

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

FILOZOFICKÁ FAKULTA

Katedra psychologie



Bakalářská diplomová práce

Autor: Gabriela Zagyi

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

Olomouc 2017

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma
vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce a uvedla
jsem všechny podklady a literaturu.

Ochrana informací v souladu s ustanovením § 47 b zákona o vysokých školách,
autorským zákonem a směrnicí rektora k Zadání tématu, odevzdávání a evidence údajů
o bakalářské, diplomové, disertační práci a rigorózní práci a způsob jejich zveřejnění.

Student odpovídá za to, že veřejná část závěrečné práce je koncipována a strukturována
tak, aby podávala úplné informace o cílech závěrečné práce a dosažených výsledcích.

Student nebude zveřejňovat v elektronické verzi závěrečné práce plné znění
standardizovaných psychodiagnostických metod chráněných autorským zákonem
(záznamový arch, test/dotazník, manuál). Plné znění psychodiagnostických metod může
být pouze přílohou tištěné verze závěrečné práce. Zveřejnění je možné pouze po dohodě
s autorem nebo vydavatelem.

V Ostravě dne 31. března 2017

Podpis.....

Chtěla bych na tomto místě poděkovat zejména panu doktoru Matúši Šuchovi, který se zhostil úlohy vedoucího této práce, za veškeré jeho cenné rady, připomínky a čas, který byl ochoten věnovat konzultacím. Dále bych chtěla poděkovat paní doktorce Zuzaně Sedláčkové za pomoc, ochotu a vstřícnost. Mé poděkování patří také Jakobovi za inspiraci a pomoc.

Obsah

ÚVOD.....	7
TEORETICKÁ ČÁST	9
1 Osobnost	10
1.1 Vlastnosti osobnosti.....	11
1.2 Chování.....	12
1.2.1 Chování typu A.....	13
1.2.2 Sensation seeking.....	14
1.2.3 Prosociální chování, altruismus	15
1.2.4 Locus of Control	15
1.2.5 Agresivita.....	16
2 Dopravní chování.....	17
2.1 Teorie řídičského chování.....	19
2.1.1 Model Gadget	20
2.1.2 Fullerův model.....	21
2.1.3 Wildeova teorie homeostáze	22
3 Mladší řidiči.....	23
3.1 Riziková chování v dopravě	24
3.1.1 Jízda pod vlivem návykových látek.....	25
3.1.2 Používání mobilních telefonů a zařízení.....	27
VÝZKUMNÁ ČÁST.....	29
4 Výzkumná oblast, výzkumný problém	30
4.1 Cíl výzkumu.....	30
4.2 Hypotézy.....	31
5 Aplikovaná metodika	32
5.1 Typ výzkumu	32
5.2 Plán a průběh výzkumu.....	32

5.3 Výzkumné metody	33
5.4 Metody analýzy dat.....	36
5.5 Výzkumný soubor	36
5.5.1 Rozdělení souboru	37
5.5.2 Vyřazení probandů.....	38
5.6 Etické aspekty	38
7 Výsledky	39
7.1 K platnosti hypotéz	44
8 Diskuze	46
9 Závěr	50
SOUHRN	52
Seznam použitých zkratk	55
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A LITERATURY	56
PŘÍLOHY	61

ÚVOD

Předkládaná práce se zabývá tématem dopravního chování mladých řidičů, které je často spojováno s problematikou nebezpečného řízení a tím s větší rizikem dopravních nehod, jež mají fatální následky. Existuje řada důvodů, proč jsou mladí řidiči zařazováni do kategorie rizikových řidičů.

I přes nárůst automobilové dopravy se situace v rámci bezpečnosti zlepšuje, dochází k řešení problematických úseků, ke změnám organizace dopravy frekventovaných míst, důraz je kladen na zlepšení přehlednosti nebezpečných lokalit. Dopravní prostředky jsou neustále vylepšovány a inovace v automobilovém průmyslu nabízí technologie, které se zaměřují z větší části na bezpečnost a poskytují dostatek aktivních i pasivních bezpečnostních prvků. Pokud srovnáme vývoj za posledních dvacet let, musíme uznat, že v rámci bezpečnosti došlo k velkému posunu. I přes tento vývoj je zde stále lidský faktor, který určuje konečnou podobu silničního provozu a významně zasahuje do celé bezpečnosti dopravy.

Problematika dopravního chování se dotýká nás všech, neboť jsme denně účastníky různých dopravních situací, ať už využíváme dopravní prostředky pasivně nebo jako aktivní řidiči.

Získáním řidičského oprávnění a tím i možnost být aktivním účastníkem silniční dopravy vyžaduje také schopnost vnímat a zpracovávat velké množství informací, rychlé a přesné rozhodování. Mohlo by se zdát, že tyto nároky nebudou nikterak obtížné pro mladého člověka, který je na vrcholu svých fyzických a duševních sil, přesto zkušenosti vypovídají o opak.

Tématem práce je chování mladých řidičů a rizikové projevy, které ovlivňují zásadním způsobem dopravní situaci. Nemusí jít vždy o zásadní porušení, jako je jízda pod vlivem návykových látek, alkoholu nebo bezohledná a agresivní jízda. Často se jedná o porušení předpisů, jako je nedodržení bezpečné vzdálenosti, nepozornost, nesprávné parkování, nedostatek rozvahy nebo výrazné překročení rychlosti. Chování mladých řidičů ovlivňuje mnoho faktorů a je nutné se ptát, jak vlastně mladí řidiči vnímají své chování, jak se vypořádávají s nároky řízení a je jejich chování rizikové?

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V první, teoretické části se zaměříme na objasnění základního pojmu osobnost, dále popíšeme osobnostní vlastnosti, které ovlivňují chování řidiče. V poslední části pak rozlišíme chování ve

vztahu k rizikovým faktorům v dopravě. Ve druhé, teoretické části bude rozlišeno řídičské chování a v návaznosti na to i jednotlivé teorie, které se k tomu vztahují. Poslední teoretická část je vyhrazena pro definování rizikové skupiny, která je předmětem praktické části, a vybraným rizikovým faktorům v dopravě, jež se této skupiny dotýkají.

Praktická část se týká výzkumu, jehož cílem je ověřit a popsat rizikové chování mladých řidičů. V první části bude zjišťováno dopravní chování mladých řidičů pomocí dotazníku The Manchester Driving Behaviour Questionnaire, následující budou zkoumány jednotlivé škály dotazníku Sensation Seeking Scale. Soubor bude rozdělen a porovnán z hlediska statistické významnosti rozdílu.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Osobnost

V úvodu práce se zaměřím na vymezení pojmu *osobnost*, vzhledem k zaměření a rozsahu závěrečné práce jsem zvolila konkrétní kategorie, které s tématem úzce souvisí, neboť není možné obsáhnout celou problematiku. V další části se budu zabývat osobnostními vlastnostmi a chováním, které významně ovlivňuje rizikové chování řidičů.

Osobnost je v obecném pojetí ve společnosti chápána jako významná individualita, která si zaslouhuje pozornost. Většinou je tak označován jedinec, kterého si z různých důvodů považujeme nebo jej vnímáme jako důležitou personu. Nakonečný(2015) v této souvislosti uvádí, že pojem *osobnost* v sobě skrývá konotace silného, charismatického a něčím vynikajícího jedince. Termín *osobnost* slouží nejen k zachycení specifických charakteristik jedinečnosti jednotlivce, ale také jako hodnotící kritérium pro celou kvalitu člověka a jeho prestiž v rámci společnosti (Vágnerová, 2010).

Jen těžko se v psychologii pro tento pojem hledá jednotná definice, a většina autorů se zaměřuje na vlastní formulaci, se snahou vymežit podstatu osobnosti, jak uvádí Nakonečný(2015), lze tuto situaci vnímat pozitivně, neboť vycházejí z rozdílných přístupů.

K velmi často citovaným definicím osobnosti můžeme řadit také pojetí Allporta(in Blatný a kol., 2010, s. 12), kdy osobnost je „ *dynamická organizace psychofyzických systémů uvnitř individua, která determinuje jeho jedinečné přizpůsobení se jeho prostředí*“.

Nakonečný(2009) pojem *osobnost* charakterizuje jako vnitřní uspořádání jedince, jeho vnitřní dynamickou strukturu a vyjadřuje tak skladbu prvků a dispozic.

O jednotě procesů, stavů a vlastností v souvislosti s pojmem *osobnost* hovoří také Smékal (2009) a dodává, že jde o souhrn vnitřních determinant prožívání a chování.

Z citovaných výroků můžeme usuzovat na jedinečnost a rozmanitost jednotlivce. V souvislosti s dopravní psychologií je pak osobnost převážně chápána jako důležitý prediktor negativního chování v dopravě, a je důležitým prostředkem pro pochopení agresivní a riskantní jízdy i u mladých řidičů. Za nejdůležitější faktory příčin úrazů, jsou považovány právě charakteristiky osobnosti a postoje jedince (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

1.1 Vlastnosti osobnosti

Vzhledem ke všeobecně širokému použití, působí termín ne zcela jednoznačně, a jak uvádí Říčan (2010), jde především o vyjádření, co je danému jedinci vlastní a co jej charakterizuje a co můžeme také označit za dispozice.

Podobně usuzuje také Vágnerová (2010), podle ní, lze osobnost stěží charakterizovat jako celek, a proto jsou využívány pro její popis jednotlivé aspekty, tedy osobnostní vlastnosti. Základním předpokladem vlastností je ovšem jejich stabilita a konzistentnost, jen tak mohou mít určitou vypovídající hodnotu.

Balcar (1983) uvádí, že duševní vlastnosti neboli také rysy jsou především popisnými prvky struktury osobnosti, které zahrnují soudržnost a konzistenci projevu v chování a prožívání.

Psychické vlastnosti jedince jsou klíčovými aspekty pro poznání jeho jedinečnosti a Nakonečný (2009) je dále dělí na:

- 1) charakteristiky vlastností psychických procesů – jako příklad uvádí paměť, myšlení, vnímání
- 2) charakteristiky psychických vlastností osobnosti neboli rysů

Hřebíčková (in Blatný a kol., 2010) hovoří o rysech jako o obecné dimenzi, která je vyjadřována dvěma protilehlými póly. Jedinec se pak svým chováním v rámci této dimenze pohybuje. Výzkum rysů se během 20. století zaměřil na určení podstaty, stanovení jejich počtu a organizaci. K obecné struktuře rysů byla využita faktorová analýza dat, která je z metodologických postupů nejznámější. V 90. letech došlo ke shodě na pěti faktorech, které dokážou popsat oblast rysů a jsou označovány jako pětifaktorový model osobnosti.

Říčan (2010) poukazuje na to, že na základě historických změn dochází i k proměně lidské osobnosti, otázkou je, jak se tyto změny projeví v budoucnosti a jaký mají dopad na strukturu osobnosti a stabilitu rysů v průběhu života.

K nejčastěji uváděným rysovým charakteristikám, které mají vliv na rizikové chování řidiče, uvádějí Šucha a Seitl (in Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013):

- 1) dominance a nízké sebepojetí
- 2) emoční stabilita a labilita
- 3) úzkostnost
- 4) úroveň sebepojetí
- 5) extraverte a introverte
- 6) sebekontrola, sebedisciplína, respekt k pravidlům
- 7) frustrační tolerance, odolnost proti stresu, psychická odolnost a únava

Uvedené charakteristiky se v mladém dospělosti mohou projevovat výrazněji ve všech svých podobách. Vývoj osobnosti mladého člověka není ukončen, a jak uvádí Thorová (2015) stabilita charakterových rysů se formuje od tří let a jako stále se jeví kolem padesátého roku života. Ukazuje se, že pro rozvoj optimální úrovně sebeúcty je důležitý vztahový rámec a přijetí blízkými osobami.

Velká míra úzkosti je spojována především na počátku řídičské kariery, ovšem pokud přetrvává po delší dobu je spojována s výrazným rizikem dopravních nehod (Clapp, Olsen, Danoff-Burg, Hagedwood, Hickling, Hwang, Beck, 2011).

Chování působí jako zprostředkující faktor mezi osobnostními rysy a jízdními vlastnostmi.

1.2 Chování

Patří k základním psychologickým kategoriím, a skládá se z celého spektra projevů. Chování je označováno jako jakákoli pozorovatelná lidská aktivita, Plháková (2003) uvádí, že se nejedná jen o viditelné tělesné aktivity, ale patří zde mimo gestikulace a mimiky, také fyzické změny, které nejsou na první pohled patrné a zpětně mohou ovlivnit naše chování.

Smékal (2009) chování považuje za základní pojem, ve kterém je obsažena nesmírná pestrost a bohatost a je spojena s velkým množstvím specifických pojmů pro jednotlivé aspekty činností.

Důležitým rozlišením pak přispívá Nakonečný(2014), jenž označuje chování za širší pojem. Součástí tohoto pojmu jsou jednání, řeč a výraz. Jednání pak charakterizuje jako zaujetí vztahu ke konkrétním objektům nebo věcem a v neposlední řadě k lidem. Jednání nemusí být představováno pohybem nebo aktivitou. Jednat můžeme i v případě, že nebudeme dělat nic, v situaci se můžeme zachovat tak, že budeme pasivními účastníky, nebo můžeme aktivně zasáhnout.

Smékal (2009) chování rozlišuje podle formálních kritérií, jedním z nich je komplexnost, která rozlišuje chování molární a molekulární. Z hlediska vztahu k objektu rozlišil G. W. Allport expresivní chování, které odráží hlubší vrstvy osobnosti, a adaptivní chování, které je regulováno momentálními potřebami. Chování můžeme také rozdělit na:

- reflexivní
- instinktivní
- zautomatizované
- volní

V souvislosti s chováním se objevují specifické koncepty osobnosti, které mohou přispívat k rizikovému chování v dopravě (Šucha, Seidl in Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

1.2.1 Chování typu A

Počátky tohoto konceptu jsou datovány do 60. let 20. století a jeho autory jsou Friedmann (1977) a Rosseman, kardiologové, kteří se snažili najít společné znaky kardiovaskulárních onemocnění a popsat je ve vztahu k chování.

Chování typu A je spojeno se stresogenními situacemi, které jedinci prožívají intenzivněji převážně tam, kde je ohrožena jejich kontrola nad situací. Osoby s tímto typem chování jsou výrazně orientovány na dosažení cíle bez ohledu na překážky, soutěživost a potřeba výkonu je umocňována časovou tísň a neschopností se uvolnit. Potřeba zvládnout co možná nejvíce úkolů v co nejkratším čase, se projevuje zvýšenou iritabilitou a hostilitou. Často je označován také jako AHA syndrom (anger – hostility – aggression), jehož autorem je C. Spielberg (Kebza, nedat.).

Studie, které se zabývají rolí negativních emocí na řízení, poukazují na to, že mladí řidiči reagují na frustraci zhoršením výkonnosti v průběhu řízení a měl by být kladen větší důraz na kontrolu emocí s ohledem na dopravní bezpečnost (Oliver, Nigg, Cassavaugh, Bacs, 2012).

K diagnostice je využíván především samo-hodnotící dotazník Jenkins Activity Survey autorů Jenkinse, Zyzanskiho, a Rossemana, který měří i mimo uvedené chování typu A také tři samostatné škály, a to hard – driving competitiveness (soupeřivost, zodpovědnost, angažovanost), dále speed impatience (dynamika chování, netrpělivost, živost, sklon k iritabilitě) a poslední škálou je job involvement (pohlčení pracovními povinnostmi). Dalším testem zaměřeným na hodnocení chování typu A a také typu B je Bortnerův dotazník, který obsahuje 14 protikladných položek. Framingham Type A Scale, jehož autor provedl mimořádně velké longitudinální testování, které potvrdilo srdeční onemocnění u osob typu A, které bylo 2,5 krát vyšší než u typu B (Svoboda, 2005).

1.2.2 Sensation seeking

První zmínku o výrazu sensation seeking můžeme dohledat v roce 1967 u Eysecka, který formuloval teorii optimální úrovně extroverze, jehož hlavní složkou byla tendence vyhledávat mimořádné prožitky sensation seeking. Následně Zuckerman v roce 1969 rozpracoval a uveřejnil svou teorii. Pro měření rysu byla následně vytvořena řada variant psychometrických dotazníků, první experimentální forma byla uveřejněna na začátku 60. let a byla uvedena v souvislosti s výzkumem senzorní deprivace. Původní verze obsahovala 72 položek a kromě všeobecného faktoru zahrnovala i další čtyři. Poslední varianta SSS VI byla vytvořena v roce 1984 a hlavním rozdílem oproti verzím minulým je, zda testovaná osoba činnost provádí, nebo by měla zájem ji provádět, a neobsahuje položky zaměřující se na porušování zábran a vnímavost na nudu (Kuban, 2006).

Riskování v zájmu nových zkušeností bylo součástí definice od počátku výzkumu, původně byl kladen důraz na fyzickou stránku rizika a do škály TAS, byly nakonec zahrnuty i jiné formy rizikového chování. Byly zkoumány vztahy sensation seeking a různých druhů rizikového chování jako jsou řidičské návyky, hraní hazardních her, užívání alkoholu, drog, sexuální chování a sportovní aktivity, které prokázali souvislost,

bylo také prokázáno, že úroveň rysu a věkem klesá a muži dosahují vyššího skóru než ženy (Ruch, Zuckerman, 2001).

1.2.3 Prosociální chování, altruismus

Můžeme jej charakterizovat jako nezištnou pomoc druhým, bez nároku na odměnu nebo výhodu, souvisí s empatií. Hlavním podnětem pro pomocné jednání je vnímání a interpretace sociální situace jako nouzové (Nakonečný, 2014). U mladých řidičů je ovšem vnímání rizikového chování odlišné, jak ukazují četné výzkumy (srovnej Reniers, Murphy, Lin, Bartolomé, Wood, 2016, Mitchell, Schoel, Stevens, 2008). Faktory, jako jsou úzkost týkající se sociální situace, citlivost na odměnu a impulzivnost, mohou uplatnit svůj vliv, a tyto osoby jsou více náchylné k riskování. Zajímavým faktorem je také pocity odpovědnosti a empatie, které mají vliv na prosociální chování (Nakonečný, 2014).

1.2.4 Locus of Control

Jde o způsob, jakým jedinec vnímá a reaguje na události, do jaké míry má kontrolu nad situacemi a nakolik je přesvědčen o příčinách. Tento konstrukt popsal J. B. Rotter ve své teorii sociálního učení, kde uvádí, že osobnost je výsledkem interakce člověka a prostředí. Rozlišil dva typy osobnosti: internalisté věří, že dosahují cílů na základě svých schopností, vůle a odvahy, naproti tomu externalisté vnímají svůj život jako předem určený a ovlivněný štěstím, vyšší mocí nebo jinou autoritou (Cakirpalogu, 2012).

V dopravní psychologii je teorie locus of control využita při testování řidičů, přičemž je posuzováno, jak vnímají svoje vlastní řízení a podmínky, které je ovlivňují. V českém prostředí jsou využívány dvě metody Traffic locus of control a Locus of control – driving behavior (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

Řada výzkumů se snaží prokázat souvislost mezi locus of control, vnímání rizika a nehodovostí (Mairean, Havarneanu, Popusoi, Havarneanu, 2017). Zajímavý je vztah mezi místem kontroly a vlivem na riskantní jízdu mladých řidičů, a do jaké míry tento vztah ovlivňuje rodinné klima. Ukazuje se, že externí zdroje mohou mít vliv na

riskantní jízdu a měly by být brány v úvahu při snaze o změnu chování (Carpentier, Brijs, Declercq, Brijs, Daniels, Wets, 2014).

1.2.5 Agresivita

V dopravě se s agresí setkáváme poměrně často a jde o závažný fenomén, který nebývá uváděn jen v souvislosti s mladými řidiči. I když výzkumy ukazují, že věk a pohlaví je významným prediktorem agresivního chování, společně s vlivem vrstevníků (Lambert – Bélanger, Dubois, Weaver, Mullen, Bédard, 2012).

Podle Maslowa (2014) zdravá agrese má podobu osobní síly a sebeuznání, naproti tomu agrese chorého či nešťastného člověka má příchut' zášti, sadismu, ničivosti, krutosti a potřebou ovládat. Dále, uvádí, že zdroje lidskosti jsou uvnitř každého člověka, společnost je nevytváří, ale může napomoci k rozvoji a stejně tak může rozvoj lidskosti brzdit. Agresivní jízdu není možné vysvětlovat jen psychologickými vlastnostmi osob nebo situačním faktorem, ale také z hlediska společenského prostředí (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

2 Dopravní chování

Jak už bylo naznačeno v předcházející kapitole, chování má určující vliv na dopravní bezpečnost. V následující kapitole se budeme podobněji zabývat chováním řidičů a budou nastíněny vybrané teorie řídičského chování.

Nehodovost podle statistik klesá, a pokud porovnáme počet nehod v letech 2005 a 2015, zjistíme, že se jedná o více než polovinu, stejně jako u počtu dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, kterých v roce 2005 bylo 8192, ale v roce 2015 už jen 4544. Svou úlohu v tomto poklesu hrají i legislativní změny a zavedení bodového systému (ČSÚ).

Přesto se nedá říct, že jde o uspokojivý stav, protože se při dopravních nehodách od roku 2013 zvyšuje počet usmrcených osob.

Podíváme-li se blíže na příčiny dopravních nehod, z tabulky je patrné, že nejčastější příčinou je nevěnování se řízení. To je také velmi častý jev u mladých řidičů, kteří svou pozornost rozdělují mezi více podnětů.

Tabulka 1- Nejčastější příčiny nehod v roce 2015

Pořadí	Příčina	Počet nehod
1.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	15311
2.	Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7514
3.	Nesprávné otáčení nebo couvání	7199
4.	Jiný druh nesprávného způsobu jízdy	7097
5.	Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	5682
6.	Nepřizpůsobení rychlosti dopravně techn. stavu vozovky	4385
7.	Nezvládnutí řízení vozidla	4261
8.	Nedání přednosti upravené dop. zn. Dej přednost	3812
9.	Vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu	3151
10.	Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	2594

Zdroj: Besip

Nepřízpůsobení rychlosti je nejčastější příčinou dopravních nehod, které mají tragické následky.

Tabulka 2 Nejčastější příčiny tragických nehod v roce 2015a počet usmrčených osob

Pořadí	Příčina	Počet úmrtí
1.	Nepřízpůsobení rychlosti dopravně tech. stavu vozovky	97
2.	Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	87
3.	Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	86
4.	Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	41
5.	Nezvládnutí řízení vozidla	34
6.	Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	31
7.	Jiný druh nepřiměřené rychlosti	27
8.	Nedání přednosti upravené dop. zn. Dej přednost	23
9.	Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	21
10.	Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	20

Zdroj: Besip

Podle Nakonečného (2014) je způsob chování ovlivňován vnějšími situačními podmínkami, které nazývá „kognitivními klíči“, a je přizpůsobován subjektivnímu a sdílenému významu chování. Chování je chápáno jako jakákoli smysluplná aktivita jedince, kterou tvoří tři základní formy, a to jednání, řeč a mimické výrazy a nakonec držení a pohyb těla.

Důležitost vztahu chování a norem potvrzují výzkumy a ukazují, že můžeme odvozovat dva typy norem, které mají vliv na chování v dopravě a to právně závazné normy platné pro všechny účastníky, jejichž nedodržení je možné sankcionovat, dalším typem norem jsou ty nezávazné, ale běžně se vyskytující sociálně psychologické, které může chápat jako obvyklou tendenci ke konkrétnímu chování.

Na základě rozlišení norem můžeme rozdělit druhy chování, které se k normám vztahují (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

- 1) Chování, které se liší od právních norem, ale je v souladu se sociálně psychologickou normou – typickým příkladem je porušení rychlosti na rovném a přehledném úseku, kterou většina řidičů nedodržuje.
- 2) Chování shodné s právní normou a současně narušující normu sociálně psychologickou – pozorujeme je u osob, které zásadně pravidla dodržují za každých okolností i v místech a v situacích kde to není obvyklé a pro plynulost a předvídatelnost provozu spíše problematické, například zastavení před vjezdem na kruhový objezd v pozdních nočních hodinách a při minimálním provozu.
- 3) Chování, které nerespektuje normu právní ani normu sociálně psychologickou – jde o velmi problematické chování, které nerespektuje další účastníky provozu a je velmi těžko předvídatelné. Situace, kdy městem v dopravní špičce projede řidič, který výrazně porušuje maximálně dovolenou rychlost, vynucuje si předjetí jiných vozidel, nečekaně vybočuje z jízdní dráhy nebo odbočuje či brzdí.
- 4) Chování, které normu právní respektuje a současně respektuje normu sociálně psychologickou – můžeme chápat jako optimální úroveň chování v dopravě, respektující všechny její aspekty.

Důležitým aspektem pro bezpečnost dopravy se tak stává předvídatelnost a srozumitelnost řidičského chování. Omezená schopnost rychle pracovat se souborem informací, posouzení rychlosti, vzdálenosti, porozumění dopravnímu značení a situacím jsou považovány za určité limity v adaptaci (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

2.1 Teorie řidičského chování

Řízení automobilu je komplexní záležitost, která vyžaduje nejen znalosti ovládání automobilu, jak s ním manévrovat, ale i řešení jednotlivých dopravních situací. Jak se ukazuje, pro bezpečnou jízdu nestačí jen fyziologické funkce a odpovídající psychomotorické dovednosti. V této kapitole si blíže představíme teoretická východiska řidičského chování a popíšeme strukturu jednotlivých modelů.

2.1.1 Model Gadget

Moderní výzkumy poukazují na fakt, že mimo výkonnostních faktorů, (to co řidič dokáže), má také význam poznávání motivačních faktorů, tedy to, co je řidič ochoten udělat. Tento závěr vychází z finského modelu hierarchického uspořádání řídicího chování Gadget (Hatakka et al., 2002). Původní finský model byl postupně doplněn a dnes popisuje čtyři úrovně, které jsou reflektovány především při přípravě výukových modelů pro řidiče (Peräaho, Keskinen, Hatakka, 2003).

Úroveň 1: Výkonná funkce – základní znalosti ovládnutí automobilu, znalost řízení, odhad rychlosti, směru a polohy automobilu.

Úroveň 2: Zvládnutí dopravních situací - přizpůsobení znalostí první úrovně konkrétní dopravní situaci. Řidič je veden k tomu, aby uměl předvídat a reagovat na neustálé změny v provozu. Znalost pravidel, vnímání nebezpečí a interakce s okolím je typický obsah této úrovně.

Úroveň 3: Cíle řidiče a konkrétní funkce řízení – význam automobilu, a jeho řízení pro jednotlivce. Jde o rozhodnutí řidiče, zda bude řídit nebo ne, jaký bude účel jeho cesty, jaká bude jeho společnost, okolnosti, za kterých bude řídit a sociální kontext řízení.

Úroveň 4: Životní styl – sociální dovednosti, návyky a přesvědčení, schopnost sebeovládání. Důležité jsou také fyzické, a duševní schopnosti a předpoklady. Jde o stabilní a nejdůležitější faktory z pohledu bezpečnosti.

Přestože se úrovně od sebe kvalitativně liší, jsou jako celek nepostradatelné pro zachování bezpečné dopravy. Základní předpoklad modelu je, že vyšší úroveň představuje vodítka pro chování na nižší úrovni. Úrovně jsou do jisté míry vzájemně provázány tak, že změna na jedné úrovni přináší změnu na úrovních dalších. Jde spíše o závislost než o jejich rovnost. Pokud jsou v rámci řídicího chování akceptovány všechny čtyři úrovně, můžeme předpokládat, že řidič bude spíše volit takovou strategii, aby se nebezpečným situacím vyhýbal, než aby jednal na samé hranici svých schopností. Můžeme ovšem konstatovat, že ne vždy se podaří předat mladým řidičům poselství, které vyjadřuje, že je nutné nebezpečí a riziko aktivně zmírňovat. Místo toho je dnes často vidět u mladých řidičů spíše posilování víry, že zručnost a obratnost je klíč k úspěšnému zvládnutí nebezpečné situace. Významným zdrojem pro tvorbu

jednotlivých úrovní modelu jsou prostředí a kultura, v nichž jedinec žije, významnými prvky jsou rodina a přátelé (Peräaho, Keskinen, Hatakka, 2003).

Obr. 1: Model Gadget- dle Hatakka et al. (2002) adaptace Keskinen1996 (in Hatakka et al., 2002).



2.1.2 Fullerův model

Pocit subjektivního rizika se týká vlastního odhadu řidiče vycházejícího z objektivní pravděpodobnosti kolize. Tyto odhady rizika představují výstup z poznávacího procesu, zatímco pocit nebezpečí je emocionální reakce na hrozbu.

Za určitých podmínek, mohou být subjektivní odhad rizika a pocit ohrožení těsně spojeny, například když řidič ztratí kontrolu nad vozidlem na zledovatělém vozovce a hrozí mu srážka s jiným účastníkem silničního provozu. Nicméně, tento stav se může vztahovat pouze k subjektivním odhadům rizika, které překročily určitou kritickou hodnotu.

V tomto modelu nejsou subjektivní odhady rizika pro rozhodování řidiče určujícím faktorem, s výjimkou vyhýbání se jistě katastrofě. Zdá se, že řidiči jsou schopni učinit úsudek o obtížnosti úlohy snadno a chovat se tak, aby úroveň obtížnosti úlohy zvládli. Pocit ohrožení může být důležitým zdrojem informací o obtížnosti úloh. Nicméně tato zkušenost rizika není totéž jako hodnocení řidiče ohledně nebezpečí kolize. Ovšem mohou občas nastat podmínky, kdy řidič neriskuje, protože náročnost úkolu je za hranici jeho schopností.

Za takových podmínek dochází k hodnocení náročnosti a obtížnosti situace, pravděpodobnosti kolize a pocitů rizika či ohrožení. Tento model popisuje interakce klíčových faktorů, které ovlivňují chování řidiče, a poskytuje dynamický kontrolní rámec pro pochopení motivace řidiče (Fuller, 2005).

2.1.3 Wildeova teorie homeostáze

Autor teorie G. J. S. Wilde v roce 1982 (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006) zformuloval svůj předpoklad rizikového chování člověka s jeho vlastní úrovní přijatelnosti v dané situaci. Předpokládal, že každý jednotlivec má svou vlastní hranici rizika, které je ochoten podstupovat. Pokud budou rizika v dopravním systému snižována, budou se řidiči chovat riskantněji, protože jejich vlastní hranice nebezpečí se zlepšením podmínek sníží. Z teorie lze odvodit, že pokud se změní podmínky v dopravě, dojde i ke změně chování jednotlivce. Míra pro každého jednotlivce je jiná, pro někoho překročení rychlosti v obci o 5km/hod. je maximální možné riziko, které je ochoten podstoupit. Naproti tomu jsou jedinci, kteří projedou pod padající závorou a považují to za riziko přijatelné. Některá opatření pro zvýšení bezpečnosti v dopravě nemají takové dopady, jak se původně očekávalo.

3 Mladší řidiči

Z celkového počtu 78 201 dopravních nehod v roce 2015, jich způsobili mladí řidiči do 26 let celkem 17 301, což je 22,13 %. Nepříznivý trend smrtelných následků nehod, které zavinili mladí řidiči, se oproti roku 2014 zvýšil a celkem bylo usmrceno 120 osob. Počet osob, které byly těžce zraněné, se naopak snížil na 472 osob oproti roku 2014, kdy jich bylo těžce zraněno 526. Podíl mladých řidičů na nehodách s následkem smrti tak činí 18,2 % (Besip, 2017). Mladší řidiče kromě věku limituje jejich nezralost, nezkušenost a nedostatečná řidičská praxe.

Často riziková a agresivní jízda se zdá být u mladých řidičů dominantním faktorem, důležité je ovšem brát v úvahu i nezkušenost, která hraje významnou roli a zásadně souvisí i s nadhodnocením vlastních řidičských schopností. Z výzkumu vyplynulo, že po šesti měsících od získání řidičského oprávnění měli mladší řidiči u obecného deviantního chování, běžného porušení a agresivního porušení vyšší hodnoty než řidiči starší. Současně u nich došlo ke snížení počtu chyb a omylů (Rowe, Roman, McKenna, Barker, Poulter, 2014). Mladí řidiči se častěji dopouštějí nebezpečných chyb a porušují předpisy více než starší řidiči (Blockey, Hartley, 1995).

Nadhodnocení vlastních řidičských schopností také prokázal výzkum, který zároveň potvrdil, že v souvislosti s tím dochází častěji k podhodnocení rizika vyplývajícího z dopravní situace (Fisher et al., 2002).

Jak mladí řidiči zvládají řízení a jeho nároky? Ilustrací může být následující příklad mladého řidiče, který řidičskou zkoušku úspěšně složil až na třetí pokus. V prvním roce však o právo jízdy přišel.

Nehoda 1

„Když jsem dojížděl ke kruhovému objezdu problikla na semaforu zelená a řidič přede mnou se rozjel. Pomalu jsem k němu dojížděl, ale on z ničeho nic na místě zastavil. Ve čtyřiceti kilometrové rychlosti jsem začal brzdit, ale byl jsem už blízko auta přede mnou a narazil do něj, vystřelily airbagy. Na místě spolujezdec byla kamarádka, se kterou jsme jeli na večeri, ani jeden jsme nebyli připoutaní. Já se před srážkou stihl zapřít, takže jsem se airbagu ani nedotkl. Kamarádka takový postřeh neměla a silně se narazila na palubní desku“.

Nehoda 2

„Přijížděl jsem k Tesco, zaparkoval asi 15 metrů od vchodu a šel nakoupit. Při příchodu zpět k autu jsem si všiml ve spodní části výrazné rýhy na pravém boku auta od předního blatníku až po zadní dveře. Celá pravá strana byla zničená. Nevím, kdo to udělal. Místa tam bylo podle mě dost.“

Nehoda 3

„Vjížděl jsem na parkoviště a zastavil před autem, které se snažilo vyjet z parkovacího místa, a velmi rychle začalo couvat. Chtěl jsem předejít srážce a pohotově couval také. Za mnou však stálo další auto, kterého jsem si nevšiml a to jsem se díval do zpětného zrcátka, a pak se ozvala jen velká rána.“

Nehoda 4

„Chtěl jsem odjet z parkoviště, vedle mě stálo auto a u něj byli lidé. Když jsem začal couvat, slyšel jsem ránu a křik, hned jsem zastavil. Pravým bokem jsem přibral auto, které stálo vedle. Nevím, co se stalo, když jsem couval tak jsem myslel, že jsem to dobře odhadl, možná to byla větší rychlost“.

Zákaz řízení

„Spěchal jsem do práce, vyjel jsem z kruhového objezdu směrem ven z města. Za objezdem jsou dva přechody pro chodce, tyhle přechody jsem ignoroval a předjel kolonu aut v levém pruhu. Před posledním přechodem však stála policie v neoznačeném autě a měřila rychlost. Po změření za mnou okamžitě vyrazila, abych zastavil. Po předložení dokladů a dechové zkoušce mi oznámil naměřenou rychlost, která byla překročená o 43 km/hod. Dostal jsem zákaz řízení na šest měsíců“.

3.1 Riziková chování v dopravě

Než se budeme věnovat tématu rizikového chování řidičů, je vhodné definovat, co znamená *bezpečné chování v dopravě*. Jak uvádějí Šucha a Šťastná (2015), lze bezpečné chování v dopravě vymezit z hlediska souladu s formálními normami, dalším aspektem je pak předvídatelnost chování pro všechny účastníky provozu, což zvyšuje jeho bezpečnost. Kulturní a místní normy jsou dalším prvkem bezpečného chování,

v neposlední řadě jde o všechny účastníky provozu a především o ty nejvíce zranitelné, pro něž je chování ohrožující.

Rizikové chování můžeme definovat jako sociálně nepřijatelnou volní aktivitu, která může mít negativní následky a je v přímém vztahu k neopatrnému jednání, kdy nebezpečí nemusí být zjevné nebo sociálně akceptovatelné jednání (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

Za rizikové chování můžeme označit především užívání alkoholu, marihuany a jiných návykových látek ve spojitosti s řízením automobilu. Jak vyplývá ze statistik Policie ČR, bylo v roce 2015 evidováno celkem 4 544 nehod, které byly způsobeny pod vlivem alkoholu, v důsledku toho bylo usmrceno 62 osob a dalších 2 267 osob bylo vážně zraněno (Policie ČR, 2015).

Zajímavé rozdělení rizikového chování poskytují Štikar, Hoskovec, Šmolíková (2006), reflektují jednotlivé prvky:

- *preventivní*, hlavním cílem je zabránit nehodě
- *defenzivní*, umožňuje se nehodě vyhnout
- *úhybné*, v poslední chvíli, poskytuje prostor pro vyváznutí z možné nehody
- *kooperativní*, aktivní chování má za cíl pomoci druhým

Můžeme říct, že ve své podstatě jde o aktivitu směřující k zabránění či vyhnutí se situaci, která má potenciál stát se rizikovou, což do jisté míry předpokládá určitou schopnost předvídatelnosti a vnitřní nastavení pro spolupráci.

3.1.1 Jízda pod vlivem návykových látek

Alkohol

Jak vyplývá ze statistiky, nehod způsobených pod vlivem alkoholu mladými řidiči s řidičskou praxí do tří let bylo v roce 2015 celkem 126, pokud bychom zde zařadili i řidiče s praxí do 10 let, vzrostl by počet na 189 (Besip, 2017). Alkohol se z trávicího traktu velmi rychle vstřebává a po krátkém čase začne ovlivňovat činnost nervových buněk v mozku, v závislosti na jeho množství se začne projevovat porucha rovnováhy, zpomalení reakčního času, zpočátku zlepšení nálady a nárůst sebevědomí. Snížená

sebekritičnost může vést k riskantnímu chování, později se dostavuje únava a útlum (Kalina et al., 2008). Narušení rovnováhy není jen otázka akutní intoxikace alkoholem, ale dochází i k dlouhodobému porušení funkcí mozečku, který kromě rovnováhy reguluje držení těla, motorickou koordinaci, ovlivňuje poznávací a emoční funkce, motivaci a paměť. V důsledku požití alkoholu dochází ke zhoršení synaptické plasticity Purkyňových vláken a tato poškození mají dlouhodobý charakter (Valenzuela, Lindquist, Zamudio-Bulcock, 2010).

Nárůst sebevědomí a nízká sebekritičnost vlivem užití alkoholu mohou ještě znásobit už tak zvýšenou tendenci k rizikovému chování a vyhledávání vzrušení. Pokud předpokládáme tento rys u mladých řidičů, pak užívání alkoholu zvyšuje riziko dopravních nehod a riskantního chování. Jak uvádějí Harrison a Fillmore (2011), řidiči jsou dnes konfrontováni s rostoucím počtem technologických rozptýlení, která často vyžadují vyšší pozornost na úkor sledování dopravního provozu.

Pokud se k tomu přidá i konzumace alkoholu, který sám o sobě narušuje pozornost, koncentraci a prostorové i zrakové vnímání, dochází k vážnému oslabení řidičského výkonu, jež může ovlivnit přesnost řízení. Výsledky uváděné studie potvrdily hypotézu, že je u řidičů, kteří konzumují alkohol před a/nebo během pozornost narušována běžnými úkony, vykazují zvýšenou odchylku od jízdní dráhy a dále dochází ke snížení schopnosti zpracovávat jednoduché informace spojené s automatickými aspekty chování při řízení. Současně se neprokázala schopnost kompenzačního chování v podobě snížení rychlosti, jak tomu při narušení pozornosti bývá a tento fakt je dáván do souvislosti s účinky alkoholu.

Marihuana

Efekt, který se dostavuje při užívání marihuany, zahrnuje euforii, uvolnění, snížení zábrán, pocit introspekce, ale také co - je důležité pro řízení - prodloužení reakčního času, zhoršení úsudku, změnu vnímání času a barev nebo intenzivní prožívání. Častým projevem jsou sluchové, hmatové, zrakové iluze, halucinace či zvýšená sebedůvěra. Při intoxikaci kanabinoidy dochází k narušení celé škály kognitivních a behaviorálních funkcí nezbytných pro řízení a bylo prokázáno, že reakční dávka THC vede k podobnému ovlivnění výkonu při řízení jako 0,7 až jedno promile alkoholu (Vyskočilová, Praško, 2015).

Účinky marihuany nastupují obvykle do 15 minut po užití a vliv na výkon může mít až 24 h, tedy i na řízení automobilu. Hlavním problémem je všeobecná tolerance k návykovým látkám ve společnosti, šíření mýtů a polopravd o účincích.

Není to jen marihuana, která ovlivňuje schopnosti řidiče, i všeobecně tolerované kouření cigaret má vliv na koncentraci, vnímání barev, dochází ke zúžení zorného pole a snížení adaptace, nikotin ovlivňuje prokrvení mozkové tkáně a po vykouření cigarety dochází k celkovému útlumu (Havlík, 2005).

Bohužel tyto aspekty kouření a řízení automobilu nejsou v dnešní době příliš zdůrazňovány. Současné užití marihuany a alkoholu patří k populární kombinaci rekreačních uživatelů a obě látky jsou vnímány mladými lidmi jako lehké drogy, které mohou užívat bez pocitu, že jim hrozí nějaké nebezpečí. Se stejným postojem pak přistupují k řízení automobilu, kdy tato kombinace velmi výrazně ovlivňuje jejich chování ihned nebo v krátkém časovém intervalu po požití (Ronen, Chassidim, Gershon et al., 2010).

3.1.2 Používání mobilních telefonů a zařízení

Manipulace s mobilním zařízením během řízení bez ohledu na to, zda se jedná jen o hledání zvonícího telefonu, čtení nebo psaní zpráv, nepříznivě ovlivňuje schopnost reakce, udržení směru jízdy, udržení rychlosti a sledování provozu. Snížení reakčního času se pak projevuje větší nehodovostí (Fitch et al, 2013).

Psaní textových zpráv snižuje schopnost řidičů, odpovídajícím způsobem udržovat pozornost při řízení vozidla, především jejich schopnost rychlé reakce na neočekávané události. Psaní, četní a jakákoli manipulace s mobilním zařízením ohrožují bezpečnost řidiče, cestující a ostatní účastníky silničního provozu.

Vývoj chytrých telefonů a aplikačního softwaru budou mít i nadále nezamýšlené důsledky v podobě vyšší nehodovosti, pokud budou používány při jízdě. Rozptýlení v podobě krátkých odpovědí a rychlých reakcí na sociálních sítích typu Twitteru nebo Instagramu jsou dnes nedílnou součástí života mladých lidí, bohužel mají tyto aplikace zásadní vliv na pozornost, která je pak zaměřena jinam než na aktuální dopravní situaci.

Textové zprávy při jízdě vytváří vizuální, kognitivní a fyzické rozptýlení řidiče. S vývojem nových technologií se sice toto rozptýlení může zdát nevinné a většina řidičů

podléhá iluzornímu dojmu, že je vyrušení minimální, protože odpověď daleko méně času než v minulosti. I přesto jde o rozptýlení, které má stále více následků v podobě dopravních nehod.

Jak vyplývá z analýzy zaměřené na mladé řidiče provedené na simulátoru, kdy pokus zahrnoval čtení a psaní zpráv, nejvýraznější změna reakčního času nastává při psaní zpráv, a to bez ohledu na jejich délku. V průměru zabere napsání krátké zprávy 37 sekund, a je prokázáno, že odvrácení pozornosti na 1,6 - 2 sekundy zvyšuje riziko havárie. Při psaní zpráv docházelo také ke kompenzačnímu chování v podobě snížení rychlosti, což ne vždy musí být pozitivní faktor s ohledem na plynulost jízdy (Caird, Johnston, Willness, Asbridge, Steel, 2014).

VÝZKUMNÁ ČÁST

4 Výzkumná oblast, výzkumný problém

V této kapitole bude shrnuta výzkumná oblast s ohledem na předcházející teoretickou část a bude objasněn výzkumný problém. Dále bude představen výzkumný cíl a stanoveny jednotlivé hypotézy.

Výzkumnou oblast tvoří mladí řidiči a jejich dopravní chování. Za mladé řidiče jsou považováni lidé ve věku od 18 do 26 let, jejichž řidičská zkušenost je oproti jiným kategoriím podstatně menší, pokud bereme v úvahu, že řidičské oprávnění je možné získat pro motocykl do 50 m³ v 16 letech a pro osobní automobil v 18 letech.

Výzkumný problém se zaměřuje na problematiku rizikového chování mladých řidičů v dopravě s ohledem na jejich možné úmyslné porušování předpisů a chyby, které pramení buďto z neznalosti, nebo jsou záměrným znakem jejich řidičského chování. Jedním z možných vysvětlení rizikového chování mladých řidičů je potřeba vyhledávat dobrodružství a intenzivní zážitky. Vzrušení, potřeba hazardu a ztráta zábrán jsou v dopravě spojovány s překračováním rychlosti, bezohledným řízením, menším vnímáním rizika a vyšší ochotou tato rizika podstupovat.

4.1 Cíl výzkumu

Tento výzkum se zaměřuje na mladé řidiče a jejich osobnostní charakteristiky v rámci dopravního chování. Cílem této práce je ověřit a popsat souvislosti rizikového chování mladých řidičů, prozkoumat chování těch, kteří naplňují znaky rizikového chování, a srovnat je s mladými řidiči, jejichž dopravní chování je chápáno jako bezproblémové. Konkrétně jde o skupiny řidičů, kteří se ve své řidičské minulosti dostali do střetu s dopravními předpisy, a byl jim vydán zákaz řízení, případně jim bylo odebráno řidičské oprávnění z důvodu maximálního počtu odebraných bodů. Do této skupiny patří také řidiči, kteří zavinili dopravní nehodu a kteří užívají návykové látky před a/nebo během řízení a tím porušují dopravní předpisy. Tato skupina je označena jako experimentální, skupina probandů, kteří nenaplňují znaky rizikového chování, je označena jako kontrolní.

Dalším cílem je prozkoumání u obou skupin jejich ochoty (sklonu) k vyhledávání vzrušení, dobrodružství, a nových zkušeností. Také nás zajímá jejich choulostivost na nudu (netolerance vůči monotónním a opakujícím se událostem) a schopnost ztráty zábran.

Pro výzkum jsme využili dvě metody The Manchester Driver Behaviour Questionnaire (DBQ, Reason, Manstead, Stradling, Baxter, Campbell, 1990) a Sensation Seeking Scale (SSS) od Zuckermana (1994).

4.2 Hypotézy

H1: Existuje signifikantní rozdíl v dopravním chování problémových řidičů a řidičů bez dopravních přestupků v celkovém skóre v dotazníku DBQ.

H2: Problémoví řidiči se od řidičů bez dopravních přestupků signifikantně liší v osobnostních rysech (měřeno dotazníkem SSS)

- a) ve škále TAS – vyhledávání vzrušení a dobrodružství
- b) ve škále ES - vyhledávání zkušeností
- c) ve škále Dis – ztráta zábran
- d) ve škále BS – choulostivost na nudu

H3: Participanti v cílové skupině vykazují statisticky významný vztah ve škále nebezpečného porušení předpisů v dotazníku DBQ a ve škále TAS – vyhledávání vzrušení a dobrodružství měřeno dotazníkem SSS.

H4: Participanti v cílové skupině vykazují statisticky významný vztah ve škále P nebezpečného porušení předpisů v dotazníku DBQ a ve škále Dis – ztráta zábran měřeno dotazníkem SSS.

H5: Participanti v cílové skupině vykazují statisticky významný vztah ve škále P nebezpečného porušení předpisů v dotazníku DBQ a ve škále BS – choulostivost na nudu měřeno dotazníkem SSS.

5 Aplikovaná metodika

Následující kapitola je věnována typu výzkumu a jeho průběhu, také jednotlivým metodám a analýze dat. Představíme si výzkumný soubor a proces jeho výběru a následně zmíníme etické aspekty výzkumu.

5.1 Typ výzkumu

Předkládaný výzkum je zaměřen kvantitativně. Po skončení dotazníkového šetření byli probandi požádáni o zodpovězení dalších otázek, které měly za úkol doplnit nejen demografické informace, ale také údaje o jejich řídičském chování.

5.2 Plán a průběh výzkumu

Realizace výzkumu probíhala v několika fázích, přičemž všemu předcházela příprava materiálů a oslovení cílové populace vytvořením propagačních materiálů včetně webových stránek, reklamy a odkazů na sociálních sítích. Samotný sběr byl realizován ve dvou vlnách, a to z důvodu nenaplnění požadovaného počtu probandů, potřebného pro realizaci výzkumu. Nejprve došlo k oslovení mladých řidičů prostřednictvím středních škol, odborných učilišť a vysokých škol v Moravskoslezském kraji a byla naplněna převážně skupina mladých řidičů, kteří splňovali kritérium pro zařazení do kontrolní skupiny, tedy osob odpovídajících věkové kategorii 18 až 26 let, vlastních řídičské oprávnění, kteří v průběhu své řídičské historie neměli vysloven zákaz řízení, nebylo jim odebráno 12 bodů a nezpůsobili nehodu pod vlivem návykové látky. Ve druhé fázi pak byla vybrána zařízení, kde je větší pravděpodobnost kontaktu se skupinou cílovou. Především se jednalo o magistráty a jejich správní odbory, kde dochází k řešení dopravních přestupků v rámci správního řízení. Dále byly osloveny autoškoly, které připravují řidiče ke zkouškám po odebrání řídičského oprávnění. Na závěr byla kontaktována zařízení, která pracují s drogově závislými a osobami bez přístřeší. Ve všech těchto zařízení byla spolupráce navázána tak, aby nedošlo k porušení zákona č.101/200 Sb. o ochraně osobních údajů. To znamená, že instituce, které se

tímto zákonem musí řídit, nemohou poskytovat informace o jednotlivých osobách třetí straně. Proto byly požádány o předání kontaktních materiálů a bylo zcela na vůli konkrétních osob, zda budou ochotny ke kontaktu a zúčastnit se testování.

Vzhledem k cílové skupině, můžeme říct, že sběr dat byl velmi náročný a zdlouhavý. Osoby, které určitým způsobem porušují dopravní předpisy, nebo jim byl odebrán řidičský průkaz, nejsou zpravidla ochotny o této životní etapě otevřeně hovořit, a tak je zcela běžné, že tuto skutečnost zamlčují.

Samotný průběh testování se skládal z úvodního sdělení záměru a vysvětlení všech aspektů včetně zachování anonymity, následně byl předložen anamnestický dotazník sledující základní demografické údaje, jehož součástí byl informovaný souhlas. Před administrací jednotlivých testů The Manchester Driving Behaviour Questionnaire (DBQ) a Sensation Seeking Scale V (SSS) byl probandům vysvětlen postup. Testy metody SSS V byly předloženy v tištěné podobě stejně jako metody DBQ. V průběhu testování nedošlo ze strany probandů k zásadním komplikacím. Ukázalo se, že některá slovní spojení, která nejsou příliš obvyklá, jsou pro danou populaci neaktuální. Po dokončení testování, bylo probandům položeno několik doplňujících otázek směřující k upřesnění jejich řidičských návyků a v závěru byl poskytnut prostor pro případné dotazy. Celkový čas pro sběr dat od jednotlivce se pohyboval v rozmezí od 45 do 60 minut.

5.3 Výzkumné metody

V rámci výzkumu byly k získání dat použity dvě metody. Test The Manchester Driving Behaviour Questionnaire (DBQ) se zaměřuje na sebehodnocení řidičů a dotazník Sensation Seeking Scale V (SSC) je určený k měření tendence vyhledávání mimořádných prožitků. Vybrané metody mají dostatečně prokázanou validitu, z hlediska velkého množství provedených výzkumných studií (Martinussen, Hakamies-Blomquist, Moler, Özkan, Lajunen, 2013). Jejich srovnání s metodami, jež měřily stejné znaky, lze podle Urbánka (2002) považovat za jeden z důkazů validity. Reliabilita neboli zjišťování relativní nepřítomnosti chyb měření tedy spolehlivosti a přesnosti měření (Urbánek, Denglerová, Širůček, 2011), byla u jednotlivých metod, prokazována opakovaným testováním (Harrison, 2009) takže lze také hovořit o prokázané reliabilitě.

Konkrétní výsledky jsou uváděny dále v textu. Níže budou konkrétně popsány jednotlivé metody, jejich historie a základní psychometrické vlastnosti.

The Manchester Driving Behaviour Questionnaire

Již poměrně dlouho je dotazník DBQ využíván k posouzení chování řidičů, jeho původ se datuje do roku 1990 a autory jsou Reason, Manstead, Stradling, Baxter a Campbel z Manchester University. Záměrem autorů testu bylo zjistit, jakým způsobem přispívají řidiči k dopravním nehodám a jak jejich okolnosti ovlivňuje lidský faktor. Za nezbytné považovali autoři rozlišit v prvé řadě důvody, které vedou k dopravní nehodě či nevhodnému chování řidičů. Zdůraznili, že je nutné rozlišovat mezi „chybou“ a „porušením“, neboť se jedná o dva zcela rozdílné psychologické mechanismy, které mají jiný původ a také vyžadují jiný způsob nápravy. Porušení dopravních předpisů je vysvětlováno ve smyslu sociálních a motivačních faktorů, zatím co chyby poukazují na individuální zpracování informací. Chyby tak jsou definovány ve vztahu k individuálním kognitivním procesům jednotlivce (Reason, 1990).

Verze, kterou autoři představili má celkem 50 sebeposuzovacích otázek, kdy proband může v hodnocení volit mezi šesti možnostmi od „nikdy“ jsem tuto situaci nezažil“ až po „skoro vždy“. Autoři vyhodnotili celkem čtyři faktory:

- 1) N – nedopatření
- 2) CH – chyby
- 3) P – úmyslné přestupky
- 4) NP – neúmyslné přestupky

DBQ je velmi často užívaná metoda a je ověřována na mnoha vzorcích, existuje proto mnoho studií pro srovnání, velmi často se potvrzují čtyři faktory, ale jak uvidíme dále variabilita metody je široká. Použití DBQ ve výzkumu se rozšířilo daleko za hranice Velké Británie, což vedlo k mnoha různým faktorovým strukturám.

Objevilo se několik různých verzí DBQ, ať už změnou počtu faktorů na dva až šest nebo změnou počtu položek na 24 až 114 (Lajunen, Parker, Summala, 2004; Özkana, Lajunen, Summala, 2006, Niezgodna, Kaminski, Kruszewski, 2013).

V Austrálii Blockey a Hartley (1995) rozlišili tři faktory: „všeobecné chyby“, „nebezpečné chyby“ a „přestupky“. Multikulturní verze byla použita v Rumunsku a původní 37 položková verze, která potvrdila celkem čtyři faktory, byla upravena na 27 položek. Vnitřní konzistence škál byla od 0,65 do 0,78 a představuje podle autorů uspokojivou spolehlivost (Sarbescu, 2013).

Ve Švédsku Aberg a Rimmó (1998) identifikovali dva různé typy chyb, a to z „nepozornosti“ a „z nezkušenosti“. Dvoufaktorový model byl použit také ve Velké Británii, zaměřil se na zhodnocení vztahu mezi porušením dopravních předpisů a chybami, a jak se tyto komponenty vztahují k účasti na nehodách (Rowe, Roman, McKenna, Barker, Poulter, 2014). Naproti tomu česká experimentální verze (Šucha, Šrámková, Risser, 2014) uvádí celkem tři faktory, které vysvětlují 31.75 % celkové odchylky. První dva faktory „nebezpečné porušení předpisů“ a „nebezpečné chyby“ se shodují s poznatky ostatních výzkumů, třetí faktor „nepozornost při řízení, bloudění a ztráta orientace“ byl označen za nový.

Sensation Seeking Scale

Tendence vyhledávat mimořádné prožitky, jak tento rys v českém prostředí nazývá Kuban (2006), který se zabýval možností standardizace této metody, popsal v roce 1971 M. Zuckerman (1994). Jak sám dodává, jde o rys definovaný potřebou rozmanitých, nových, komplexních a intenzivních vjemů a zážitků. Jehož součástí je také ochota podstoupit fyzické, sociální a právní riziko při jejich získávání. Obecný rys je rozdělen do čtyř základních škál:

- 1) TAS – Thrill and Adventure Seeking zahrnující vyhledávání napětí a dobrodružství, především v oblasti sportu a fyzické aktivity. K této škále můžeme vztahovat různé adrenalinové sporty včetně motoristického. Řízení automobilu, může mít v určitých případech potenciál napětí a dobrodružství, zvláště pak při překračování rychlosti na běžných komunikacích.
- 2) ES – Experience Seeking je škála vyhledávání nových zážitků prostřednictvím smyslového vnímání, do níž můžeme zahrnout prožitky, které uspokojují všechny naše smysly – kulturu, cestování, gastronomii, ale také užívání alkoholu a návykových látek.
- 3) Dis – Disinhibition vyjadřuje míru porušování společenských norem a pravidel, zde můžeme zařadit i porušování dopravních předpisů, dále se může jednat o ztrátu morálních zábran.
- 4) BS – Boredom Susceptibility lze přeložit jako citlivost k nudě a s tím i spojenou určitou mírou náchylnosti k rizikovému chování.

Dotazník Sensation Seeking Scale měl od počátku 60. let do dnešních dnů několik forem a stejně jako původní experimentální verze je dnešní dotazník postaven na formě nuceného výběru odpovědí. Verze SSS V, jež byla použita v této práci, má celkem 40 položek, které jsou rozděleny po deseti položkách pro každou škálu. V dotazníku není správná nebo špatná odpověď, ale výběrem možnosti proband sděluje svůj postoj. Vyhodnocení je prováděno na základě testového klíče (Kuban, 2006).

Při standardizaci metody na českou populaci byla ověřována validita a její autoři ji potvrdili jako dostatečnou stejně jako reliabilitu. Stabilita byla ověřena na vzorku 85 osob v odstupu šesti až osmi týdnů a souhrnná škála měla hodnotu 0,795. Nejnižší hodnota byla u škály ES – 0,692 (Kuban, 2006).

5.4 Metody analýzy dat

Dotazník SSS V a DBQ měli probandi k dispozici v tištěné podobě. Data z dotazníku byla převedena pomocí programu MS Excel do datové matice za použití kódování. K hlavním podmínkám kódování patří podle Hendla (2012), zachování maxima informací pro proměnnou a nemůže nabývat zároveň dvou hodnot, důležité je také vyrovnat se s nespécifickými odpověďmi. Pro analýzu dat byl použit program Statistica. U dotazníku DBQ byly spočítány celkové hrubé skóry a poté pro každou škálu zvlášť. U dotazníku SSS V byly hrubé skóry převedeny podle Skórovacího klíče (Kuban, 2006). Údaje s anamnestických dotazníků byly převedeny do matice a následně do tabulek a grafů.

Posléze bylo provedeno ověření normálního rozložení dat a jednotlivé hypotézy byly ověřovány v programu Statistica.

5.5 Výzkumný soubor

Výzkumný soubor tvořilo celkem 80 probandů, z toho bylo 45 mužů a 35 žen. Všichni probandi splňovali věkovou kategorii 18 až 26 let a byli současně držiteli řidičského oprávnění. Záměrem bylo rozdělit soubor mladých řidičů na skupinu s vyšším rizikem, kterou jsme označili písmenem A, druhá skupina byla označena písmenem B a byla chápána jako kontrolní. Cílem bylo naplnit skupinu probandů A, kteří prokazatelně naplňují charakteristiky rizikových řidičů s ohledem na jejich řidičskou minulost. Do

této kategorie spadají podle stanovených kritérií osoby, které prokazatelně naplňují charakteristiku rizikových řidičů a kterým byl v minulosti buď vysloven zákaz řízení, nebo dosáhli 12 bodů a byl jim odebrán řidičský průkaz. Dalším kritériem pro zařazení do cílového souboru bylo zavinění dopravní nehody a užívání návykových látek před a/nebo během řízení a tím i výrazné porušování dopravních předpisů. Kontrolní skupinu B tvořili probandi, jejichž řidičská historie byla bez uvedených přestupků. Jak už bylo řečeno v předcházející kapitole, naplnění kontrolní skupiny nebylo problematické na rozdíl od skupiny cílové. Z hlediska metody se jedná o záměrný výběr, pro výběr cílové skupiny byla zvolena technika Snowball sampling, úspěšně využívaná ke studiu skrytých populací, ke kterým je obtížné se dostat prostřednictvím tradičních metod, a určená především pro získávání nových případů prostřednictvím dalších osob (Hartnoll et al., 2003).

5.5.1 Rozdělení souboru

Skupina experimentální (A) měla 25 mužů a 15 žen, skupina kontrolní (B) sestávala z 20 mužů a 20 žen.

Tabulka 3. Charakteristika souboru z hlediska věku

	Počet	Průměr	SD	Minimum	Maximum
Muži	45	23,16	1,44	20	25
Ženy	35	22,14	1,47	20	25
Celý soubor	80	19,27	1,53	20	25

5.5.2 Vyřazení probandů

Probandům byl vysvětlen důvod výzkumu a také potřeba odpovídat na všechny dotazy pravdivě a neupravovat odpovědi, aby nedošlo ke zbytečnému zkreslení výsledků. U dotazníku DBQ mají na výběr několik škál a je důležité odpovídat co nejpřesněji, aby co nejméně zachytili realitu dopravního chování. Bylo několikrát zdůrazněno, že není nutné se obávat následků s ohledem na anonymitu dotazníku, a je potřeba otevřeně odpovídat, jak situace v jejich životě probíhaly a jaké mají zkušenosti s řízením. Důvodem bylo předejít situacím, které by zkreslily celkové skóre dotazníku, tedy aby probandi odpovídali sociálně žádoucím způsobem anebo aby naopak, skutečnost nenadhodnocovali. I přes opakované upozornění se při přepisu dat objevily výsledky, které určitým způsobem vzbuzují nedůvěru, ať to byly příliš vysoké nebo příliš nízké skóry. Byla zvažována varianta, zda tyto probandy nevyřadit a nezahrnout jejich data do výsledků. Nakonec byla data po zvážení všech aspektů, ve výzkumu ponechána.

5.6 Etické aspekty

Realizace výzkumu probíhala v souladu s etickými principy a zásadami. Účastníci výzkumu byli informováni o účelu a způsobu zpracování dat. Na začátku a na konci testování bylo probandům opakovaně sděleno, že se jedná o anonymní a dobrovolný výzkum, který nebude nijak spojován s jejich osobou. Součástí anamnestického dotazníku byl informovaný souhlas, který všichni účastníci podepsali. Veškeré shromážděné materiály byly označeny kódem, který znemožňoval identifikaci s konkrétním účastníkem. Součástí informovaného souhlasu je možnost odstoupení od výzkumu, záruka anonymity, účel výzkumu a možnost souhlas odvolat. Probandi byli informováni, že data budou využita jen pro účely závěrečné práce a nikdo jiný s nimi nebude nakládat. S ohledem na povahu výzkumu, nebyli probandi vystaveni jakékoli újmě fyzické ani psychické, nebylo narušeno jejich soukromí ani jejich práva. Sběr dat byl realizován s ohledem na bezpečnost obou stran. Na konci testování měli probandi možnost vyjádřit se k jednotlivým testům a položit otázky které je v souvislosti s výzkumem napadly.

7 Výsledky

V této kapitole budou prezentovány výsledky výzkumu. V první části budou prezentována data z anamnestického dotazníku, zaměřili jsme se na porovnání diferenciací obou skupin z hlediska počtu nehod, přestupků, užívání návykových látek a používání mobilního telefonu při řízení. Dále budou prezentována výsledná data z obou výše zmíněných dotazníků. Ve druhé podkapitole se vyjádříme k platnosti hypotéz. U všech testovaných hypotéz bylo ověřováno normální rozložení dat ($\alpha < 0,05$) pomocí Shapiro- Wilkova testu a histogramu v závislosti na tom byl zvolen parametrický, nebo neparametrický test. Abychom určili míru stupně asociace dvou proměnných, použili jsme Spearmanův korelační koeficient, který zachycuje monotónní vztahy a je rezistentní vůči odlehlým hodnotám, naměřená data nabývají vztahu od -1 do $+1$, čím více se výsledek korelace blíží k 1 , tím je vztah obou proměnných těsnější (Hendl, 2012).

Ze zjištěných dat vyplynulo, že probandi v experimentální skupině dosahovali ve všech sledovaných položkách výrazně vyšších hodnot než skupina kontrolní. Celkem 33 osob, což je 41,25 % zavinilo dopravní nehodu a 29 osob (36,25%) bylo správním úřadem potrestáno zákazem řízení. Zajímavý je také ukazatel rychlosti, kdy se ke každodennímu překračování rychlosti kladně vyjádřilo víc osob ze skupiny kontrolní (20 probandů), na rozdíl od skupiny experimentální, kdy toto porušení přiznali jen 3 osoby.

Tabulka 4. Dopravní chování experimentální a kontrolní skupiny

Skupina	12bodů	Zákaz řízení	Viník nehody	Nezaviněná nehoda	Zranění – nehoda	Rychlost
Experimentální	3,75%(3)	36,25%(29)	41,25%(33)	23,75%(19)	2,5%(2)	3,75%(3)
Kontrolní	0 %	0 %	0 %	6,25%(5)	0 %	25 % (20)

Velmi jednoznačné srovnání souboru přinesl ukazatel užívání návykových látek, alkohol před nebo v průběhu jízdy konzumuje celkem 27 osob (33,75%), marihuanu pravidelně kouří 18 osob (22,5 %) a jiné návykové látky užívá sedm lidí (8,75%).

Tabulka 5. Návykové látky, experimentální a kontrolní skupiny

Skupina	Alkohol	Marihuana	Jiné náv.látky
Experimentální	33,75%(27)	22,5%(18)	8,75%(7)
Kontrolní	0	0	0

Narušení pozornosti v podobě užívání mobilních telefonů se ukázalo jako významný faktor u obou skupin. Celkem 72,5 % probandů používá mobilní telefon při jízdě, 60 % skutečně aktivně hovor, 31,25 % je schopno za jízdy odepisovat na SMS a 25 % je schopno hledat informace ve vyhledávači nebo na mapě, aniž by zastavili automobil.

Tabulka 6. Dopravním chování experimentální a kontrolní skupiny – mobil

Skupina	Mobil.tel.	Aktiv.hovor	SMS	Vyhledávač/ mapy
Experimentální	47,5%(38)	40 % (32)	23,75%(19)	25 % (20)
Kontrolní	25 % (20)	20 % (16)	7,5%(6)	0

Výsledky hypotéz

Jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách, sebeposuzovací dotazník DBQ se zaměřuje na nebezpečné chování řidičů, pro porovnání obou skupin jsme použili neparametrický test. Důvodem bylo zamítnutí normálního rozložení dat u experimentální skupiny $p = 0,03$ na rozdíl od kontrolní skupiny $p = 0,18$. Pro zjištění normálního rozložení dat jsme použili Shapiro- Wilkův test. Protože výsledná p – hodnota experimentální skupiny byla menší než hladina významnosti α $0,03 < 0,05$, zamítáme předpoklad o normálním rozložení dat. Pro grafické ověření jsme použili histogram. Z tohoto důvodu byl zvolen neparametrický test.

Pomocí Mann – Whitney U – testu jsme porovnali ukazatel DBQ experimentální a kontrolní skupiny.

Tabulka 7. Rozdíl v dopravním chování experimentální a kontrolní skupiny

Proměnná	Sčt.poř. Experim.	Sčt.poř. Kontrol.	U	Z	<i>p</i> -hod.	N platn. Experim.	N platn. Kontrol.
DBQ	2015	1225	405,00	3,79	0,00	40	40

Z tabulky 7. vyplývá, že v rámci ukazatele DBQ je mezi experimentální a kontrolní skupinou signifikantní rozdíl.

$U (n= 40,40) = 405; p = 0,00; p <0,05$

Tabulka 8. Rozdíl ve škále TAS mezi experimentální a kontrolní skupinou

Proměnná	Sčt.poř. Experim.	Sčt.poř. Kontrol.	U	Z	<i>p</i> -hod.	N platn. Experim.	N platn. Kontrol.
TAS	1964	1276	456,00	3,30	0,00	40	40

V tabulce 8. jsou uvedeny výsledky neparametrického Mann – Whitney U – testu, který porovnává škálu TAS – (vyhledávání vzrušení a dobrodružství) - dotazníku Sensation seeking u řidičů v experimentální i kontrolní skupině. Jelikož data experimentální skupiny $p = 0,00; p <0,05$, nepochází z normálního rozložení, byl zvolen neparametrický test. Z tabulky vyplývá, že mezi experimentální a kontrolní skupinou existuje statisticky významný rozdíl.

$U (n= 40,40) = 456; p = 0,00; p <0,05$

Tabulka9. Rozdíl ve škále ES mezi experimentální a kontrolní skupinou

Proměnná	Sčt.poř. Experim.	Sčt.poř. Kontrol.	U	Z	<i>p</i> -hod.	N platn. Experim.	N platn. Kontrol.
ES	1799	1441	621,00	1,71	0,08	40	40

Pro zjištění rozdílů ve škále ES – (vyhledávání zkušeností) mezi experimentální a kontrolní skupinou byl zvolen neparametrický Mann- Whitney U- test, důvodem byl

výsledek normálního rozložení $p = 0,04$; $p < 0,05$ u experimentální skupiny, kdy skupina kontrolní vykazuje normální rozložení dat $p = 0,17$; $p > 0,05$. Výsledky ukazují, že mezi experimentální a kontrolní skupinou není statisticky významný rozdíl.

$U (n= 40,40) = 621$; $p = 0,08$; $p > 0,05$

Tabulka 10. Rozdíl ve škále DiS mezi experimentální a kontrolní skupinou

Proměnná	Sčt.poř. Experim.	Sčt.poř. Kontrol.	U	Z	p-hod.	N platn. Experim.	N platn. Kontrol.
DiS	1879	1360	540,50	2,49	0,01	40	40

Po ověření normálního rozdělení dat experimentální skupiny $p = 0,00$; $p < 0,05$ a kontrolní skupiny $p = 0,10$; $p > 0,05$ nebylo dosaženo normálního rozložení dat, přičemž byl zvolen neparametrický Mann – Whitney U – test. Výsledky ukázaly, že experimentální a kontrolní skupina se ve škále ztráty zábran statisticky významně liší.

$U (n= 40,40) = 540,50$; $p = 0,01$; $p < 0,05$

Tabulka 11. Rozdíl ve škále BS mezi experimentální a kontrolní skupinou

Proměnná	Sčt.poř. Experim.	Sčt.poř. Kontrol.	U	Z	p-hod.	N platn. Experim.	N platn. Kontrol.
BS	1659	1581	761,00	0,37	0,71	40	40

Po ověření normálního rozložení dat v experimentální skupině $p = 0,00$; $p < 0,05$ a v té kontrolní $p = 0,16$; $p > 0,05$ byl použit neparametrický Mann – Whitney U- test a výsledky ukazují, že mezi oběma skupinami není statisticky významný rozdíl.

$U (n= 40,40) = 761$; $p = 0,37$; $p > 0,05$

Tabulka 12. Korelace DBQ/ SSS škály experimentální skupina

Proměnná	N	R	<i>p</i> -hodn.	Kritická hodnota
DBQ/TAS	40	0,42	0	0,264
DBQ/DiS	40	0,55	0	0,264
DBQ/BS	40	0,49	0	0,264

V tabulce 12. jsou uvedeny výsledky korelace. Pro výpočet byl použit Spearmanův korelační koeficient a výsledky jsme porovnali s tabulkou významnosti pro $n = 40$ a kritickou hodnotou na hladině významnosti $\alpha < 0,05$. Byly zjištěny signifikantní výsledky korelace mezi škálami P – přestupky dotazníku DBQ

- TAS Thrill and Adventure Seeking dotazníku SSS V byla nalezena signifikantně významná korelace $r_p (n = 40) = 0,42$; $p_2 = 0,00$.
- DiS – Disinhibition dotazníku SSS V pozorujeme středně silnou pozitivní korelaci $r_p (n = 40) = 0,55$; $p_2 = 0,00$.
- BS – Boredom Susceptibility dotazníku SSS V byla nalezena signifikantně významná korelac $r_p (n = 40) = 0,49$; $p_2 = 0,00$.

7.1 K platnosti hypotéz

H1: Existuje signifikantní rozdíl v dopravním chování problémových řidičů a řidičů bez dopravních přestupků v celkovém skóre v dotazníku DBQ.

Hypotézu přijímáme

Byl potvrzen statisticky významný rozdíl v chování řidičů experimentální skupiny a řidičů v kontrolní skupině v celkovém skóre dotazníku BDQ. Na základě výsledků U ($n=40,40$) = 405; $p = 0,00$; $p < 0,05$, byl potvrzen předpoklad, že se obě skupiny v dopravním chování liší.

H2: Problémový řidiči se od řidičů bez dopravních přestupků signifikantně liší v osobnostních rysech (měřeno dotazníkem SSS).

a) ve škále TAS – vyhledávání vzrušení a dobrodružství

Hypotézu přijímáme

Na základě výsledku Mann – Whitneova U testu U ($n=40,40$) = 456; $p = 0,00$; $p < 0,05$ byl potvrzen statisticky významný rozdíl mezi experimentální a kontrolní skupinou ve škále TAS vyhledávání vzrušení a dobrodružství.

b) ve škále ES - vyhledávání zkušenosti

Hypotézu nepřijímáme

Na základě výsledku Mann – Whitneova U testu U ($n=40,40$) = 621; $p = 0,08$; $p > 0,05$ nebyl potvrzen mezi experimentální a kontrolní skupinou ve škále ES – vyhledávání zkušeností statisticky významný rozdíl. Experimentální a kontrolní skupina se ve vyhledávání zkušeností neliší.

c) ve škále Dis - ztráta zábran

Hypotézu přijímáme

Na základě výsledku Mann – Whitneova U testu U ($n=40,40$) = 540,50; $p = 0,01$; $p < 0,05$, byl mezi experimentální a kontrolní skupinou ve škále Dis - ztráta zábran potvrzen statisticky významný rozdíl.

d) ve škále BS - choulostivosti na nudu

Hypotézu nepřijímáme

Na základě výsledku Mann – Whitneova U testu $U (n= 40,40) = 761; p = 0,37; p > 0,05$ nebyl potvrzen statisticky významný rozdíl mezi experimentální a kontrolní skupinou ve škále BS - choulostivosti na nudu.

H3: Participanti v cílové skupině vykazují statisticky významný vztah ve škále P – závažné porušení předpisů v dotazníku DBQ a škále „TAS - vyhledávání vzrušení a dobrodružství“ měřeno dotazníkem SSS

Hypotézu přijímáme

Korelační koeficient „TAS – vyhledávání vzrušení a dobrodružství“ se škálou

„P – závažné porušení předpisů“ nabývá hodnot $r_p (n 40) = 0,42; p_2 = 0,00$.

S ohledem na hladinu významnosti $\alpha < 0,05$ byla mezi proměnnými zjištěna signifikantně významná korelace.

H4: Participanti v cílové skupině vykazují statisticky významný vztah ve škále P – závažné porušení předpisů v dotazníku DBQ a škále Dis – ztráta zábran měřeno dotazníkem SSS.

Hypotézu přijímáme

Korelační koeficient „DiS – Disinhibition“ a „P – závažné porušení předpisů“ nabývá hodnot $r_p (n 40) = 0,55; p_2 = 0,00$. S ohledem na hladinu významnosti $\alpha < 0,05$ pozorujeme středně silnou pozitivní korelaci

H5: Participanti v cílové skupině vykazují statisticky významný vztah ve škále P – závažné porušení předpisů v dotazníku DBQ a škále BS – choulostivosti na nudu měřeno dotazníkem SSS.

Hypotézu přijímáme

Korelační koeficient škál „BS – Boredom Susceptibility“ a „P – závažné porušení“ při hladině významnosti $\alpha < 0,05$ nabývá hodnot $r_p (n 40) = 0,49; p_2 = 0,00$. byla nalezena signifikantně významná korelace.

8 Diskuze

Cílem práce bylo zjistit souvislosti rizikového chování mladých řidičů a následně je srovnat s mladými řidiči, jejichž dopravní chování je chápáno jako bezproblémové. Dalším cílem bylo porovnat u obou skupin jejich ochotu k vyhledávání vzrušení, dobrodružství a nových zkušeností. Také nás zajímá jejich choulostivost na nudu (netolerance vůči monotónním a opakujícím se událostem) a schopnost ztráty zábran.

Každý výzkum je určitým způsobem omezen a je vhodné jednotlivá omezení popsat. V první řadě je nutné zmínit složení výběrového souboru a jeho velikostí. V souboru bylo celkem 80 osob z toho 45 mužů a 35 žen, přičemž tento počet není dostatečně velký, aby se daly výsledky zobecňovat. Dalším faktem je, že probandi výzkumu pocházejí z jednoho kraje, jde o osoby, které se výzkumu chtěly účastnit, což může mít také vypovídající hodnotu. Můžeme tedy říct, že nešlo o reprezentativní vzorek, který by pokrýval celou populaci mladých řidičů. Dalším limitem jsou samotné testové metody. DBQ je sebehodnotící dotazník, který skutečnost popisuje ze subjektivního pohledu probanda. Jako problematické se jevily některé položky. Mladí řidiči nejsou často majiteli automobilu, to znamená, že položka, která zjišťuje zaplacení povinného ručení, je pro tuto skupinu neaktuální. Stejně jako otázka, která se ptá na manipulaci s mapou, tu většina osob již nepoužívá. V dotazníku SSS jsme zaznamenali několik položek, které svou formulací nejsou pro dnešní mladé lidi aktuální. Jde o slova „bouřlivák“, „bohémské skupiny“, „pankáči“. Podobně také setkání s homosexuálními osobami není nic neobvyklého. K dalším limitům, jež je třeba zmínit, je sociální žádoucnost odpovědí, které se nelze vyhnout.

Souvislosti rizikového chování mladých řidičů

Z výsledků je patrné, že mladí řidiči mají zkušenost s dopravními nehodami ať už v roli viníka nebo poškozeného. Celkem tuto zkušenost jich má 77,5 % a na straně viníků je to 41,25 %. Pokud se podíváme na statistiky nehodovosti, zjistíme, že mladí řidiči v ČR zavinili v roce 2015 celkem 17301 nehod (Besip, 2017). Stoupá také počet usmrcených osob u dopravních nehod, které zavinili mladí řidiči. Jako nejčastější příčina dopravní nehody je uvedeno, že se řidič nevěnoval plně řízení, což souvisí s dalšími ukazateli, a to je používání mobilních telefonů za jízdy a řízení pod vlivem návykových látek.

Velmi jednoznačné srovnání obou skupin přinesl ukazatel užívání návykových látek, alkohol před nebo v průběhu jízdy konzumuje celkem 27 osob (33,75 %), marihuanu pravidelně kouří 18 osob (22,5 %) a jiné návykové látky užívá sedm probandů (8,75 %).

Řízení pod vlivem návykových látek velmi výrazně ovlivňuje jízdní schopnosti řidiče. Není třeba opakovat, že alkohol mimo známých účinků na rovnováhu, zpomalení reakčního času a omezeného vnímání přispívá ke zvýšení rizikového chování (Laude, Fillmore, 2015). V roce 2015 bylo mladými řidiči s praxí do 3 let pod vlivem alkoholu způsobeno 126 dopravních nehod. V souvislosti s tím je třeba si uvědomit, že většina mladých lidí necestuje sama. Výsledky studií ukazují na výrazný účinek kombinace alkoholu a jiných návykových látek u řidičů, které zásadním způsobem ovlivňují jejich úsudek a hodnocení rizikových situací (Veldstra, Brookhuis, de Waard, Molmans, Verstraete, Skopp, Jantos, 2012).

Narušení pozornosti v podobě užívání mobilních telefonů se ukázalo jako významný faktor u obou skupin. Celkem 72,5 % probandů odpovědělo kladně na naši otázku, zda při řízení přijímají hovory. Dalších 31,25 % je schopno za jízdy odepisovat na SMS a 25% dokonce hledá informace ve vyhledávači, aniž by zastavili automobil. Podle statistik bylo nejčastější příčinou dopravní nehody v roce 2015 nevěnování se plně řízení a celkem tak bylo způsobeno 7514 nehod, stejná příčina je také uvedena jako druhá v pořadí nehod s následkem smrti. Manipulace a distrakce pozornosti ohrožuje bezpečnost nejen mladých řidičů (McDonald, Sommers, 2015).

Následkem manipulace s mobilním zařízením dochází také ke kompenzačnímu chování řidičů v podobě snížení rychlosti, což nemusí být vždy vhodná forma, zvláště pak při hustém provozu. Ještě důležitější je, že výsledky potvrdily, že hands – free neodstraňuje bezpečnostní problém spojený s rozptýlením, jízdní výkon byl omezen stejným způsobem, jako kdyby byl telefon používán běžným způsobem (Yan, Zhang, Zhang, Li, Yang, 2016). Můžeme říct, že s příchodem chytrých telefonů (tzv. smartphonů) se situace ještě zhoršila, jde především o snadnější ovládání, které může vyvolat falešnou představu, že jde jen o malé rozptýlení pozornosti. Spolu s nárůstem nových aplikací dochází také k rozvoji závislosti na mobilních telefonech, která dnes bývá označována jako největší závislost tohoto století (De-Sola Gutiérrez, Rodríguez de Fonseca, Rubio, 2016)

Rozdíl mezi experimentální a kontrolní skupinou v dopravním chování

Z výsledků je patrné, že mezi experimentální a kontrolní skupinou je rozdíl v dopravním chování (DBQ). Sebeuposuzovací metoda, která se skládá ze čtyř škál, odpovídá na otázku, zda se řidič na silnici chová bezpečně a do jaké míry je nebezpečný pro své okolí.

Porušování pravidel a celkové chování řidiče hrají velkou roli v bezpečnosti, studie potvrdily, že mladí řidiči se dopouštějí úmyslných přestupků více než zkušenější, byl také nalezen rozdíl mezi ženami a muži (Özkana, Lajunen, Summala, 2006).

S tím také souvisí předcházející údaje o nehodovosti a rizikovém chování probandů experimentální skupiny. Alkohol v experimentální skupině užívá před nebo během jízdy 27 osob, což je 67 %, marihuanu pravidelně kouří v experimentální skupině 18 lidí, což je 45 %, jiné návykové látky pravidelně užívá sedm osob (17,5 %). Podobně dopadly obě skupiny v oblasti užívání mobilního telefonu při jízdě hovor přijme 38 osob (47,5 %), aktivně volá 32 osob (40%) a SMS za jízdy posílá 19 osob (23,75%), internetový prohlížeč používá 20 osob (25%). Dopravní nehody způsobilo 33 osob (41,25 %) a zákaz řízení mělo vysloveno 29 osob (36,25 %).

Rozdíl v dotazníku SSS V

Tendence vyhledávat mimořádné prožitky může být významným predikujícím faktorem rizikového chování řidičů. SSS je často spojován s výzkumy mladých osob a jejich rizikového chování, porušováním dopravních předpisů a užíváním alkoholu, které vedou k vážným dopravním nehodám a mají souvislost s vyšším skóre dotazníku (Pearson, Murphy, Doane, 2013).

Výsledky potvrdili, že probandi experimentální skupiny se liší od kontrolní, a to ve dvou škálách, TAS – Thrill and Adventure Seeking postihuje vyhledávání napětí a dobrodružství a Dis – Disinhibition, vyjadřuje míru porušování společenských norem a pravidel, zde můžeme zařadit i porušování dopravních předpisů, dále se může jednat o ztrátu morálních zábran.

Naopak se nám nepotvrdila hypotéza, že experimentální a kontrolní skupina se bude signifikantně lišit v škále ES – Experience Seeking a také ve škále BS – Boredom Susceptibility. A můžeme říct, že v těchto následujících dvou škálách rozdíl patrný není. Jedná se o škálu ES – Experience Seeking, která souvisí vyhledáváním nových zážitků prostřednictvím smyslového vnímání, (a můžeme zde zahrnovat prožitky, které uspokojují všechny naše smysly – kultura, cestování, gastronomii, ale také užívání

alkoholu a návykových látek), a škálu BS – Boredom Susceptibility, což lze přeložit jako choulostivost na nudu, tudíž i určitou míru náchylnosti k rizikovému chování. V této souvislosti jsou pak zajímavé výsledky výzkumu, který se zaměřil na studenty a jejich rizikové chování spojené s řízením automobilu po požití alkoholu (Quinn, Fromme, 2012)

DBQ – (škála P) a SSS

Škála P dotazníku DBQ vyjadřuje nebezpečné porušení dopravních předpisů, jde o úmyslné jednání, které je v kontextu dopravní bezpečnosti chápáno jako maximální riziko. Naplnil se předpoklad, že vysoce rizikové chování bude signifikantně korelovat se škálou TAS – vyhledávání vzrušení a dobrodružství $r_p (n 40) = 0,42$; $p_2 = 0,00$, a také se škálou DiS – ztráta zábrán $r_p (n 40) = 0,55$; $p_2 = 0,00$. Naplnil se náš předpoklad, že nebezpečné chování v podobě úmyslného porušování předpisů bude silně pozitivně korelovat s ukazateli, které patří k rizikovým faktorům (Zakletskaia, Mundt, Balousek, Wilson, Fleming, 2009).

Signifikantní výsledek jsme získali u dotazníku DBQ ve škálách P – nebezpečné porušení dopravních předpisů a BS – choulostivosti na nudu, kde jsme zjistili středně silnou pozitivní korelaci $r_p (n 40) = 0,49$; $p_2 = 0,00$.

9 Závěr

V této kapitole uvedeme základní zjištění této práce. Jejím cílem bylo zjistit souvislosti rizikového chování mladých řidičů. Na základě dotazníků DBQ a SSS V jsme zmapovali jejich řídicí chování a ochotu vyhledávat mimořádné prožitky. Na základě výzkumu byly zjištěny následující závěry:

- 1) Z celkového souboru 80 řidičů má 77,5 % zkušenost s dopravní nehodou, přičemž ji zavinilo 41,25 % z nich. Alkohol užívá během řízení 33,75 % osob, marihuanu pravidelně kouří 22,5 %. Významný faktor ovlivňující pozornost při řízení motorových vozidel je používání mobilních telefonů, celkem 72,5 % osob za jízdy přijímá hovory, 31,25 % odepisuje na SMS, a 25 % vyhledává informace na internetu, aniž by zastavili automobil.
- 2) Z testovaných hypotéz vyplynulo
 - Byl potvrzen v celkovém skóre dotazníku DBQ statisticky významný rozdíl mezi chováním řidičů experimentální skupiny a řidičů ve skupině kontrolní. Na základě výsledků: $U (n= 40,40) = 405; p = 0,00; p <0,05$, byl potvrzen předpoklad, že se obě skupiny v dopravním chování liší.
 - Byl potvrzen statisticky významný rozdíl mezi experimentální a kontrolní skupinou ve škále TAS – vyhledávání vzrušení a dobrodružství: $U (n = 40, 40) = 456; p = 0,00; p <0,05$.
 - Experimentální a kontrolní skupina se statisticky neliší ve vyhledávání zkušeností, ve škále ES nebyl nalezen statisticky významný rozdíl: $U (n = 40, 40) = 621; p = 0,08; p > 0,05$.
 - Ve škále Dis – ztráta zábran byl nalezen statisticky významný rozdíl mezi experimentální a kontrolní skupinou: $U (n= 40, 40) = 540,50; p = 0,01; p <0,05$.
 - Výsledky v rámci škály BS – choulostivosti na nudu, nepotvrdily statisticky významný rozdíl mezi experimentální a kontrolní skupinou: $U (n= 40, 40) = 761; p = 0,37; p >0,05$.
 - Pro ukazatele P – závažné porušení předpisů v dotazníku DBQ a TAS – vyhledávání vzrušení a dobrodružství měřeno dotazníkem SSS, byla zjištěna silná pozitivní korelace. S ohledem na hladinu významnosti

$\alpha < 0,05$ korelační koeficient nabývá hodnot $r_p (n 40) = 0,42; p_2 = 0,00$.

- Pro ukazatele P – závažné porušení předpisů v dotazníku DBQ a Dis – ztráta zábran, měřeno dotazníkem SSS byla zjištěna silná pozitivní korelace. S ohledem na hladinu významnosti $\alpha < 0,05$ korelační koeficient nabývá hodnot $r_p (n 40) = 0,55; p_2 = 0,00$.
- Byla zjištěna středně silná pozitivní korelace ukazatele P – závažné porušení předpisů v dotazníku DBQ a škálou BS – choulostivost na nudu, měřeno dotazníkem SSS. Korelační koeficient při hladině významnosti $\alpha < 0,05$ nabývá hodnot $r_p (n 40) = 0,55; p_2 = 0,00$.

SOUHRN

Předkládaná bakalářská práce se zabývá problematikou rizikového chování mladých řidičů a klade si za cíl objasnění souvislostí rizikového chování mladých řidičů.

V první, teoretické části se zaměříme na objasnění základního pojmu osobnost, coby dynamické struktury, která slouží k zachycení specifických charakteristik jedinečnosti jednotlivce a také coby hodnoticího kritéria vyjadřujícího celkovou kvalitu člověka.

Dále vysvětlíme osobnostní vlastnosti, které mají vliv na chování řidiče. V poslední části pak rozlišíme chování ve vztahu k rizikovým faktorům v dopravě.

Druhá kapitola teoretické části se zaměřuje na chování, které se skládá z celého spektra projevů a ve kterém je obsažena nesmírná pestrost a bohatost jednotlivých aspektů lidské činnosti. V návaznosti na to popíšeme řidičské chování a současně předkládáme i jednotlivé teorie, které se k tomu vztahují.

Poslední kapitola je vyhrazena definování rizikové skupiny, která je předmětem praktické části, a vybraným rizikovým faktorům v dopravě, jež se této skupiny dotýkají, především pak užívání návykových látek a jejich praktický dopad na dopravní bezpečnost. Neméně důležitým fenoménem v této oblasti je užívání mobilního telefonu během řízení, které představuje zásadní riziko pro mladé řidiče a jejich schopnost udržet při řízení pozornost, a které se z velké části podílí na nehodovosti a je řazeno k hlavním příčinám nehod se smrtelnými následky.

Praktická část definuje v úvodu výzkumnou oblast, výzkumný problém a cíl, který se zaměřuje na mladé řidiče a jehož cílem je ověřit a popsat rizikové chování mladých řidičů a jeho jednotlivé aspekty. První část je zaměřena na dopravní chování mladých řidičů a sleduje jednotlivé rizikové oblasti, které jsou porovnány v rámci jednotlivých skupin.

Výzkumný soubor tvoří osmdesát participantů, kteří jsou rozděleni z hlediska rizikových faktorů na skupinu experimentální (40) a kontrolní (40). Ty jsme následně navzájem porovnávali.

Byla řešena také etická otázka a probandům byl vysvětlen záměr výzkumu, byla jim předána informace o anonymitě a možnosti kdykoli odstoupit nebo svůj souhlas s testováním odvolat. Součástí anamnestického dotazníku byl informovaný souhlas.

Další část je věnována hypotézám, které jsou zkoumány pomocí dotazníku The Manchester Driving Behaviour Questionnaire v následující kapitole jsou pak testovány jednotlivé škály Sensation Seeking Scale. Soubor je rozdělen a porovnán z hlediska statistické významnosti rozdílů. Zajímá nás především rozdíl v chování řidičů zařazených do experimentální a kontrolní skupiny, dále jsme se zaměřili na jednotlivé škály SSS, které vyjadřují tendenci vyhledávat mimořádné zážitky a u kterých lze předpokládat, že budou mít vztah k rizikovému chování mladých řidičů.

U všech testovaných hypotéz bylo ověřováno normální rozložení dat ($\alpha < 0,05$) pomocí Shapiro- Wilkova testu a histogramu, v závislosti na tom byl zvolen parametrický nebo neparametrický test. Míru stupně asociace dvou proměnných jsme testovali pomocí Spearmanova korelačního koeficientu.

Ze zjištěných dat vyplynulo, že probandi v experimentální skupině dosahovali ve všech sledovaných položkách výrazně vyšších hodnot než skupina kontrolní 33 osob, což je 41,25 % zavinilo dopravní nehodu, celkem 29 osob (36,25 %) bylo správním úřadem potrestáno zákazem řízení.

Velmi jednoznačné srovnání obou skupin přinesl ukazatel užívání návykových látek, alkohol před nebo v průběhu jízdy konzumuje celkem 27 osob (33,75 %), marihuanu pravidelně kouří 18 osob (22,5 %). Nejvíce alarmující, avšak nepřekvapující je zjištění týkající se užívání mobilních telefonů, jde o významný faktor ovlivňující pozornost. Z výsledku vyplynulo, že celkem 72,5 % osob během jízdy přijímá hovory, 31,25 % odepisuje na SMS, a 25 % vyhledává informace na internetu, aniž by zastavili automobil. Tento faktor má také přímou souvislost s nejčastější příčinou dopravních nehod, a to je nevěnování se plně řízení, které v roce 2015 je uváděno jako hlavní příčina celkového počtu 15 311 nehod.

Byl prokázán rozdíl mezi experimentální a kontrolní skupinou v dopravním chování na základě sebeposuzovací metody DBQ, která se skládá ze čtyř škál a odpovídá na otázku, zda se řidič na silnici chová bezpečně a do jaké míry je nebezpečný pro své okolí. Toto porušování pravidel a celkové chování řidiče hrají velkou roli v bezpečnosti a potvrzují výsledky výzkumů zaměřených na mladé řidiče.

Výsledky potvrdily, že probandi experimentální skupiny se liší od kontrolní, a to ve dvou škálách TAS – Thrill and Adventure Seeking postihuje vyhledávání napětí a dobrodružství a Dis – Disinhibition vyjadřuje míru porušování společenských norem a

pravidel, zde můžeme zařadit i porušování dopravních předpisů, nebo se může jednat o ztrátu morálních zábran.

Naopak se nám nepotvrdila hypotéza, že se budou experimentální a kontrolní skupina signifikantně lišit ve škálách ES – Experience Seeking a BS – Boredom Susceptibility. Lze říci, že v těchto dvou škálách rozdíl patrný není.

V další části jsme se zaměřili na nebezpečné porušování předpisů, vyjádřené pomocí škály dotazníku DBQ a jednotlivých škál dotazníku SSS. V této části se naplnil předpoklad u všech položek a byla zjištěna středně silná korelace, nejvýrazněji pak u BS – choulostivosti na nudu.

Výsledky naší studie mají jistá omezení, která byla zmíněna v diskuzi. Za důležitá považujeme zjištění týkající se konkrétních způsobů chování mladých řidičů. Považujeme za důležité, že mladí řidiči se v některých ukazatelích liší a je vhodné je nadále zkoumat. Nemusí tak platit předpoklad, že mladý řidič je s ohledem na svůj věk a zkušenost v dopravě rizikovým faktorem.

Seznam použitých zkratek

BS – Boredom Susceptibility

ČSÚ – Český statistický úřad

ES – Experience Seeking

DBQ – The Manchester Driving Behaviour Questionnaire

Dis – Disinhibition

SSS – Sensation Seeking Scale

TAS – Thrill and Adventure Seeking

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A LITERATURY

- Aberg, L., Rimmö, P. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41,39–56.
- Balcar, K. (1983). *Úvod do studia psychologie osobnosti*. Praha: Statní pedagogické nakladatelství.
- Besip. Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 s platností od roku 2017. Získáno 20. 2. 2016 z <http://www.ibesip.cz/data/web/dokumenty-nsbsp/priloha-a-final.pdf>.
- Blatný, M. a kol. (2010). *Psychologie osobnosti. Hlavní témata, současné přístupy*. Praha: Grada.
- Blockey, P. N., Hartley, L. R. (1995). Aberrant driving behaviour: errors and violations. *Ergonomics*, 38, 1759–1771.
- Caird, J. K, Johnston, K. A., Willness, Ch.R., Asbridge, M., Steel, P.(2014).A meta-analysis of the effects of texting on driving. *Accident Analysis & Prevention*. Volume 71, October 2014, Pages 311–318. doi.org/10.1016/j.aap.2014.06.005.
- Cakirpalogu, P. (2012). *Úvod do psychologie osobnosti*. Praha: Grada.
- Carpentier, A., Brijs, K., Declercq, K., Brijs,T., Daniels, S., Wets, G. The effect of family climate on risky driving of young novices: The moderating role of attitude and locus of control. *Accident Analysis & Prevention, Volume 73*, December 2014, Pages 53-64.
- Clapp, J. D., Olsen, S. A., Danoff-Burg, S., Hagewood, J. H., Hickling, E. J., Hwang, V. S., Beck, J. G. (2011). Factors contributing to anxious driving behavior: The role of stress history and accident severity. *Journal of Anxiety Disorders*, 25(4), 592–598. <http://doi.org/10.1016/j.janxdis.2011.01.008>.
- ČSÚ, *Český statistický úřad*. Získáno 20. 2. 2016 z <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky#katalog=31008>.
- De-Sola Gutiérrez, J., Rodríguez de Fonseca, F., Rubio, G. (2016). Cell-Phone Addiction: A Review. *Frontiers in Psychiatry*, 7, 175. <http://doi.org/10.3389/fpsy.2016.00175>.
- Friedman, M. (1977). Type A behavior pattern: some of its pathophysiological components. *Bulletin of the New York Academy of Medicine*, 53(7), 593–604.

- Fuller, R. (2005): Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461–472.
- Fitch, G. A., Soccolich, S. A., Guo, F., McClafferty, J., Fang, Y., Olson, R. L., Perez, M. A., Hanowski, R. J., Hankey, J. M., & Dingus, T. A. (2013). *The impact of hand-held and hands-free cell phone use on driving performance and safety-critical event risk*. (Report No. DOT HS 811 757). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- Harrison, W. A., (2009). *Reliability of the Driver Behaviour Questionnaire in a sample of novice drivers*. Eastern Professional Services Pty Ltd.
- Harrison, E. L. R., Fillmore, M. T. (2011). Alcohol and distraction interact to impair driving performance. *Drug and Alcohol Dependence*, 117(1), 31–37. <http://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2011.01.002>.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F* 5, 201–215.
- Hartnoll, R., Griffith, P., Taylor, C., Hendricks, V., Blanken, P., Nolimal, D. Weber, I., Toussirt, M., Ingold, R. (2003). *Průručka k provádění výběru metodou sněhové koule. Snowball Sampling*. Praha: Úřad vlády České republiky.
- Havlík, K. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem*. (2005). Praha: Portál.
- Hendl, J. *Přehled statistických metod: analýza a metaanalýza dat*. (2012). Praha: Portál.
- Kalina, K. a kolektiv. (2008). *Základy klinické adiktologie*. Praha: Grada.
- Kebza, V. (nedat.). *Konceptualizace typů chování a typů osobnosti ve vztahu ke zdraví*. Získáno 20. ledna 2017 z <https://www.ipvz.cz/seznam-souboru/865-koncepce-typu-chovani-a-typu-osobnosti-kebza.pdf>.
- Kuban, J. *Tendence k vyhledávání prožitku a její diagnostika*. (2006). Hradec Králové. Gaudeamus.
- Lajunen, T., Parker, D., Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis & Prevention*. Volume 36, Issue 2, Pages 231–238.
- Laude, J. R., Fillmore, M. T. (2015). Simulated driving performance under alcohol: effects on driver-risk versus driver-skill. *Drug and Alcohol Dependence*, 154, 271–277. <http://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2015.07.012>.
- Mairean, C., Havarneanu, G. M., Popușoi, S. A., Havarneanu, C. E. Traffic locus of control scale – Romanian version: Psychometric properties and relations to the driver's

- personality, risk perception, and driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 45, February 2017, Pages 131–146.
- Martinussen, L. M., Hakamies-Blomquist, L., Moler, M., Özkan, T., & Lajunen, T., (2013). Age, gender, mileage and the DBQ: The validity of the Driver Behavior Questionnaire in different driver groups. *Accident Analysis & Prevention*. Volume 52, pp. 228-236.
- Maslow, A. H. (2014). *O psychologii bytí*. Praha: Portál.
- McDonald, C. C., Sommers, M. S. (2015). Teen Drivers' Perceptions of Inattention and Cell Phone Use While Driving. *Traffic Injury Prevention*, 16(0), S52–S58. <http://doi.org/10.1080/15389588.2015.1062886>.
- Mitchell, S. H., Schoel, C., Stevens, A.A. (2008). Mechanisms underlying heightened risk taking in adolescents as compared with adults. *Psychonomic Bulletin & Review*. 2008;15(2):272–7.
- Nakonečný, M. (2015). *Obecná psychologie*. Praha: Stanislav Juhaňák – Triton.
- Nakonečný, M. (2014). *Motivace chování*. Praha: Stanislav Juhaňák – Triton.
- Niezgoda, M., Kamiński, T., Kruszewski, M. (2013). Self-reported drivers' behaviour: An application of DBQ in Poland. *Journal of KONES Powertrain and Transport*. Volume 20, No. 1, 2013.
- Oliver, M. L., Nigg, J. T., Cassavaugh, N. D., Backs, R. W. (2012). Behavioral and Cardiovascular Responses to Frustration During Simulated Driving Tasks in Young Adults With and Without Attention Disorder Symptoms. *Journal of Attention Disorders*, 16(6), 478–490. <http://doi.org/10.1177/1087054710397132>.
- Özkana, T., Lajunen, T., Summala, H. (2006). Driver Behaviour Questionnaire: A follow-up study. *Accident Analysis & Prevention*. Volume 38, Issue 2, March 2006, Pages 386–395.
- Pearson, M. R., Murphy, E. M., Doane, A. N. (2013). Impulsivity-like Traits and Risky Driving Behaviors among College Students. *Accident; Analysis and Prevention*, 53, 142–148. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2013.01.009>.
- Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M. (2003). *Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education*. University of Turku: Traffic Research.
- Plháková, A. (2003). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia.
- Policie ČR. (2015). Získáno 20. 2. 2016 z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>.

- Quinn, P. D., Fromme, K. (2012). Personal and Contextual Factors in the Escalation of Driving after Drinking Across the College Years. *Psychology of Addictive Behaviors : Journal of the Society of Psychologists in Addictive Behaviors*, 26(4), 714–723. <http://doi.org/10.1037/a0026819>.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., Campbell, K. (1990): Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*.33, 1315–1332.
- Reniers, R., Murphy, L., Lin, A., Bartolomé, S., Wood, S.J. (2016). Risk Perception and Risk-Taking Behaviour during Adolescence: The Influence of Personality and Gender. *PLoS ONE 11(4)*: e0153842. doi: 10.1371/journal.pone.0153842.
- Ronen, A., Chassidim, H.S., Gershon, P., Parmet, Y., Rabinovich, A., Bar-Hamburger, R., Cassuto, Y., Shinar, D. (2010). The effect of alcohol, THC and their combination on perceived effects, willingness to drive and performance of driving and non-driving tasks. *Accid Anal Prev*, 2010; 42(6): p. 1855-1865.
- Rowe, R., Roman, G. D., McKenna, F. P., Barker, E., Poulter, D.(2014).Measuring errors and violations on the road: A bifactor modeling approach to the Driver Behavior Questionnaire. *Accident Analysis & Prevention*. Volume 74, January 2015, Pages 118–125.doi.org/10.1016/j.aap.2014.10.012.
- Ruch, W., Zuckerman, M. (2001). Sensation seeking in adolescents. In: J. Raithel (Hrsg.), *Risikoverhaltensweisen Jugendlicher: Erklärungen, Formen und Prävention*. Opladen: Leske + Budrich, 97-110.
- Říčan, P. (2010). *Psychologie osobnosti. Obor v pohybu*. Praha: Grada.
- Sarbescu, P. (2013). Psychometric properties of the Manchester Driver Behaviour Questionnaire in Romania: Validation of a Cross-Cultural. *Version International Journal of Traffic and Transportation Psychology*. Volume 1, ISSUE 1–2013.
- Smékal, V. (2009). *Pozvání do psychologie osobnosti. Člověk v zrcadlení vědomí a jednání*. Praha: Barrister & Principal.
- Svoboda, M. (2005). *Psychologická diagnostika dospělých*. Praha: Portál.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod. (Teorie a praxe)*. Praha: Karolinum.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
- Šucha M, Rehnová, V., Kořán, M., Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada.

- Šucha M, Šramkova L, Risser R. (2014). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: self-reports of aberrant behaviour among Czech drivers. *Eur. Transp. Res. Rev.* 2014; 6(4): 493-502. 10.1007/s12544-014-0147-z.
- Šucha M, Šťastná, L. (2015). Chování účastníků dopravního provozu pod vlivem alkoholu. *Adiktologie*, 15(2), 174–182.
- Thorová, K. (2015). *Vývojová psychologie. Proměny lidské psychiky od početí po smrt.* Praha: Portál.
- Urbánek, T., Denglerová, D., Širůček, J. (2011). *Psychometrika: Měření v psychologii.* Praha: Portál.
- Urbánek, T. (2002). *Základy psychometriky.* Brno: Psychologický ústav AV ČR.
- Vágnerová, M. (2010). *Psychologie osobnosti.* Praha: Karolinum.
- Valenzuela, C. F, Lindquist, B., Zamudio-Bulcock, P.A. (2010). A review of synaptic plasticity at Purkinje neurons with a focus on ethanol-induced cerebellar dysfunction. *Int Rev Neurobiol.* 2010; 91:339-72. doi: 10.1016/S0074-7742(10)91011-8.
- Veldstra, J. L., Brookhuis, K. A., de Waard, D., Molmans, B. H. W., Verstraete, A. G., Skopp, G., Jantos, R. (2012). Effects of alcohol (BAC 0.5‰) and ecstasy (MDMA 100 mg) on simulated driving performance and traffic safety. *Psychopharmacology*, 222(3), 377–390. <http://doi.org/10.1007/s00213-011-2537-4>.
- Vyskočilová, J., Praško, J. (2015). Psychické a somatické komplikace závislosti na kanabinoidech. *Česká A Slovenská Psychiatrie*, 111(1), 14-22.
- Yan, X., Zhang, X., Zhang, Y., Li, X., Yang, Z. (2016). Changes in Drivers' Visual Performance during the Collision Avoidance Process as a Function of Different Field of Views at Intersections. *Accident Analysis & Prevention*, Volume 97, December 2016, Pages 1-18.
- Zakletskaia, L. I., Mundt, M. P., Balousek, S. L., Wilson, E. L., Fleming, M. F. (2009). Alcohol-Impaired Driving Behavior and Sensation-Seeking Disposition in a College Population Receiving Routine Care at Campus Health Services Centers. *Accident; Analysis and Prevention*, 41(3), 380–386. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2008.12.006>.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking.* Cambridge university press.

PŘÍLOHY

Příloha č.1: Zadání diplomové práce

Příloha č.2: Abstrakt

Příloha č.3: Abstracto of Bachelor Thesis

Příloha č.4: Anamnestický dotazník

Příloha č.1: Zadání diplomové práce

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Akademický rok: 2014/2015

Studijní program: Psychologie
Forma: Kombinovaná
Obor/komb.: Psychologie (PSYB)

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Mgr. ZAGYI Gabriela	Mozartova 21, Havířov - Město	F140547

TÉMA ČESKY:

Rizikové jednání mladých řidičů v dopravním provozu.

TÉMA ANGLICKY:

Risk behaviour of young drivers in traffic.

VEDOUcí PRÁCE:

PhDr. Mariš Šucha, Ph.D. - PCH

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Teoretická východiska práce:

Za hlavní příčinu zvyšující se nehodovosti v dopravě je označován lidský činitel. Osobnost řidiče, chování a jeho psychická způsobilost je hlavním faktorem, který ovlivňuje dopravní situaci.

Z hlediska dopravní psychologie bývají za rizikové řidiče označovány mladé osoby ve věku 18 až 25 let, tedy osoby, které mají malou zkušenost s řízením, méně dovedností a jenž mají tendenci přeceňovat své schopnosti. Současně tato skupina řidičů dosahuje vysoké nehodovosti, často s tragickými následky. Rizikové chování mladých řidičů se ve svém důsledku projevuje v řadě případů i úmyslným porušováním dopravních předpisů, případně řízením plně chyb a nebezpečných omylů. Potřeba vyhledávat intenzivní a různorodé zážitky, ztráta zábrán, potřeba vzrušení a dobrodružství je v dopravě spojována s překračováním rychlosti, bezohledným až agresivním řízením a v neposlední řadě, také s menším vnímáním rizika a větší ochotou riziko podstupovat.

Popis výzkumného problému:

U řidičů ve věku 18 až 25 let se rizikovost ve stylu řízení projevuje především v malé zodpovědnosti, nedostatečném předvídání, případně sklonu k dobrodružství a vzrušení. Koncept sensation seeking poukazuje na tendenci vyhledávat mimořádné prožitky a osoby, které dosahují vysokých hodnot, představují zjevné riziko v dopravním provozu.

Design výzkumného projektu:

Projekt bude mít kvantitativní výzkumný design.

Pro zjištění řidičského chování mladých řidičů bude použit dotazník The Manchestred Driving Behaviour Questionnaire(DBQ), který se zaměřuje na sebehodnocení řidičů a Sensation Seeking Scale V (SSC) dotazník pro měření tendence vyhledávat mimořádné prožitky.

Cíle výzkumu:

Cílem výzkumného projektu je popsat specifika skupiny mladých řidičů, jejich rizikové charakteristiky a řidičské chování s ohledem na závažné přestupky, které mohou výrazně ovlivnit nehodovost. Popsat pomocí konceptu sensation seeking potřebu vyhledávat napětí a dobrodružství, vyhledávat nové zážitky, dále míru porušování společenských norem a rizikového chování mladých řidičů. Výzkumný soubor bude rozdělen na dva výběry a ty budou porovnány na základě zvolených metod.

Základní a výzkumný soubor:

Výzkumný soubor budou tvořit osoby ve věku 18 až 25 let s řidičským oprávněním. Osloveni budou především studenti středních škol a vysokých škol, kteří spadají do věkové kategorie a mají nebo v minulosti měli řidičské oprávnění. Výzkumný soubor pak bude tvořit 60 osob

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

1. Atkinsonová, R.L., et al. (2003). Psychologie. Praha: Portál.
2. Henderson, V. W. (2000). Hormone therapy and the brain : a clinical perspective on the role of estrogen. New York: Parthenon.
3. Hendl, J. (2005). Kvalitativní výzkum. Praha: Portál.

4. Ferjenčík, J. (2000). Úvod do metodologie psychologického výzkumu. Praha: Portál
5. Plhánková, A. (2003). Učebnice obecné psychologie. Praha: Academia.
6. Šucha, M., et al. (2009). Agresivita na cestách. Olomouc: Upol.
7. Šucha, M., et al. (2013). Dopravní psychologie pro praxi. Praha: Grada Publishing.
8. Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.
9. Štíkar, J., Hoskovec, J., Štíkarová, J. (2003). Psychologie v dopravě. Praha: Nakladatelství Karolinum.
10. Böcher, W. (1976). Vznik a snižování agrese v silničním provozu. In Kolektiv autorů, Bezpečnost silničního provozu. Aplikace dopravní psychologie v soudní praxi. 2. díl (s. 20-43). Praha: ČVTS.

Podpis studenta:

Datum:

Podpis vedoucího práce:

Datum:

Příloha č. 2: Abstrakt

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Rizikové jednání mladých řidičů v dopravním provozu

Autor práce: Gabriela Zagyí

Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha Ph.D.

Počet stran a znaků: 66 s. 97 000 znaků

Počet příloh: 4

Počet titulů použité literatury: 66

Abstrakt:

Předkládaná práce se zabývá tématem dopravního chování mladých řidičů, které je často spojováno s problematikou nebezpečného řízení a větším rizikem dopravních nehod. Cílem práce je ověřit a popsat souvislosti rizikového chování mladých řidičů. V práci bylo hodnoceno celkem 80 řidičů ve věkové skupině 18 až 26 let pomocí dotazníku The Manchester Driving Behaviour Questionnaire a dotazníku Sensation Seeking Scale zaměřující se na měření tendence vyhledávat mimořádné prožitky. Teoretická část práce je zaměřena na objasnění pojmu osobnost, osobnostní vlastnosti. Nakonec je rozlišeno chování v souvislosti s řízením a vybrané rizikové faktory v dopravě. Praktická část má za cíl ověřit a popsat rizikové chování mladých řidičů. Další část práce je věnována tomu, zda existuje statisticky signifikantní rozdíl v dopravním chování, a jednotlivých škál SSS V.

Klíčová slova: Mladí řidiči, rizikové chování, DBQ, Sensation Seeking Scale, doprava

Příloha č.3: Abstracto of Bachelor Thesis

ABSTRACT OF THESIS

Title: Risk behaviour of young drivers in traffic.

Author: Gabriela Zagyi

Supervisor: PhDr. Matúš Šucha Ph.D.

Number of pages and characters: 66 s. 97 000

Number of appendices: 4

Number of references: 66

Abstract:

The topic of the thesis is behaviour of young drivers in traffic which has been frequently connected to questions of dangerous driving and higher risk of traffic accidents.

The aim of the thesis is to verify and describe the context of young driver's risk behaviour.

At the thesis was evaluated a total number of 80 drivers who belong to age group from 18 to 26 years old. For evaluation were used The Manchester Driving Behaviour Questionnaire and Sensation Seeking Scale which measure the tendency to look up for an extraordinary experience. The theoretical part of the thesis is related to clarification of the concept of personality, personality traits. Finally is differed behaviour in relation with driving and chosen risk's factor in traffic. The aim of the practical part of the thesis is to verify and describe risk behaviour of young drivers. The next part of the thesis clarifies the existence of significant differences of traffic behaviour and particular scales SSS V.

Key words: Young drivers, risk behaviour, The Manchester Driving Behaviour Questionnaire, Sensation Seeking Scale, traffic.

Příloha č. 4. Anamnestický dotazník, informovaný souhlas

Informovaný souhlas s účastí na výzkumu v rámci diplomové práce

Název práce: Rizikové jednání mladých řidičů v dopravě

Autor práce: Gabriela Zagyi

Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha Ph.D.

Termín realizace: červen 2016–leden 2017

Místo realizace: MSK

Prohlašuji, že jsem byl/a seznámen/a s podmínkami účasti na výzkumu „Rizikové jednání mladých řidičů v dopravě“ a že se jej chci dobrovolně zúčastnit.

Beru na vědomí, že údaje poskytnuté pro účely tohoto výzkumu jsou anonymní a nebudou

použity jinak, než k interpretaci výsledku v rámci diplomové práce.

Rovněž beru na vědomí, že mohu z výzkumu kdykoli, podle svého vlastního uvážení, vystoupit.

Dne.....

Jméno a příjmení.....

Podpis.....

Anamnestické údaje:

Pohlaví

Věk.....

Vzdělání.....

Bydliště.....

Věk získání ŘP.....

Kolik km najezdíte.....

Týdně.....

Měsíčně.....

Celkem od doby vydání ŘP.....

Jste majitelem autom./ motocyklu.....

Jaké skupiny mot.voz.máte ŘP.....

Počet dopr.přestupků za celou dobu

Počet dopr.nehod zaviněných.....

Počet dop.nehod nezaviněných.....

Byl vám odebrán ŘP.....

Zákaz řízení.....

Počet registrovaných přestupků.....

V posledním roce záznam v bod.systému.....

Požil jste/ nebo užíváte před řízením alkohol.....

- Jak často

Marihuanu.....

Jiné návykové látky.....

Když Vám zazvoní řízení mobil, přijmete hovor.....

Volání.....

SMS.....

Internet.....

Jak hodnotíte své řídičské schopnosti

Chcete něco dodat?.....