M. Agresivita na cestách. *Upol.cz* [online]. 2009 [cit. 2012-03-28]. Dostupné z:  
[http://www.ff.upol.cz/fileadmin/user\\_upload/FF-katedry/psychologie/Sborniky\\_a\\_monografie/Sucha/agresivita\\_na\\_cestach\\_sucha.pdf](http://www.ff.upol.cz/fileadmin/user_upload/FF-katedry/psychologie/Sborniky_a_monografie/Sucha/agresivita_na_cestach_sucha.pdf)

TESAŘÍK, J. Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2011. *Policie.cz* [online]. 11. ledna 2012 [cit. 25. března 2012]. Dostupné z:  
<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

TESAŘÍK, J. Statistika nehodovosti. *Policie.cz* [online]. [cit. 25. března 2012]. Dostupné z:  
<http://www.policie.cz/soubor/2011-12-grafy-pdf.aspx>

WEINBERGER, J. Nepřiměřená rychlost jako příčina nehod mladých řidičů. *Observační bezpečnosti dopravního výzkumu* [online]. 2002 [cit. 5. března 2012]. Dostupné z:  
<http://www.czrso.cz/index.php/observ/504/www.cyklostrategie.cz/cz/observ/541/index.php?id=272>

ZAORAL, A. Manuál doporučených psychodiagnostických metod. In: *Ministerstvo dopravy* [online]. 2010 [cit. 24. ledna 2012]. Dostupné z:  
[http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_poustupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_poustupy.pdf)

Asociace dopravních psychologů. *Unie psychologických asociací ČR* [online]. [cit. 10. prosince 2012]. Dostupné z:  
<http://www.upacr.cz/index.php?lng=cs&kap=trafic#stanovy>

Automobilový průmysl. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 14. ledna 2012]. Dostupné z:  
<http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/prumysl.html>

Co dělat při dopravní nehodě. *Policie-cr.cz* [online]. [cit. 13. března 2012]. Dostupné z:  
<http://www.policie-cr.cz/154-co-delat-pri-dopravni-nehode-.html>

E85. *Wikipedia: Otevřená encyklopedie* [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 8. února 2012]. Dostupné z: <http://en.wikipedia.org/wiki/E-85>

Ford model T.: *Wikipedia: Otevřená encyklopedie* [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Ford\\_model\\_T](http://cs.wikipedia.org/wiki/Ford_model_T)

Historie dopravy. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 20. prosince 2011]. Dostupné z:  
<http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/historie.html>

*Parní stroj*. *Wikipedie: Otevřená encyklopedie* [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 22. prosince 2011]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Parn%C3%AD\\_stroj](http://cs.wikipedia.org/wiki/Parn%C3%AD_stroj)

Potvrzení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. *Mdcr.cz* [online]. [cit. 22. března 2012]. Dostupné z:  
[http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Ridicke\\_prukazy/Formulare\\_zdravotni\\_zpusobilosti.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Ridicke_prukazy/Formulare_zdravotni_zpusobilosti.htm)

Pozemní rychlostní rekordy - jak šel čas. *Autoweb.cz* [online]. 5. dubna 2011 [cit. 21. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.autoweb.cz/pozemni-rychlostni-rekordy-jak-sel-cas/>

První vodíkový autobus v nových zemích EU. *Trihybus.cz* [online]. [cit. 8. února 2012]. Dostupné z: <http://www.trihybus.cz/>

Silnice už nestačí. V módě jsou letadla a lodě. *Denik.cz* [online]. 8. října 2007 [cit. 1. února 2012]. Dostupné z: [http://www.denik.cz/z\\_domova/silnice\\_more20071008.html](http://www.denik.cz/z_domova/silnice_more20071008.html)

The climax of the Veyron series: the Bugatti Veyron 16.4 Super Sport. *Bugatti.com* [online]. [cit. 21. ledna 2012]. Dostupné z: <http://www.bugatti.com/en/super-sport/technology.html>

*Thomas Savery*. Wikipedie: Otevřená encyklopedie [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 22. prosince 2011]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/Thomas\\_Savery](http://cs.wikipedia.org/wiki/Thomas_Savery)

TriHyBus. *Wikipedia: Otevřená encyklopedie* [online]. Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 8. února 2012]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/TriHyBus>

Vize a prognózy. *Život s autem: Pedagogická fakulta Masarykovy univerzity* [online]. [cit. 15. ledna 2012]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/ped/kat/fyzika/autem/pages/vize-prognozy.html>

Vyšetřování řidičů pouze u dopravních psychologů. *Sumavanet.cz* [online]. [cit. 23. března 2012]. Dostupné z: <http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=102&burl=>

William Stern. *Human Intelligence* [online]. 26. ledna 2012 [cit. 26. února 2012]. Dostupné z: <http://www.indiana.edu/~intell/stern.shtml>

Zásady bezpečné jízdy 3 - Předvídání, rozhodování a reakce na vzniklou situaci. *Ibesip.cz* [online]. 8. července 2009 [cit. 29. února 2012]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/548\\_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-3-Predvidani-rozhodovani-a-reakce-na-vzniklou-situaci](http://www.ibesip.cz/548_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-3-Predvidani-rozhodovani-a-reakce-na-vzniklou-situaci)

Zásady bezpečné jízdy 4 - Oči, informace, pozornost a vnímání. *Ibesip.cz* [online].

8. července 2009 [cit. 15. března 2012]. Dostupné z: [http://www.ibesip.cz/553\\_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-4-Oci-informace-pozornost-a-vnimani](http://www.ibesip.cz/553_ZASADY-BEZPECNE-JIZDY-4-Oci-informace-pozornost-a-vnimani)

Žena za volantem. *Autoklub.cz* [online]. 2005 [cit. 1. března 2012]. Dostupné z:

[http://www.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2005/infromace\\_pro\\_motoristy/pdf/zena\\_za\\_volantem.pdf](http://www.autoklub.cz/acr/informacezakony/zakony/2005/infromace_pro_motoristy/pdf/zena_za_volantem.pdf)

Žena za volantem = nebezpečí na silnici? Právě naopak!. *Idnes.cz* [online]. 14. února 2005 [cit. 2. března 2012]. Dostupné z:

<http://auto.idnes.cz/automoto.aspx?r=automoto&c=2005M036a03A>

Česká republika. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: č. 361/2000 Sb. 2000. Dostupné z:

[http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/silnicni-doprava.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm)

# Příloha č.1 - dotazník

## DOTAZNÍK

Jmenuji se Zuzana Černochová a jsem studentkou 2. ročníku navazujícího magisterského studia na Teologické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. V současné době dokončuji diplomovou práci na téma „Psychické aspekty dopravní psychologie“, jejíž součástí je tento dotazník. Prosím Vás o jeho pečlivé vyplnění. Vybranou odpověď zakřížkujte nebo zakroužkujte. V případě, že byste chtěli svoji odpověď opravit, škrtněte starou odpověď a zakroužkujte nově vybranou. Dotazník je zcela anonymní a veškeré údaje budou použity jen pro mou diplomovou práci.

Předem Vám děkuji za spolupráci.

### 1) Jste:

- Muž
- Žena

### 2) Kolik je Vám let?

.....

### 3) Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- Základní
- Středoškolské bez maturity
- Středoškolské s maturitou
- Vyšší odborné
- Vysokoškolské

### 4) Vaše bydliště je:

- v obci (do 10 000 obyvatel)
- ve městě (nad 10 000 obyvatel)
- ve velkém městě (nad 100 000 obyvatel)

### 5) Váš rodinný stav:

- Svobodný/svobodná
- Druh/družka
- Ženatý/vdaná
- Rozvedený/rozvedená
- Vdovec/vdova
- Žijící odděleně

### 6) Vlastníte řidičské oprávnění:

- Ano ⇒ pokračujte otázkou č. 7
- Ne ⇒ pokračujte otázkou č. 9

### 7) Pokud jste na předchozí otázku odpověděli ano, uveďte jak dlouho jej vlastníte a pro jaké skupiny:

.....  
.....

### 8) Kolik let aktivně řídíte?

.....



**9) Vlastníte automobil?**

- Ano ⇒ pokračujte otázkou č. 10
- Ne ⇒ pokračujte otázkou č. 12

**10) Váš automobil je značky:**

.....

**11) Jaký obsah motoru má Váš automobil?**

- Do 1000 ccm včetně
- Od 1000 ccm do 1350 ccm včetně
- Od 1350 ccm do 1850 ccm včetně
- Od 1850 ccm do 2500 ccm včetně
- Nad 2500 ccm

**12) Překračujete maximální povolenou rychlost?**

- Často
- Občas
- Výjimečně
- Nikdy
- Neřídím

**13) Dostal/a jste již někdy pokutu? Pokud ano, uveďte za co jste pokutu dostal/a.**

- Ano
- Ne

.....

**14) Je podle Vás současný bodový systém užitečný?**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne

**15) Kolik obdržených bodů nyní máte?**

.....

**16) Používáte v autě bezpečnostní pásy?**

- Vždy
- Často
- Zřídka
- Nikdy

**17) Byl/a jste někdy účastníkem dopravní nehody?**

- Ano ⇒ pokračujte otázkou č. 18
- Ne ⇒ pokračujte otázkou č. 21

**18) Kolikrát jste byl účastníkem dopravní nehody:**

.....

**19) V jakých rolích jste byl/a účastníkem dopravní nehody? Napište i kolikrát v dané roli.**

- V roli řidiče - .....
- V roli spolujezdce - .....
- V roli chodce - .....
- V roli cyklisty - .....

**20) Pokud jste byl/a účastníkem dopravní nehody, měl/a jste posléze strach znovu řídit / jet automobil/em?**

- Ano, jet
- Ano, řídit
- Ne

**21) Věděl/a byste v případě dopravní nehody, jak se zachovat?**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne

**22) Znáte základy první pomoci?**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne

**23) Myslíte si, že mají častěji dopravní nehody muži nebo ženy? Odůvodněte, proč si to myslíte?**

- Muži
  - Ženy
  - Stejně
- .....
- .....

**24) Riskujete při řízení?**

- Často
- Občas
- Výjimečně
- Nikdy
- Neřídím

**25) „Zuříte“, když vůz před Vámi jede pomalu a vy ho nemůžete předjet?**

- Často
- Občas
- Výjimečně
- Nikdy
- Neřídím

**26) Troubíte na řidiče, kterého považujete za „neschopného“?**

- Často
- Občas
- Výjimečně
- Nikdy
- Neřídím

**27) Řídil/a jste již někdy po užití alkoholu, či jiných návykových látek?**

- Ano, po alkoholu
- Ano, po jiných návykových látkách
- Ne

**28) Kolik procent řidičů, podle Vás, řídí pod vlivem alkoholu?**

.....

**29) Co pro Vás znamená řízení automobilu? (můžete uvést více možností)**

- Adrenalin
- Nutnost
- Práci, námahu
- Relaxaci, odpočinek
- Zábavu
- Neřídím
- Jiné (uveďte) - .....

**30) Měli by budoucí řidiči absolvovat psychotesty? Pokud můžete zdůvodněte svojí odpověď.**

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Rozhodně ne

.....  
.....  
.....

**31) Jaké typologii osobnosti se nejvíce přibližujete?**

- Flegmatik (klid, rozvaha, vyrovnanost)
- Cholerik (neklid, vznětlivost, nevyrovnanost)
- Melancholik (plachost, hluboce prožívající)
- Sangvinik (nestálost, živost, veselost)

**32) Považujete se spíše za?**

- Introverta (uzavřenost, přemýšlivost, mlčenlivost)
- Extroverta (otevřenost, společenskost, výřečnost)

## Abstrakt

ČERNOCHOVÁ, Z. *Psychické aspekty dopravní psychologie*. České Budějovice 2012. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Teologická fakulta. Katedra psychologie. Vedoucí práce PhDr. Jan Polivka.

**Klíčová slova:** historie automobilů, osobnost, dopravní psychologie, rizikovní řidiči, dopravní nehody

Práce se blíže zabývá dopravní psychologií. Teoretická část se zaměřuje zejména na osobnostní charakteristiky řidiče, včetně pohledu na jejich osobnost, temperament, motivaci, emoce, schopnosti a rozdíly mezi muži a ženami. Dále jsou popisovány dopravní nehody se zaměřením na tendenci a příčiny jejich vzniku. Součástí je i kapitola pojednávající o typologii řidičů, se zaměřením na rizikové řidiče. Praktická část se zakládá na průzkumném šetření, na jehož podkladě jsou vyhodnoceny stanovené cíle. Průzkum poskytuje informace o počtu lidí, kteří se setkali s dopravní nehodou a jejich reakcí na tuto událost. Dále jsou vyhodnocovány informace o tom, jak se dotazovaní lidé sami chovají při řízení automobilu.

## Abstract

ČERNOCHOVÁ, Z. *Psychological aspects of traffic psychology*. České Budějovice 2012. Thesis. University of South Bohemia in České Budějovice. Faculty of Theology. Department of Psychology. Consultant PhDr. Jan Polivka

**Key words:** vehicles history, personality, traffic psychology, dangerous drivers, traffic accidents

The paper deals with traffic psychology in more detail. The theoretical part focuses mainly on the personal characteristics of drivers, including the perspective of their personality, temperament, motivation, emotion, ability and differences between men and women. Further, the traffic accidents are described concentrating on tendencies and causes of their occurrence. The paperwork includes also a chapter dealing with typology of drivers, focusing on dangerous drivers. The practical part is based on an exploratory investigation, on the basis of which the objectives are evaluated. The survey provides information on the number of people who have encountered an accident and their response to this event. There is also an evaluation of information on how the interviewed people themselves behave while driving a car.