UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
FILOZOFICKÁ FAKULTA
KATEDRA PSYCHOLOGIE

DOPRAVNÍ DIAGNOSTIKA OSOBNOSTNÍCH FAKTORŮ JAKO ROZHODUJÍCÍ PROMĚNNÉ V PROFILU ŘIDIČE Z POVOLÁNÍ

TRAFFIC DIAGNOSTICS OF PERSONALITY FACTORS AS A CRUCIAL VARIABLE IN PROFESSIONAL DRIVER´S PROFILE

Disertační práce

Autor: PhDr. Jitka Šebová Šafaříková

Vedoucí práce: doc. PhDr. Matuš Šucha, Ph.D.

Olomouc 2018

Prohlášení

„Ochrana informací v souladu s ustanovením § 47b zákona o vysokých školách, autorským zákonem a směrnicí rektora 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.“

Prohlašuji, že jsem disertační práci na téma „Dopravní diagnostika osobnostních faktorů jako rozhodující v profilu řidiče z povolání“ vypracovala samostatně, pod odborným dohledem vedoucího práce, a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci, 2018 .....

podpis

Děkuji doc. PhDr. Matúši Šuchovi, Ph.D. za odborné vedení disertační práce, poskytování rad a podkladů k práci.

Dále děkuji za odbornou pomoc při zpracování statistických dat Ing. Michalu Šerému, Ph.D., PhDr. Michalu Rostovi, Ph.D. a RNDr. Petru Boschkovi.

Disertační práce by ovšem nemohla vzniknout, pokud by mi respondenti nedali souhlas s výzkumem, se zpracováním jejich výsledků. I jim proto patří velký dík.

V neposlední řadě děkuji za velkou podporu i mému manželovi a dětem.

Abstrakt

Název práce: Dopravní diagnostika osobnostních faktorů jako rozhodující proměnné v profilu řidiče z povolání

Autor: PhDr. Jitka Šebová Šafaříková

Vedoucí práce: doc. PhDr. Matuš Šucha, Ph.D.

Název katedry: Katedra psychologie, Filozofická fakulta, Univerzita Palackého v Olomouci

Počet stran: 189

Počet příloh: 9

Počet titulů použité literatury: 269

Abstrakt:

Teoretická část disertační práce se zaměřuje na psychologické souvislosti, které se účastní na formování **osobnostního profilu profesionálního řidiče**. Pozornost je věnována především vlivu emoční stability, sebedůvěry, agresivity, motivace výkonu a vlivu zvládání stresu řidiče v rizikových situacích silničního provozu. Typologie řidičů českých i zahraničních výzkumů se snaží hledat osobnostní aspekty bezpečných a rizikových profesionálních řidičů. Zjišťování osobnostních profilů řidičů je cílem psychologické diagnostiky, která je součástí posuzování psychické způsobilosti v ČR.

Cílem empirické části **smíšeného výzkumu** je zaměřit se na osobnostní dimenze, které podporují bezpečné (úspěšné) a rizikové (neúspěšné) dopravní chování profesionálních řidičů. Výběrový soubor tvořilo 1343 řidičů, ve věku 18 – 70 let. K ověření hypotéz byly použity osobnostní dotazníky Cattell 16 PF, 5-verze, FPI, IHAVEZ a nově standardizovaný **dotazník TVP – Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti.** Umožňuje zjistit a vzájemně porovnat situačně nezávislé a dopravně specifické osobnostní rysy založené na pětifaktorové teorii osobnosti. Z analýzy výsledků vyplývá, že bezpeční profesionální řidiči jsou v dopravním chování spíše dominantní, aktivní a cílevědomí, emočně stabilní a odolní vůči zátěži. Zároveň jejich dominance je sycena úrovní aspirací, svědomitost je podpořena zdravou mírou sebeovládání a emoční vyrovnanost je dána zdrženlivostí, sebejistotou a maskulinitou v dopravním chování. **Kvalitativní část výzkumu** přispěla k objasnění zdrojů pozitivního osobnostního profilu řidiče, ke kterým patří vliv autority v rodinném zázemí, úroveň vzdělání, identifikace s pracovní rolí a spontánní přijetí norem a pravidel dané sociální skupiny.

Klíčová slova: pětifaktorová teorie osobnosti**,** profesionální řidič, dopravní chování, extraverze, emoční stabilita, svědomitost, otevřenost, přívětivost, bagatelizace, reaktance

Abstract of Thesis

Title: Traffic diagnostics of personality factors as a crucial variable in professional driver's profile

Author: PhDr. Jitka Šebová Šafaříková

Supervisor: doc. PhDr. Matuš Šucha, Ph.D.

Department: Katedra psychologie, Filozofická fakulta, Univerzita Palackého v Olomouci

Number of pages: 189

Number of appendices: 9

Number of references: 269

Abstract:

The theoretical part of this dissertation is focused on the psychological context, which participates in formation of **personality profiles of professional drivers.** Attention is paid primarily to the influence of driver's emotional stability, self-confidence, aggression, motivation to perform and ability to cope with stress while in high-risk traffic situations. The typology of drivers of both Czech and foreign research tries to look for the personality aspects of safe and risky professional drivers. The goal of psychological diagnostics is to discover personality aspects that play a role in the assessment of psychological capability of drivers in the Czech Republic.

The objective of the empirical part of **mixed research**, witch is focus of personality variations that support the safe (successful) and risky (unsuccessful) transport behavior of professional drivers. 1343 drivers were tested, between 18 and 70 years old. Psychological questionnaires Cattell 16 PF – 5th version, FPI, IHAVEZ and recently standardized **questionnaire TVP were used** to prove the hypotheses.

It allows to identify and compare each other's situation-independent and traffic-specific personality traits based on five-factor theory of personality. The analysis of the results shows that safe professional drivers are more dominant in traffic behavior, active and purposeful, emotionally stable and resilient to the load. At the same time, their dominance is saturated with the level of aspirations, conscientiousness is supported by a healthy degree of self-control, and emotional serenity is due to restraint, self-confidence and masculinity in traffic behavior.

The qualitative part of the research helped to clarify the sources of the positive personality profile of the driver, including the influence of authority in the family background, the level of education, identification with the role of work and the spontaneous adoption of norms and rules of the social group.

Key words: the five-factor model of personality, professional driver, traffic behaviour, extraversion, emotional stability, dutifulness, openness, kindness, trivialization, reactance.

Obsah

ÚVOD **9**

1 PROFESE ŘIDIČE Z POVOLÁNÍ **12**

1.1 Řidič nákladní dopravy 13
1.2 Řidič osobní dopravy 15

2 PŘÍJEM A ZPRACOVÁNÍ INFORMACÍ V SOUVISLOSTI S ŘÍZENÍM **17**

2.1 Vnímání 17
2.1.1 Zrakové vnímání *18*
2.1.2 Sluchové vnímání *20*
2.2 Pozornost 21
2.3 Paměť 23
2.4 Inteligence 25

3 ROLE OSOBNOSTNÍCH VLASTNOSTÍ PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE **28**

3.1 Osobnost profesionálního řidiče 29
3.2 Typologie řidičů 32
3.3 Charakteristiky rizikových profesionálních řidičů 34
3.4 Vybrané složky osobnosti 37
3.4.1 Dominance a sebepojetí jako kompenzace méněcennosti *38*
3.4.2 Emoční stabilita / labilita (neuroticismus) *39*
3.4.3 Úzkostnost *40*
3.4.4 Extraverze/introverze *41*
3.4.5 Sebekontrola, sebedisciplína *45*
3.4.6 Svědomitost *46*
3.5 Vliv únavy a stresu na jednání řidiče 46
3.6 Vliv monotonie na jednání řidiče 47
3.7 Agresivita řidiče 48
3.8 Vliv emocí na jednání řidiče 52
3.8.1 Hněv *52*
3.8.2 Vztek *54*

4 DOPRAVNÍ CHARAKTER A DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ ŘIDIČE **58**

4.1 Dopravní charakter řidiče 58
4.2 Dopravní chování řidiče 58
4.3 Vliv motivace, hodnot a osobních norem na chování řidiče 61
4.4 Vliv morálky na chování řidiče 63
4.5 Vliv znalostí, schopností a dovedností na chování řidiče 65

5 VYBRANÉ PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY BEZPEČNÝCH PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ **67**

5.1 Zvládání stresu 68
5.2 Zvládání sociálních vztahů 71
5.3 Zvládání náročných životních situací 72

6 PSYCHOLOGICKÁ DIAGNOSTIKA PROFESIONÁLNÍCH ŘIDIČŮ V ČESKÉ REPUBLICE 73

6.1 PSYCHODIAGNOSTIKA PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE 75
6.2 POSUZOVÁNÍ PSYCHICKÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL 76
6.3 PSYCHOLOGICKÁ DIAGNOSTIKA OSOBNOSTNÍCH DISPOZIC 77
6.4 VYBRANÉ PSYCHOLOGICKÉ DOTAZNÍKY POUŽÍVANÉ PRO POSUZOVÁNÍ PSYCHICKÉ ZPŮSOBILOSTI 77
6.4.1 NEO pětifaktorový osobnostní inventář 78
6.4.2 Dotazník TVP - Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti 79
6.4.3 Freiburský dotazník 83
6.4.4 Cattellův osobnostní dotazník (16 PF 5) 88

7 DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKÁ DIAGNOSTIKA ŘIDIČŮ V ZAHRANIČÍ 90

7.1 NĚMECKO 91
7.2 POLSKO 93
7.3 RAKOUSKO 94
7.4 SLOVENSKO 96

8 SHRNUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI 99

9 VÝZKUMNÝ PROBLÉM 103

10 CÍLE DISERTAČNÍ PRÁCE, VÝZKUMNÉ OTÁZKY A HYPOTÉZY 105

11 DESIGN EMPIRICKÉ ČÁSTI A POUŽITÉ METODY 107

11.1 ZÁKLADNÍ SOUBOR KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU 107
11.2 POPIS POUŽITÝCH METOD 109
11.2.1 Osobnostní dotazník TVP – Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti. 109
11.2.2 Freiburský osobnostní dotazník – FPI 110
11.2.3 Cattellův osobnostní dotazník 16 PF – 5. verze 110
11.2.4 IHAVEZ 110
11.3 POUŽITÉ STATISTICKÉ METODY 111

12 VÝSLEDKY 113

12.1 PRVNÍ CÍL KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU 113
12.2 DRUHÝ CÍL KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU 116
12.2.1 Logistická regrese pro CATTELL 116
12.2.2 Logistická regrese pro IHAVEZ 118
12.2.3 Logistická regrese pro FREIBURSKÝ dotazník 120
12.3 TŘETÍ CÍL KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU. 122
12.4 ČTVRTÝ CÍL KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU. 124
12.5 PÁTÝ CÍL KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU 126

13 SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ KVANTITATIVNÍHO VÝZKUMU 127

14 KVALITATIVNÍ ČÁST VÝZKUMU 129

14.1 ZÁKLADNÍ VÝZKUMNÁ OTÁZKA 129
14.2 DESIGN KVALITATIVNÍHO VÝZKUMU 130
14.2.1 Hlavní kritéria výběru vzorku 131
14.2.2 Metoda sběru dat 134

15 PROFILOVÉ ANAMNÉZY JEDNOTLIVÝCH PŘÍPADŮ 136

15.1 JIŘÍ (PŘÍPAD Č. 1) 136
15.2 PAVEL (PŘÍPAD Č. 2) 138
15.3 JARDA (PŘÍPAD Č. 3) 140
15.4 EVA (PŘÍPAD Č. 4) 141
15.5 JOSEF (PŘÍPAD Č.5) 143

16 KOMPARACE PŘÍPADOVÉ STUDIE 146

17 SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ KVALITATIVNÍHO VÝZKUMU 153

18 ETICKÉ OTÁZKY A LIMITY SMÍŠENÉHO VÝZKUMU 155

19 DISKUSE A ZÁVĚR KVANTITATIVNÍ ČÁSTI 157

20 DISKUSE A ZÁVĚR KVALITATIVNÍ ČÁSTI 159

21 ZÁVĚR 161

22 SHRNUTÍ 163

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 165

SEZNAM TABULEK 180

SEZNAM OBRÁZKŮ 180

SEZNAM GRAFŮ 180

PŘÍLOHY 181

Úvod

Žijeme v moderní době, kdy se snažíme přijímat klady i zápory společnosti. Relativně se učíme na ně reagovat, přizpůsobovat se, nebo naopak s nimi nesouhlasit a tvořit si svoje cesty k vyrovnávání všech obtíží, které nám život klade do cesty.

Zaměříme-li se na oblast dopravní problematiky, často si ani neuvědomuje, že jet autem k našemu cíli nebo být pouhým účastníkem dopravních prostředků, se stalo zcela automatickou a samozřejmou záležitostí. Člověk se zastaví možná až ve chvíli, kdy nastane problém – auto nejede, autobus nepřijel, řidič nedojel do cíle apod. V tom momentě nás začne zajímat, proč je to tak, proč k tomu došlo. Hledáme důvody, co všechno mohlo daný výsledek způsobit. Z pohledu makroklimatických podmínek začínají v ekonomických a sociálně společenských aspektech. Volně pak přechází na lidský faktor, který je součástí mikroklimatických podmínek. Člověk v nejrůznějších životních rolích se pak snaží obhájit svoje kritéria hodnot, morálky a norem dané sociální skupiny.

Jak se vším jedinec obstojí, jaké budou jeho okamžité reakce, jak se vyrovná s neúspěchem a dokonce jak z pohledu dlouhodobosti, dokáže překonávat každodennost své pracovní role, nám pomáhají objasňovat psychologické pohledy na osobnostní dispozice jedince. Stále diskutovaný problém bezpečnosti silničního provozu se týká všech občanů. Laická veřejnost přispívá především svým bezpečným chováním v dopravním prostředí. Odborná veřejnost se účastní na preventivních a represivních opatření. Disertační práce je zaměřena především na profesionální řidiče, kteří každodenně obhajují své pracovní role, postoje, pohotové reakce, svoji pozornost, odolnost vůči stresu, vůči stereotypní činnosti atd. Veřejnost od nich očekává maximální kvalitu svých reakcí za každých situací, ve dne i v noci, v zimě i v létě. Centrem zájmu je osobnost řidiče, která může za určitých okolností přispět či odvrátit riziko v dopravním systému.

Pohybovat se každodenně v silničním provozu vyžaduje zákonitě mnoho nutných technicko-odborných znalostí, ale i psychických schopností, které pozitivně posilují možnost se vyrovnávat v daném prostředí.

Existuje mnoho teorií zabývajících se příčinami nehodovosti řidičů. Jsou výzkumy, které upřednostňují význam pozornosti, aktuální soustředěnosti, periferního vidění, nebo výzkumy, které shledávají důležitost v celé šíři komplexnosti osobnostních dispozic řidiče.

Psychologické výzkumy na významnost jednotlivých osobnostních aspektů řidičů upozorňují již celá desetiletí (Bureš, 1973) a je velkým zadostiučiněním, že Metodika 9202 sestavená Eduardem Bakalářem (1992), kde čteme „metodika má desetiletou životnost, ve třetím tisíciletí, v rámci tržní ekonomiky a čilého styku s vyspělými státy Evropy i zámořím, bude nutné vypracovat metodiku další, korespondující s novými podmínkami v silničním provozu“ měla pozitivní vliv na vytvoření nové metodiky v podobě „Manuálu doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel“ (Zaoral et al., 2010).

Odborný manuál a další odborné příspěvky Asociace dopravních psychologů ČR dále přispěly k podpoření vzniku zákona 411/05 § 87a, kdy jsou profesionální řidiči nákladního auta nad 7,5 t, autobusu či přívěsu psychologicky vyšetřováni.

Tato skutečnost ošetřena zákonem dala společnosti jasně najevo, že člověk v roli řidiče má svoji důležitost a výsledky dopravně psychologického vyšetření mají možnost upozorňovat na všechny možné aspekty bezpečnosti či rizikovosti řidiče.

Tabulka 1 ukazuje hlavní příčiny nehod z pohledu statistické analýzy, ke kterým patří nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy. Základní statistická data nehodovosti vychází z materiálů oddělení BESIP, který se zabývá národní statistikou dopravních nehod i nákladních automobilů a jejich následků.

Tab 1 Hlavní příčiny nehod

Hlavní příčiny nehod NA	Sólo	S přívěsem	S návěsem	Celkem
NEPŘIMĚRENÁ RYCHLOST	1 045	138	353	1 536
tj.	68 %	9 %	23 %	-
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	111	20	33	164
tj.	68 %	12 %	20 %	-
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	944	56	235	1 235
tj.	76 %	5 %	19 %	-
NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	4 619	546	1 776	6 941
tj.	67 %	8 %	26 %	-

Zdroj: MD ČR, 2015

Tabulka 2 poukazuje na problematiku užívání alkoholu za volantem a důsledky zavinění dopravní nehody. Téměř každý týden zaviní nehodu jeden řidič nákladního automobilu pod vlivem alkoholu. V roce 2013 bylo takových řidičů 49, v 78 % případů se jednalo o sólo vozidla, z toho 8 % nákladních vozidel s přívěsem a 14 % s návěsem.

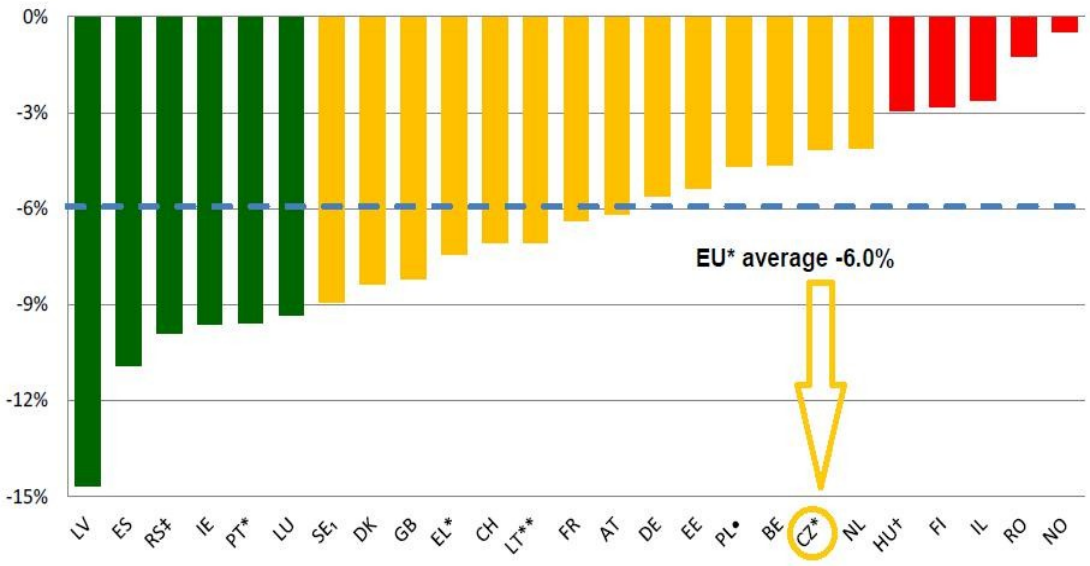
Tab 2 Alkohol a dopravní nehody řidiče nákladního automobilu

Alkohol	Sólo	S přívěsem	S návěsem	Celkem
Alkohol zjištěn u řidiče NV	202	12	24	238
tj.	85 %	5 %	10 %	-
Alkohol zjištěn u řidiče NV jako viníka DN	38	4	7	49

Zdroj: MD ČR, 2015

Poslední statistická analýza na grafu 1 nám ukazuje evropské srovnání dopravních nehod těžkých nákladních vozidel nad 3,5 t. Průměrná roční procentuální změna mezi roky 2001 a 2011 v počtu usmrcených osob při dopravních nehodách s účastí těžkých nákladních vozidel ukazuje snížení o 6 %. Snížení cca o 4 % řadí Českou republiku mezi podprůměrné země.

Graf 1 Dopravní nehody těžkých nákladních vozidel (nad 3,5t) v EU



Zdroj: BESIP, 2014

Téma disertační práce vychází především z praktických zkušeností diagnostiky řidičů, které byly zařazeny do výzkumu tak, aby byl podpořen význam důležitosti osobnostních konstelací u řidičů profesionálů.

Cílem teoretické práce je popsat relevantní psychické a sociální vlastnosti profesionálních řidičů, přispět k odhalení takových vlastností, které mohou být příčinou riskantního, nevhodného chování, a tudíž i rizikového chování řidiče profesionála, které často vedou k dopravním nehodám. Zahraniční teorie a výzkumy společně s českými pomohly identifikovat rizikové faktory osobnosti v řízení. Pomohly vybrat psychologické kategorie, které jsou při řízení důležité a determinují řidičův styl jízdy. Patří k nim kognitivní funkce, jako je pozornost, odolnost proti monotonii, periferní vidění, reakční čas, paměť a inteligence. Dále pak osobnostní vlastnosti jako je dominance, emoční stabilita, úzkostnost, svědomitost, sebekontrola, agresivita, na které se zaměřil výzkum disertační práce.

Teoretická část

1 Profese řidiče z povolání

Již téměř tři století je věnována pozornost psychickým a sociálních charakteristikám řidičů. Na jedné straně jde technický vývoj neustále dopředu, na druhé straně na dopravní situaci působí také lidský faktor. Člověk, který disponuje určitými vlastnostmi, schopnostmi a dovednostmi, potřebuje obhájit svoji životní roli, tudíž i svou pracovní pozici. Tento vztah je nutně variabilní, hlavním usměrňovačem je vývoj, který se netýká jen technického zázemí, ale i sociálního komfortu, komunikačních vztahů, psychického vžívání se do každodenních situací, které člověka provází ve všech životních pozicích. Zákonitou potřebou zdravé osobnosti je včlenit se a být součástí té široké rozmanitosti osobnostních proměnných, které mají podíl na pozitivním obhájení dané životní role.

Řidič vozidla musí kromě technických dovedností a znalostí silničních pravidel umět kognitivně zpracovávat informace z okolí. Být odolný vůči stresu, frustraci a hněvu, regulovat emoce a adekvátně se sebeovládat. Havlík (2005) upozorňuje na vlastnosti z oblasti percepce, které jsou nutná při řízení: vnímání, koncentrace, pozornosti, koordinace, poznávání a vyhodnocování podnětů z okolí.

Oficiální termín řidič je zakotven v zákonu České republiky. Jedná se o zákon č. 361/2000 Sb., který definuje provoz na pozemních komunikacích a informuje o změnách některých dalších zákonů (zákon o silničním provozu) v § 2. Vymezuje základní pojmy a definuje řidiče: „Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj“ (www.online-autoskola.cz).

Podle Evropské dohody v mezinárodní silniční dopravě (AETR) profesionální řidič znamená každou osobu, pobírající nebo nepobírající mzdu, která řídí vozidlo třeba jen krátkou dobu, nebo je ve vozidle, aby je popřípadě mohla řídit (www.doprava.vpraxi.cz).

Charakteristiku povolání řidiče silničních motorových vozidel najdeme v „Katalogu prací podle povolání a stupňů“. Katalog je metodickým návodem pro hodnocení a využívání povolání jako základního útvaru v personalistice, odměňování a pracovněprávních vztazích. I když má katalog prací nová vydání, povolání řidiče je stále jen v jeho prvním vydání z roku 1996. V tomto katalogu má řidič číslo 0233 a jeho povolání má název „řidič silničních vozidel“. Rozpětí stupňů u tohoto povolání je 2.–6. stupeň. Charakteristika povolání řidiče je zde následovná: „Řízení, údržba a běžné opravy silničních motorových vozidel, popř. včetně obsluhy mechanismů namontovaných na vozidlech ramenových nakladačů apod. Vedení příslušné evidence o vozidlech a přepravě zboží i osob“ (www.katalog.nsp.cz).

1.1 Řidič nákladní dopravy

V národní soustavě povolání v sekci doprava a logistika pod kvalifikační úrovní NSP 3 je řidič nákladní dopravy definován takto: „Řidič nákladní dopravy je schopný bezpečně řídit silniční nákladní vozidla a dopravovat náklad při krátkých a dálkových trasách. Odborný zájem je věnován škále důležitosti měkkých kompetencí, odborných dovedností a schopností, obecných dovedností a zdravotních podmínek“ (www.katalog.nsp.cz), jak je uvedeno v *Tab 3*.

Tab 3 Měkké kompetence a obecné dovednosti řidiče nákladního vozidla

Měkké kompetence	Škála			
	1	2	3	4
Efektivní komunikace				
Kooperace (spolupráce)				
Kreativita				
Flexibilita				
Uspokojování zákaznických potřeb				
Výkonnost				
Samostatnost				
Řešení problémů				
Plánování a organizování práce				
Celoživotní učení				
Aktivní přístup				
Zvládání zátěže				
Objevování a orientace v informacích				
Vedení lidí (leadership)				
Ovlivňování ostatních				

Obecné dovednosti	Škála		
	1	2	3
Počítačová způsobilost			
Způsobilost k řízení osobního auta			
Numerická způsobilost			
Ekonomické povědomí			
Právní povědomí			
Jazyková způsobilost v češtině			
Jazyková způsobilost v angličtině			
Jazyková způsobilost v dalším cizím jazyce			

Zdroj: (www.katalog.nsp.cz)

Odborné znalosti

Pro výkon této typové pozice jsou obvykle požadovány teoretické znalosti z těchto oblastí:

- řízení nákladních automobilů (řidičský průkaz skupiny C),
- v silniční dopravě technicko-organizačního zabezpečení,
- ošetřování a údržba motorových vozidel.

Odborné dovednosti

Pro výkon této typové pozice jsou obvykle požadovány tyto praktické dovednosti:

- řízení nákladních automobilů, speciálních silničních motorových vozidel a silničních návěsových tahačů o různých celkových hmotnostech (3,5; 12; 16 i více tun);
- orientace v předpisech pro řízení nákladních automobilů a tahačů a dopravu nákladů po krátkých a dálkových trasách;
- kontrola provozuschopnosti nákladních automobilů a tahačů před započetím jízdy; kontrola naložení a zabezpečení nákladu v rámci stanovené nosnosti vozidla;
- kontrola vykládky nákladních automobilů, včetně předávání doprovodných dokumentů, případně výběr tržeb a poplatků za dodané zboží;
- vyplňování a vedení záznamů o provozu nákladních automobilů a tahačů, obstarávání a kompletace dopravních dokumentů, celních a jiných dokladů;

Zdravotní požadavky

Výkon této pozice je omezen těmito onemocněními:

- onemocnění oběhové soustavy;
- závažná endokrinní onemocnění;
- poruchy vidění;
- závažná onemocnění pohybového systému omezující práci ve vynucené poloze;
- duševní poruchy;

1.2 Řidič osobní dopravy

Řidič osobní dopravy bezpečně řídí silniční vozidla přepravy osob a dopravuje cestující při krátkých a dálkových cestách (www.katalog.nsp.cz), jak je uvedeno v *Tab 4.*

Tab 4 Měkké kompetence a obecné dovednosti řidiče autobusu

Měkké kompetence	Škála			
	1	2	3	4
Efektivní komunikace				
Kooperace (spolupráce)				
Kreativita				
Flexibilita				
Uspokojování zákaznických potřeb				
Výkonnost				
Samostatnost				
Řešení problémů				
Plánování a organizování práce				
Celoživotní učení				
Aktivní přístup				
Zvládání zátěže				
Objevování a orientace v informacích				
Vedení lidí (leadership)				
Ovlivňování ostatních				

Obecné dovednosti	Škála		
	1	2	3
Počítačová způsobilost			
Způsobilost k řízení osobního auta			
Numerická způsobilost			
Ekonomické povědomí			
Právní povědomí			
Jazyková způsobilost v češtině			
Jazyková způsobilost v angličtině			
Jazyková způsobilost v dalším cizím jazyce			

Zdroj: (www.katalog.nsp.cz)

Odborné znalosti

Pro výkon této typové pozice jsou obvykle požadovány teoretické znalosti z těchto oblastí:

- řízení autobusů (řidičský průkaz sk. D);
- silniční doprava technicko-organizační zabezpečení;
- pravidla kontroly cestujících v dopravním prostředku.

Odborné dovednosti

Pro výkon této typové pozice jsou obvykle požadovány tyto praktické dovednosti:

- orientace v předpisech pro řízení autobusů, trolejbusů a tramvají a dopravu cestujících po krátkých i dálkových trasách;
- kontrola provozuschopnosti autobusů, trolejbusů a tramvají před započetím jízdy;
- vyplňování a vedení záznamů o provozu autobusů, trolejbusů a tramvají, obstarávání a kompletace dopravních dokumentů a jiných dokladů;
- organizace přepravy osob, cestujících autobusy, trolejbusy a tramvajemi, včetně bezpečné přepravy jejich zavazadel;
- řízení autobusů a trolejbusů, včetně výběru jízdného, poplatků a náhrad podle přepravního tarifu.

2 Příjem a zpracování informací v souvislosti s řízením

Pojem vizuální orientace zahrnuje širokou oblast kognitivního zpracování informací. Štikar (1991) uvádí důležité fáze zpracování informací, mezi které patří získání informace, hodnocení informace, analýza situace, přijetí rozhodnutí a vykonání přijatého rozhodnutí. Jednotlivé fáze jsou přitom ovlivňovány různými faktory. K nim patří problematika rozhraní člověk – stroj, informační systémy stále vyvíjejících se automobilů, informační systémy okolního prostředí, způsoby zpracování a osobnostní vypořádání se s danou momentální situací.

Kognitivní procesy jsou podle teorie kognitivní psychologie definovány jako procesy zpracování informace, které se navzájem ovlivňují. Podle Sternberga (2002) probíhají sériově, tedy jedna položka za druhou, nebo paralelně, tj. dvě či více položek, které jsou zpracovány současně.

Chování řidiče je determinováno předpoklady dopravního charakteru, tj. dovednostmi a znalostmi, dále schopnostmi, postoji a osobnostními vlastnostmi. Na procesu příjmu a zpracování informací se podílí vnímání, pozornost, paměť, myšlení a rozhodování. Všechny tyto procesy představují součásti systému, který přijímá a zpracovává informace. Vnímání a pozornost se účastní příjmu, výběru a klasifikace informací. Paměť ukládá a vybavuje informaci. Myšlenkové rozhodovací procesy organizují informace do systémů. Výsledek kognitivní činnosti, tedy kognitivní výkon, může být ovlivněn dalšími osobnostními proměnnými, společně s proměnnými, které patří jako do charakteru dopravního prostředí a dopravních prostředků.

2.1 Vnímání

Vnímání (*perception*) představuje výběr ze spektra podnětů působících na smyslové orgány. Je ovlivněno aktuálním psychickým i fyzickým stavem, náladou, úzkostí, strachem, zlostí, ale i alkoholem, drogami, zkušenostmi, intelektem, motivy, postoji a dalšími faktory. Vnímání bývá dokonalejší u zkušenějších řidičů s delší praxí, kteří jsou motivováni svou profesí, u řidičů s vyváženou osobnostní strukturou, u somaticky zdravých osob, koncentrovaných na aktuální činnosti (Havlík, 2005).

Rozlišujeme dva druhy vnímání. První typ se týká vnímání bezprostřední dopravní situace, druhý se týká plánování cesty a určení místa, kde se vozidlo nachází. Promýšlení cesty zahrnuje činnosti, jako jsou sbírání, organizování, ukládání, vybavování a zpracování informací. Řidičova představa o cestě se však může značně lišit od skutečnosti (Štikar & Hoskovec, 1995).

Vnímání je vždy záležitostí zcela osobní, poznamenanou jedinečností každého individua. Představuje výběr mezi tím, co dopravní situace k vnímání nabízí, a tím, co řidič může, chce a potřebuje registrovat. Vybrat správně to nejdůležitější z dopravního ruchu na křižovatce bývá jiné u méně zkušených, citově zranitelných, unavených a úzkostných řidičů než u řidičů vyzrálých, zkušených, emočně

vyrovnaných a klidných (Havlík, 2005). Objektivní zkušenost v dopravě vnímáme vždy přes filtr vlastní osobnosti. Vnímání bývá dokonalejší u řidičů:

- zkušených, s delší praxí;
- motivovaných profesí;
- s vyváženou osobnostní strukturou;
- psychosomaticky zdravých;
- koncentrovaných na aktuální činnost (Havlík, 2005).

Při jízdě se uplatňuje vnímání zrakové, sluchové, čichové i kinetické. Nejvíce informací získáváme zrakem. Zrakové vnímání nám zprostředkovává vizuální informace o dopravní situaci. Důležitou roli hrají především rychlost postřehu, pozornost, zaměřenost, paměť, zkušenost, rozsah zorného pole, vnímání a barvocit (Štikar & Hoskovec, 1995).

2.1.1 Zrakové vnímání

Při řízení vozidla se uplatňuje různou měrou zrakové, sluchové a hmatové vnímání. Nejvíce informací však získává řidič zrakem. Zrakové vnímání představuje podnět a jeho rozpoznání. Vizuální informace je detekována senzorickým systémem. V předzáměrné fázi jsou zpracovány jen hrubé senzorické atributy – barva, tvar, velikost a umístění v zorném poli, které mají tyto vlastnosti:

- Jsou automatické a objevují se mimovolně.
- Informace zůstávají v senzorické paměti jen zlomek vteřiny. Jestliže nepřekoná filtr, který představuje pozornost, je navždy ztracena.
- Má velkou kapacitu, zahrnuje celé zorné pole (Vajnerová, Bernášková, & Černochová, 2008).

Takové množství informací nemůže být následně zpracováno. Je třeba mechanismus, který vybere informace pro další zpracování, a tím je i pozornost. Ta detekuje oblast pro další zkoumání. Řidič mimovolně pohne očima tak, že se podnět dostane do prostoru centrálního vidění. Z hlediska řízení automobilu je důležité, co rozhoduje o tom, který z mnoha objektů v zorném poli přitáhne řidičovu pozornost. Vajnerová, et al., (2008) uvádějí, že s největší pravděpodobností to bude takový objekt, který:

- je velký;
- má vysoký kontrast;
- rychle se hýbe, bliká nebo se náhle vynořil;
- je smysluplný, detekuje dobře známé podněty;
- je očekávaný.

Další charakteristikou je rozsah vnímání, tj. počet prvků, které je schopen člověk zachytit v průběhu jedné zrakové fixace. Z tohoto poznatku vychází např. umístění dopravního značení, které souvisí s deficity ve zrakovém vnímání. Jedním z nich je tzv. **nepozornostní slepota**, kdy není vnímán neočekávaný podnět. Jedním z vysvětlení je fenomén Blindsight, tedy jde o nevědomé, ale korektní zrakové

vnímání, tedy schopnost vnímat podněty, které jsou prezentovány v oblasti výpadku zorného pole. Strasburger (2003) se domnívá, že k tomuto jevu dochází prostřednictvím vhodných očních pohybů. Co vidíme nebo o čem si myslíme, že vidíme, je konstrukt našeho mozku.

Nezbytná je **zraková ostrost**, schopnost rozeznávat předměty na různou vzdálenost a rozlišovat jejich obrysy. Barvocit je schopnost oka rozlišovat různé barvy, v dopravě je důležitá především diferenciace mezi červenou a zelenou barvou. Barvoslepý člověk zpravidla nejhůře odlišuje červené a zelené odstíny. Tyto barvy jsou na semaforech umístěny proto, že je lidské oko nejrychleji postřehne a jsou nejzřetelnější i při snížené viditelnosti.

Proces vnímání podléhá zákonitostem centrace, výraznosti, shody a uzavřenosti. Řidič se setkává se **zrakovými klamy**, zvláště při vnímání velikosti a směru. Například při noční jízdě do kopce po silnici lemované světly. Šíři vozovky vnímá jinak nejen v noci, v mlze nebo za sucha a deště, ale i na volném prostranství mezi bloky vysokých domů či hustým stromořadím. Klamně působí i rychlost vozidla, ve kterém sedí. V domněle užším prostoru má řidič tendenci vnímat rychlost auta vyšší než je ve skutečnosti a naopak. Při vysokých rychlostech nabývají méně zkušení řidiči dojmu zužující se silnice. S rychlostí se také mění výseč zorného pole očí. Obdobný klam pronásleduje nějaký čas řidiče z povolání při přechodu z malého nákladního vozidla na velký vůz. Nepřesný odhad prostoru stojí v pozadí mnoha dopravních nehod (Havlík, 2005).

Dalším důležitým jevem vizuální koncentrace je **ostrost vnímané situace**. Zraková ostrost závisí na intenzitě osvětlení, na kontrastu figury a pozadí a místě dopadu svazku paprsků na sítnici. Za normálních podmínek oko rozezná dva body, které jsou od sebe vzdáleny jednu úhlovou minutu. Místo nejostřejšího vidění leží v podélné ose oka, čím dále k periférii, tím se zraková ostrost snižuje. Na ostrost vidění má také vliv délka pozorovaného objektu, pohyb či oslnění (Šulc & Němec, 2006).

Optický postřeh záleží na vědomém uspořádání vnímaného objektu. Ten je posilován maximální koncentrací, pozorností, ale i správným předvídáním situace. Na rychlost optického postřehu má vliv i soustředěná pozornost, která je dána zaměřeností, velikostí zorného pole, kvalitou barevného vidění, ale i stavem nervové soustavy řidiče (Bena et al., 1968). Odhad vzdálenosti se pojí se zrakovým vnímáním a je považován za jeden ze základních požadavků na řidiče. Odhad prostoru se mění v závislosti na zkušenostech řidiče a tzv. prostorovém nadhledu nad danou situací (Havlík, 2005).

Důležitý pojem „**funkční zorné pole**“, jedná se o oblast kolem bodu zrakové fixace, ve které lze získat a zpracovat vizuální informace během zrakového vnímání beze změny fixace. Jde o část zorného pole, ve kterém je jedinec schopen v daném okamžiku vnímat objekty. Pouze informace vnímané v rozsahu aktuálně funkčního zorného pole mohou ovlivnit dopravní chování (Vágnerová et al., 2008). Zhoršení vnímání v oblasti periferního zorného pole vyvolává i zvýšenou pozornostní zátěž. Z hlediska dopravního provozu je důležitý rozsah, tj. počet prvků, které je řidič

schopen zachytit během jedné zrakové fixace. Rozsah je omezený, proto je třeba adekvátně přizpůsobit množství informací, které musí řidič zpracovat. Selhání pozornosti při periferním vidění může nastat při nedostatečném, nepružném vyhledávání podnětů (Štikar, Hoskovec, & Šmolínová, 2010).

Vztahem funkčního zorného pole a řízením vozidla se zabývá více autorů. Edwards et al., (2005) ve studii nalezl souvislost mezi rozsahem funkčního zorného pole a dopravní nehodovostí. Jiné studie užívají měření rozsahu funkčního zorného pole jako indikátor velikosti psychické zátěže při řízení vozidla (Harms & Patten, 2003, Jahn et al., 2005). V dalších výzkumech se ukázal věk jako významný faktor ovlivňující rozsah zorného pole, správnost odpovědi na periferní podnět i rychlost reakce (Černochová, Rehnová, 2010). Deficit v rozsahu zorného pole může být kompenzován do určité míry zkušenostmi a způsobem jízdy (Cohen, 1984, 1987, 1998; Musseler et al., 2009).

Při poruchách vidění či nedostatku vizuálního vnímání Lachenmayer (1995) uvádí následující typy nehod:

- nehody v situacích s předností v jízdě;
- chybné předjíždění;
- nerespektování dopravního značení;
- nedostatečné vnímání ostatních účastníků dopravního provozu;
- manévrování při odbočování, otáčení;
- vjíždění na hlavní silnici, na které se pohybují vozidla vysokou rychlostí.

Pro zrakovou ostrost platí, že čím je vyšší rychlost vozidla, tím lepší musí být zraková ostrost. Zaručuje rychlé rozpoznání dopravních značek, podílí se na odhadu rychlosti jízdy jiných vozidel.

Dále je při řízení důležitý tzv. **optický postřeh**. Pokud řidič objekt vidí, ale nevšimne si ho, svou roli zde hraje apercepce, tj. vědomé uspořádání vnímání. Souvisí s reakčním časem, který je potřebný k výkonu dané činnosti řidiče. Na optický postřeh má vliv koncentrace, pozornost a předvídání situace (Pardel, 1988). Výzkumy potvrzují, že postřeh a předvídání jsou nutnými dispozicemi profesionálního řidiče.

Se zrakovým vnímáním souvisí **odhad vzdálenosti**, který je považován za jeden ze základních aspektů funkcí řidiče. Přesto nelze jednoznačně prokázat významnost tohoto faktu mezi řidiči nehodovými a beznehodovými. Jistější odhad vzdálenosti nabývá zkušený profesionální řidič, který zároveň lépe předvídá danou situaci (Havlík, 2005).

2.1.2 Sluchové vnímání

Sluch zůstává vedle zraku druhým nejdůležitějším smyslem pro orientaci. Slouží ke zprostředkování informací o vozidle a neočekávaných situacích ze strany řidiče i všech účastníků dopravního provozu. Výzkumy nás informují, že vlivem hluku u některých lidí značně klesá výkonnost a zvyšuje se únava. Přesto podle zahraničních statistik řidiči s vadami sluchu řídí bezpečněji (Pardel, 1988). Svědčí to o psycho-

logickém argumentu, že motoristé se sluchovou vadou umějí svůj defekt vyrovnávat zrakem a přizpůsobují mu styl jízdy.

Sluch velmi dobře upozorňuje na vozidla s předností v jízdě - záchranné služby, hasiče, policii, na zazvonění tramvaje, varuje například na železniční přejezd bez výstražných signálů nebo pomáhá předcházet nestandardním situacím. Sluch však může být i zdrojem nesnáze. Nečekaný klakson může u řidiče vyvolat změnu směru jízdy, stylu jízdy či jednat zbrkle, unáhleně, nepřiměřeně. Záleží na odolnost jedince a umění se přizpůsobit nečekaným zvukům z okolí. Důležitou roli hraje hladina hluku. V hlučném prostředí dochází rychleji k únavě sluchového orgánu. Odhadování času je v hlučném prostředí méně přesné. Někteří autoři se domnívají, že hluk může být jednou z možných příčin dopravních nehod (Bena et al., 1998).

Neslyšící řidiči nemají zákaz řízení, pouze musejí mít vozidlo označené speciálním symbolem. Výzkumy dokazují, že řidiči s poruchami sluchu jsou schopni tento nedostatek dobře kompenzovat. Nedoslýchavost však zvyšuje riziko nehody na nepřehledných křižovatkách, železničních přejezdech se zvukovou signalizací, v hustém provozu apod. (Štikar & Hoskovec, 1995).

2.2 Pozornost

Pozornost (*attention*) označuje zaměřenost či soustředěnost duševních činností na určitý objekt nebo děj (Hartl, Hartlová, 2000). Pozornost je nástrojem, jehož prostřednictvím aktivně zpracováváme omezené množství informací z ohromného množství informací z vnitřního i vnějšího prostředí (Sternberg, 2002). Havlík (2005) definuje pozornost jako schopnost zaměřit a soustředit psychiku na předmět, děj nebo situaci. Může být vyvolána bezděčně nebo záměrně. Každou sekundu na nás působí zhruba tři miliony bitů informací. Náš mozek ale průměrně zpracuje jen šestnáct bitů za sekundu. Díky selektivitě vybíráme ty podněty, které si člověk přeje či potřebuje uvědomit.

Pozornost závisí na vnitřních s vnějších činitelích. Mezi **vnitřní činitele** patří tělesný stav řidiče (věk, pohlaví, stavba těla, zdravotní stav, kondice, případná nemoc, únava, nevyspělost, alkohol, léky, životospráva a denní rytmus) a psychický stav (temperament, zájmy, potřeby, psychická pohoda, duševní napětí, nálada, intenzivní zážitky, konflikty, únava a monotonie). K **vnějším činitelům** patří vlastnosti podnětů – síla, velikost, délka, novost, neočekávanost, ojedinělost, pestrost a diferencovanost. Vlastnosti fyzického prostředí – osvětlení, hlučnost, teplota, ventilace, vlhkost vzduchu, výpary a barevnost a také vlastnosti sociálního prostředí – jako je přítomnost jiných lidí, možnost komunikace s nimi, mezilidské vztahy, konflikty, stresy a působení ostatních účastníků silniční dopravy (Štikar, Hoskovec, & Šmolínová, 2003). Kvalitu pozornosti ohrožuje rovněž nezkušenost řidiče, jeho emoce, představy, napětí, únava, nedostatečný spánek, konflikt, stres, alkohol, drogy, kouření, bolesti, nachlazení, proměnlivé počasí, mráz, horko, a další faktory (Havlík, 2005). Řízení vozidla není možné bez pozornosti. Řidiči musí být v každé dopravní situaci pozorní, protože nepozornost vede k častým kolizím na silnici.

Opakem pozornosti je tedy řidičova **nepozornost**. Jde o pozornost obrácenou jinam než na dopravní situaci. S nepozorností mívá největší problém řidič – začátečník. Rizikem nepozorného řidiče je, že může nebezpečnou situaci sice zřetelně vidět, ale nemusí si ji vůbec uvědomit. Na správném uvědomění si situace se významně podílí zejména předchozí duševní zaměření a zkušenost (Štikar & Hoskovec, 1995). Nepozornost je v dopravní statistice uváděna jako jedna z nejčastějších příčin selhání řidiče. Rehnová et al. (2009) charakterizuje chybu v tomto smyslu jako odchylku z optimálního stavu, tedy jev, který vzniká, jestliže řidič selže v rozhodnutí, jak se chovat optimálním způsobem. Častou příčinou chybného jednání je přitom nedostatek informací nebo jejich nesprávný výběr a vyhodnocení.

Sternberg (2002) upozorňuje na chyby, ke kterým může docházet při rozptylování nebo přerušování automatických procesů. Například při odchýlení v rutinní činnosti se odkloní od soustředěné pozornosti a nad činností nezíská kontrolu. Při nízké míře pozornosti nebo při vyšší míře distrakce, jako například při pozorování reklam nebo přemýšlení nad věcmi nesouvisejícími s řízením, se reakční doba prodlužuje natolik, že v mnoha případech už řidiči ani žádnou reakci nestihnou. Zpomalení reakčního času z důvodu sledování věcí uvnitř auta, jako jsou navigace či poslech rádia, uvádí například Akutsu (1993).

S otázkou zkrácení nebo prodloužení reakčního času souvisí kromě pozornosti a mentální zátěže také další faktory jako např. telefonování nebo komunikace se spolujezdcem za jízdy. Telefonování za jízdy způsobuje vyšší riziko nehody nejen díky distrakci, ale také právě zvyšováním reakčního času (Brown, Tickner, & Simmonds, 1969; Consiglio et al., 2003; McEvoy, Stevenson, & Woodward, 2007). Redelmeier a Tibshirani, (1997) v této souvislosti upozorňují na fakt, že užívání hands-free sady oproti ručnímu používání na snížení reakční doby téměř nepůsobí. Řidiči však umí částečně vyvažovat distrakci a mentální zátěž způsobenou telefonováním pomocí individuálních kompenzačních strategií (Youmg & Schreiner, 2008). Závěrem tedy lze říci, že s hands-free sadou sice řidiči reagují o něco málo rychleji než při držení mobilního telefonu, ale ani hands-free nedokáže odbourat mentální zátěž, již konverzace způsobuje.

Pozornost a reakční čas

Reakční čas (*reaction time*) je čas od registrace podnětu k počátku reakce. Často se v souvislosti s reakčním časem řidičů uvádí také reakční čas potřebný k sešlápnutí brzdy (*break response time*). Ten byl definován Spaldingem et al. (1994) jako interval mezi zaznamenáním signálu k brzdění a dosažením tlaku 100 N na brzdový pedál. Reakční čas je velmi důležitý **faktor pro brzdnou dráhu či vyhnutí se nebezpečí**, tedy pro předcházení nehody. Jednoduché reakce na optický podnět jsou u dospělého zdravého člověka 0,180 s, na zvukový podnět 0,140 s. Tedy jsou zde vysoké nároky na pozornost. Pokud nastane latence zpracování podnětu v mozku, třeba díky nepozornosti, reakce je rovněž opožděná. Lidský organismus vyžaduje, aby podnět trval určitou dobu, a mohl tím vzniknout vjem, po němž pak může následovat reakce. Člověk potřebuje na vznik vjemu v běžné situaci 0,2 s. Následná reakce je

nejčastěji v rozmezí 0,4 s–0,8 s. Dospělý člověk sešlápne brzdu do jedné vteřiny po zaregistrování podnětu (Štikar & Hoskovec, 1995; Bradáč, 1997).

Johannson a Rumour (1971) zkoumali reakční čas u řidičů, kteří měli při jízdě ve městě zabrzdit při zaslechnutí troubení. Průměrná reakce byla 0,66 s a rozsah reakcí 0,3 s–2,0 s. K podobným výsledkům došli i Makishita a Matsunaga, (2008). Jejich průměrná reakční doba do došlápnutí brzdy byla 0,76 s a rozsah reakcí 0,35 s–1,21 s. Při snížené nebo rozptýlené pozornosti se reakční doba až několikanásobně prodlužuje. U složitých reakcí, kdy je potřeba zaměřit pozornost na více věcí nebo věci, které jsou aktuálně mimo oblast pozornosti, je reakční doba do 2 sekund. Na reakční dobu má vliv řada dalších aspektů jako např. stupeň únavy řidiče, množství alkoholu v krvi, používání navigace, mobilního telefonu, konverzace s pasažéry a další vnější podmínky týkající se stavu vozovky, počasí, denní doby apod. (Štikar & Hoskovec, 1995; Bradáč, 1997).

Dalším aspektem vlivu na pozornost a rekční čas je **věk**. Warshawsky-Livne, & Shinar (2002) a Schlag (1993) prokázali, že na simulátoru starší lidé reagují pomaleji než mladí, nicméně při testech v provozu nebyly rozdíly z hlediska věku signifikantní. Starší lidé totiž zvládli adaptovat svoje chování, když brali v úvahu svoje eventuální handicapy a přizpůsobili tak způsob jízdy. Věk hraje roli i na opačném spektru. Makishita a Matsunaga (2008) potvrdily výsledky, ke kterým dospěl Sumida et al. (2004) a sice, že reakční doba u mladých řidičů je relativně nejdelší v jednoduchých a známých situacích, které tito řidiči mají tendenci podceňovat.

2.3 Paměť

Paměť (*memory*) představuje schopnost zaznamenávat životní zkušenost, resp. schopnost přijímat, podržet a znovu oživovat minulé vjemy a informace (Hartl & Hartlová, 2004). Sestává se ze tří odlišných procesů – paměťového vštípení, uchování a vybavení (Plháková, 2007). Všechny tři fáze jsou pro důležité pro bezpečné řízení.

Paměť dělíme na senzorickou, krátkodobou a dlouhodobou. Senzorická paměť je ultrakrátká, uchovává informace právě přicházející ze smyslů. Zachovává přesný obraz smyslových podnětů, který v něm zůstává tak dlouho, dokud z něj psychika nevytěží potřebné informace. Bezvýznamné podněty jsou zapomenuty, ostatní putují do krátkodobé, nebo do dlouhodobé paměti (Plháková, 2007). Krátkodobá paměť umožňuje řidiči průběžně uchovávat zobrazení aktuální dopravní situace (vozidla, chodce, překážky), krátkodobě uchovávat obraz dopravní situace při odvrácení zraku jiným směrem např. při pozorování krajiny, při oslnění apod. a krátkodobé zapamatování dopravních značek (Štikar, Hoskovec, & Šmolínová, 2003). Krátkodobá paměť v kooperaci s pozorností a dalšími procesy umožňuje provádět běžné řidičské úkony. Nejběžnějším příkladem může být uchování dopravní značky, kterou jsme právě minuli.

Dlouhodobá paměť slouží k uskladnění obrovského množství informací. Je zásobárnou několika milionů až miliard informačních jednotek. Tvoří ji dva subsystémy, a to paměť explicitní a implicitní. V explicitní paměti uchováváme znalosti a vzpomínky. Patří sem složky epizodické a sémantické paměti. Implicitní

paměť obsahuje zautomatizované senzomotorické dovednosti, percepčně - motorické dovednosti a zautomatizované kognitivní operace a postupy (Plháková, 2007). Dlouhodobá paměť umožňuje řidiči osvojení základních předpisů a pravidel silniční dopravy, vytváření a upevňování pohybových návyků a automatismů při ovládání automobilu, osvojení si poznatků, vědomostí a zručností potřebných pro údržbu a opravy vozidla, zapamatování si trasy jízdy, dopravních značek a křižovatek (Štikar, Hoskovec, & Šmolínová, 2003). Schopnost vybavování z dlouhodobé paměti je podmínkou pro dodržení dříve naučených pravidel silničního provozu (Rasmasen, 1986; in Stanton & Salmon, 2009). Deficit dlouhodobé paměti představuje riziko, na základě kterého řidič nebude dodržovat pravidla silničního provozu jednoduše proto, že je nebude znát. Paměť tedy jako předpoklad učení řidiči umožňuje zdokonalování osvojených řidičských dovedností prostřednictvím zkušenosti (Černochová & Rehnová, 2010). Havlík (2005) uvádí, že uspokojující výsledky v paměťových testech jsou obecně považovány za podmínku řidičské způsobilosti profesionálních řidičů. Při řízení má zásadní význam především paměť vizuální.

Řízení motorového vozidla klade nároky na paměť krátkodobou i dlouhodobou, kdy jejich testování je běžnou součástí dopravně psychologického vyšetření. Řidiči s dobrou pracovní i dlouhodobou pamětí, především s vizuální prostorovou budou úspěšnější. Deficit pracovní, vizuální a auditivní paměti může být ukazatelem snížené schopnosti řídit auto (Seitl & Šucha, 2010). Chapman a Groeger (2004) zkoumali paměť ve vztahu ke schopnosti sebezdokonalování řidičských dovedností. Schopnost zapamatovat a vybavit si situace, do kterých jsme se již na silnici dostali, je podle jmenovaných autorů nutným předpokladem pro možnost poučit se z vlastních nebo cizích chyb. Zjistili však, že lidé kódují do vizuální paměti jen velmi malé množství situací, právě ty, které sami vyhodnotili jako rizikové. Paměť řidiče se tedy přímo odvíjí od jeho schopnosti diskriminovat riziko. Přesto byla objevena lidská tendence vytěsnit většinu událostí, které se blížily dopravní nehodě. Tento typ řidičů má větší šanci, že lépe zareaguje.

Chyby způsobené pamětí se dělí na:

- chyby způsobené opomenutím realizovat plánovanou akci;
- chyby způsobené vynecháním nějakého úkonu z plánované sekvence;
- chyby způsobené zapomenutím toho, co vlastně bylo záměrem udělat.

Příkladem takových chyb způsobených selháním paměti může být opomenutí spustit či vypnout blinkr. Jedná se o chyby způsobené nízkou úrovní paměti. Výzkumy jsou však v rozporu s tvrzením Štikara et al. (2006), které za příčinu opomenutí považuje selhání pozornosti.

Selhání paměti se často stává předmětem výzkumů, kde jsou respondenti starší řidiči. Například ze studie Baldocka et al. (2007) vyplývá, že starší řidiči chybovali méně, pokud skórovali dobře v prostorové paměti, vizuální pozornosti a vnímavosti ke kontrastům. V další studii bylo zjištěno, že s vyšším rizikem dopravní nehody u starších osob se pojí snížená kapacita paměti, rozhodování v časovém stresu a vysoká sebedůvěra při jízdě s vysokou rychlostí (Lee et al., 2003). Pracovní paměť, vedle pozornosti a psychomotorického tempa, doporučují (Ott et al., 2008) u starších

osob přezkoumávat. Jedná se podle nich o procesy, jejichž deficit může předznamenávat organickou poruchu mozku a přímo zvyšovat chybovost při řízení.

Řada studií dává do souvislosti paměť při řízení motorového vozidla se specifickými situacemi jako je zapamatování dopravního značení nebo parkovacího místa, vliv sociálních faktorů na vybavování okolností dopravních nehod či spolehlivost hodnocení vlastních řidičských návyků (Chapman & Groeger, 2004). Jiné studie se věnují vztahu paměti řidičů s dalšími proměnnými, například emocemi nebo věkem (Deffenbacher, 1983, 1991; in Chapman, Groeger, 2004).

2.4 Inteligence

Inteligence (*intelligence*) je individuální schopnost související s kvalitou myšlení, učením a řešením problémů. Umožňuje učit se ze zkušenosti, užívat metakognitivní procesy a přizpůsobovat se prostředí (Sternberg, 2002). Podle přístupu Sterna je inteligence definovaná jako obecná schopnost umožňovat lidskému jedinci efektivnější adaptaci na měnící se podmínky (Smékal, 2002). Inteligence je obecná duševní schopnost člověka orientovat se v nových situacích poznáváním jejich vztahů a souvislostí i jako složitá souhra duševních schopností a výkonů, koordinace úsudku, postřehu a paměti, kde hraje roli koncentrovanost, vnímání, tempo a kvalita myšlení, vědomosti a zkušenosti (Havlík, 2005).

Při diagnostice inteligence je zpravidla v popředí zájmu usuzování, které můžeme chápat jako vyvozování závěrů z výchozích předpokladů (Plháková, 2007). Výchozí předpoklady mohou nabývat různých podob (verbálních, numerických, prostorových) a při samotném usuzování se uplatňují různé typy myšlenkových operací. Mezi základní patří induktivní a deduktivní operace, které bývají doplňovány o další typy, jako je usuzování na základě analogie.

V rozhodovacím procesu dochází k výběru mezi několika různými možnostmi. Při tomto výběru hraje roli subjektivní užitečnost, hodnota důsledků určitého rozhodnutí a také pravděpodobnost, s níž určitá možnost nastane (Plháková, 2007). Rozhodování řidiče vychází z informací o dané situaci a je značně ovlivněno jeho znalostmi a zkušenostmi. Řidič často není schopen využít všech informací, které jsou mu dostupné. Značnou roli zde hrají osobnostní faktory a objektivní nebezpečí situace. Aktuální rozhodnutí je ovlivněno minulými výsledky a volbami, stupněm závažnosti volby, prostředím a okolnostmi. V časové tísni, v nepříznivém prostředí či v nevhodné subjektivní situaci se kvalita rozhodování značně zhoršuje a často dochází k nesprávnému rozhodnutí (Štikar, Hoskovec, & Šmolínová, 2003).

Při řízení dopravního prostředku jsou zapotřebí komplexní činnosti. Ve zjednodušeném přehledu začínají komplexní psychické procesy při vnímání dopravní situace, stavu řízeného dopravního prostředku a sebepercepci řidiče. Následující procesy, na kterých se podílí naučené reakce, paměť, usuzování a osobnost, vedou k rozhodnutí, které ústí do motorické reakce nutné pro řízení dopravního prostředku. Do vstupní percepce zasahují verbální (informace o dopravní situaci), numerické (aktuální rychlost, počet ujetých km, hodin) i prostorové (poloha vozidla vůči ostatním) předpoklady usuzování. Inteligence je determinujícím

činitelem pro rozhodování o psychické způsobilosti řidiče, ale výzkumy jsou poměrně nejednoznačné při posuzování stupně důležitosti pro hodnocení jejího významu. Pozitivní korelace mezi inteligencí a počtem dopravních nehod byla potvrzena u starších výzkumů (Hampel, 1962). V poslední době výzkum Kim et al. (in Štikar, Hoskovec, & Šmolínová, 2006) potvrzují, že řidiči s vyšším počtem nehod vykazují zároveň nižší úroveň inteligence.

Řidič musí být schopen adaptace na měnící se podmínky v reálném čase a za předpokladu, že může být konfrontován se skutečnostmi, se kterými dosud nemá zkušenost. Jde především o adekvátní vyhodnocení signálů, které informují řidiče, že je akce vyžadovaná, opravná nebo úhybná (Štikar, Hoskovec, & Šmolínová, 2006). Daný předpoklad je podporován i názorem Havlíka (2005), který řadí intelektuální schopnosti mezi základní vlastnosti motoristy. Minimální požadavek na způsobilost k řízení je nepřítomnost jakékoli úrovně retardace, jako nižší schopnosti se orientovat v daném prostředí, v aktuální dopravní situaci (Höschl, Libiger, & Švestka, 2002). Havlík (2005) uvádí, že inteligenční kvocient řidiče by mělo odpovídat minimálně v rozpětí mezi 90–115 IQ. Problémy mohou ovšem mít i osoby s velmi nadprůměrnou inteligencí - kolem 130 IQ. Vysoce inteligentní jedinci s introvertními projevy mohou mít oslabenou pozornost způsobenou nevytížeností nebo monotónní jízdou.

Schopnost rozhodovat podmiňuje řešit problém a předvídat situaci. Předvídání situace souvisí s inteligencí, koncentrací pozornosti, vnímáním, myšlením, pamětí, představivostí a se schopností učit se ze zkušenosti. Bez dostatečné předvídavosti nelze bezpečně předjíždět (Havlík, 2005). Předvídavost je především funkcí soustavné kritické analýzy dopravní cesty, situace a dopravního prostředku. Řidič neustále myslí s předstihem. Předvídavost je pozitivně podporována zkušenostmi, dopravní morálkou vůči ostatním i sobě samotným (Havlík, 2005).

Schopnost samostatně a úspěšně provádět smysluplné úkony zajišťují exekutivní funkce. Exekutivní neboli řídící funkce mozku jsou odpovědné za plánovací a organizační schopnosti, stanovení realistických cílů a sestavení kroků k dosažení těchto cílů. Podle Koukolíka (2002) jde o soubor kognitivních funkcí, mezi které jsou řazeny schopnost plánování, tvorba analogií, schopnost řešení problémů, schopnost respektovat pravidla sociálního chování, ale také ukládat, zpracovávat a vyvolávat informace z pracovní paměti.

Šucha (2009) popisuje exekutivní funkci jako multioperační systém, který je zajišťován prefrontálními oblastmi mozku, recipročními podkorovými a korovými drahami. Exekutivní funkce při řízení vozidla zajišťuje plánování reakcí na neustále se měnící situace v dopravním provozu. Zajišťují koordinaci ostatních kognitivních funkcí, umožňují vyhodnocovat informace a flexibilně na ně reagovat. Umožňují také souhru více činností najednou. Patří mezi ně zautomatizované činnosti jako je řazení, zapínání blinkrů a další činnosti, které vyžadují plynulý chod vozidla. Na nejnižší úrovni činnosti řidiče se nachází naučené stereotypy, jako je udržování rychlosti či zabrzdění. Tomu odpovídá přímé a zpětnovazební řízení.

Dále na vyšší úrovni už jde o řízení na základě pravidel, kdy řidič řeší dopravní situaci na křižovatce, předjíždí či odbočuje. Řidič koordinuje svou činnost podle

dopravních předpisů, vyhodnocuje a rozhoduje. Rozhoduje na základě předchozích zkušeností, znalostí a schopnosti situačně reagovat (Havlík, 2005).

Motoristická inteligence

Každá profese vyžaduje specificky strukturovanou praktickou inteligenci. Ze struktury „motoristické inteligence" vystupují do popředí praktické a sociální složky, vizuální paměť a postřeh, rozpoznání souvislostí mezi věcmi, logické, analytické, operační a kritické myšlení, koncentrovanost na úkol, psychomotorická koordinace, rozpoznání prostorových vztahů a další (Havlík, 2005). Významnou roli hraje u profesionálního řidiče emoční inteligence, která je definována jako vnímání, zpracování a regulování emocí a využívání těchto emocí nesoucích informaci k dokonalejšímu poznávání a ovlivňování reality (Goleman, 1997; in Havlík, 2005). Pojem **emocionální inteligence**, která zahrnuje schopnost sebevědomí, organizaci vlastního života, motivování samého, empatií a angažovaností pro druhé lidi. Důležitou mírou přispívá i řidiči v jeho procesu rozhodování, stává se základním „odrazovým můstkem" pro jeho další očekávané reakce (Mikšík, 2003).

Emoční inteligence zahrnuje (Havlík, 2005):

- schopnost regulovat a kontrolovat emoční stavy;
- sebepoznání;
- racionální využívání emocí;
- vcítění se do chování a myšlení ostatních účastníků dopravy;
- schopnost číst emoce druhých a mít k sobě i k ostatním lidem pozitivní vztah;
- schopnost spolupracovat a jednat odpovědně;
- schopnost ovládat negativní emoce a nakládat s city přiměřeně k situaci;
- schopnost chápat chování jiných řidičů a neoplácet stejné stejným;
- schopnost tlumit zlobu, nenechat se kdekým a kdečím „vytočit", dohlížet na srdce hlavou.

V souvislosti se zodpovědnosti hraje do značné míry i roli **morální inteligence**. Americký psycholog Hass (in Havlík, 2005) vidí podstatu morální inteligence ve smyslu pro povinnost a odpovědnost za blaho druhých lidí. Morální inteligence představuje schopnost rozlišovat mezi dobrým a špatným, vykonávat správná rozhodnutí ve svůj prospěch ostatních lidí.

Morální vyspělá osobnost je schopná jednat zodpovědně a ohleduplně a má potřebu takto jednat. Má dostatečně citlivé svědomí, považuje za součást svého vztahu k druhým lidem pravidelné vyhodnocování dopadu svého jednání na druhé. Zkoumá, jaké pocity vyvolává svým jednáním v druhých lidech a snaží se o nápravu, když zjistí, že své okolí zraňuje (Smékal, 2002).

Na výsledné morální chování v silničním provozu má vliv rodinná i školní výchova jedince. K velkému nebezpečí na silnici přispívají řidiči se sklonem k bezohlednosti, neschopnosti empatie, k nerespektování pravidel a norem.

3 Role osobnostních vlastností profesionálního řidiče

Úvod

Osobnost je jedním z nejdůležitějších faktorů dopravní bezpečnosti. Je řada příčin, které způsobují vznik dopravních nehod a problémů na silnici, ale k těm nejhůře prokazatelným, byť k primárním, patří osobnost řidiče. Psychologie má možnost zkoumat osobnostní vlastnosti a dispozice, které mohou preventivně upozornit či nasměrovat řidiče k předvídání, a tudíž omezit konflikty v dopravě.

Lidský činitel, jako nejvýznamnější faktor bezpečnosti v dopravě, je chování řidiče a jeho psychická způsobilost pro řízení (Antušek, 1998; Havlík, 2005; Stránský, 2000; Štikar, Hoskovec, & Štikarová, 2003). Jednání řidiče obecně vychází z charakteristik jeho osobnosti a dané situace. V následující kapitole se zaměříme na osobnostní proměnné, které podle soudobých výzkumů souvisí s řízením motorových vozidel. Popíšeme osobnostní charakteristiky, jejichž znalost je důležitá pro používání metodiky výběru vhodných kandidátů na pozici profesionálního řidiče. Dále pojednáme o roli osobnosti v užším pojetí, specifických vlastnostech řidiče a rysech rizikového řidiče v řízení.

V psychologii osobnosti panuje koncepční pluralismus, protože vědci nedošli ohledně definice osobnosti ke konsenzu. V literatuře nacházíme různé koncepty a přístupy ke studiu osobnosti. Například Cloninger (2009) uvádí hlavní přístupy ke studiu osobnosti: biologický, kognitivní, humanistický, dynamický, teorii učení a rysový přístup, přičemž ke každému dokládá hlavní koncepty a představitele jednotlivých přístupů.

Jedním z významných autorů, kteří se snažili shromáždit definice ostatních autorů a definovat osobnost byl G. W. Allpport. V roce 1937 uvedl, že osobnost je dynamická organizace psychofyzických systémů v jedinci, které determinují jeho jedinečné přizpůsobení jeho vlastnímu prostředí. Z osobnostních charakteristik lze vyvozovat, jak se bude chovat a jak bude prožívat situace v rámci vlastního prostředí, tzn. i v silniční dopravě. Nicméně predikce nikdy nebude dokonalá „lidé jsou výrazně ovlivňováni situacemi a většina chování je navíc výrazem několika rysů – prediktivní konzistence v chování nelze očekávat“ (Allport, 1937; in Pervin, 2003, 40)

Pro poválečný rozvoj psychologie osobnosti byla typická specializace a diskuse o tom, který z prvků osobnosti jsou pro popis a výklad nejdůležitější. V průběhu moderní historie se pak opakovaně otevíraly otázky o roli prostředí a dědičnosti při formování osobnosti nebo o vlivu osobnostních a situačních proměnných na chování člověka (Blatný, et al., 2010). Vzájemné interakce a souvislosti mezi jednotlivými složkami osobnosti byly postupně dokládány i empiricky. Například Winter, et al., (1998) poukázali na to, že rysy a motivy integrují v predikci chování. Mischel a Shoda (2008) do sociálně kognitivní teorie zahrnuli dispozice a afektivní procesy. Současný vývoj reaguje na znovu oživění zájmu o studium osobnosti jako integrovaného celku (Barenbaum, et al, 2008; Blatný, Plháková, 2003).

3.1 Osobnost profesionálního řidiče

Řidič stojí v systému dopravy (řidič - dopravní prostředek – dopravní prostředí) jako rizikový činitel. Jedním z důvodů je i samotná osobnost řidiče, která je jedinečná a neopakovatelná. Jedinečnost každé osobnosti současně zapříčiňuje těžkosti při nalezení standardního způsobu posuzování osobnosti řidiče, aby metodika postihla individualitu každé osobnosti způsobilé k řízení. Je možné jen určit vlastnosti, které jsou pro osobnost řidiče přínosem a rizikem obecně. Z pohledu dopravní psychologie nabízíme dvě taková rozdělení.

Podle Antušky (1998) počínání řidiče ovlivňuje zejména jeho temperament a charakter. Úspěšní řidiči mívají vyrovnaný a silný typ nervové soustavy, reagují přesně a pohotově. Naproti problémoví řidiči mají rysy nezodpovědnosti, neopatrnosti, impulzivnosti, emocionální přecitlivělosti a někdy nerozhodnosti a úzkostnosti.

Podle Havlíka (2005) v osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Součástí jsou i sociální, například altruismus vyjádřený snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování. Naopak řidič, který způsobuje dopravní nehody častěji, je svéráznější, egocentrický, dynamický, agresivnější, emotivnější, s osobností disharmonicky strukturovanou, s oslabenou regulací, porušeným sebehodnocením, ale s přiměřenou psychickou výkonností. Neselhávající jedinci jsou výkonní, adaptabilní, odpovědní, citově vyrovnaní, ovládají se a jsou schopni překonávat zátěž a stres.

Ideální řidič má být tělesně i duševně zdravý. Musí mít dobře vyvinutou kostru, svalový systém a bezproblémově fungující nervový systém. Musí být odolný vůči vlivu prostředí, psychicky stabilní, schopen reagovat na neočekávané podněty, zručný, nesmí trpět depresí ani tíhnout k panickým reakcím. Musí mít dostatečně citlivé smysly, vyvinuté specifické schopnosti spojené s řízením, psychomotorickou koordinací, rychlým reagováním a pohotovým vykonáváním zamýšleného rozhodnutí. Důležité je bezchybné periferní vidění. Tyto vlastnosti jsou otázkou dobré neuromotorické koordinace i povahových vlastností člověka (Chorvát & Orlík, 1980).

Pardel (1988; in Havlík, 2005) uvádí, že základní činností řidiče je z psychologického hlediska poznávání a přizpůsobování se dopravním podmínkám a možnostem vozidla. Toto poznávání se uskutečňuje pomocí kognitivních funkcí, které pomáhají člověku orientovat se v dopravních podmínkách a řešit případné komplikace.

Osobnost můžeme tedy definovat jako jedince se všemi jeho duševními a fyzickými vlastnostmi. Tvoří jednotu psychických procesů, stavů a vlastností. Je souhrnem determinant prožívání a chování (Smékal, 2002). Smékal určuje šest základních složek osobnosti. Jsou jimi stavba těla, temperament, zaměřenost, schopnosti, charakter a životní dráha. Osobnost je podle něj nestálá, jde o neustálý proces sebeutváření a sebeobnovování. Základními kategoriemi v psychologii

osobnosti jsou struktura a dynamika. Nakonečný (2009) definuje strukturu osobnosti jako vnitřní uspořádání, skladbu prvků, dispozic či elementů osobnosti, které poukazují na trvalejší stav psychické určenosti člověka.

Podle Atkinsonové (in Nolen-Hoeksema, 2012) osobnost charakterizují příznačné a charakteristické vzorce myšlení, emocí a chování, které definují individuální osobní interakce s fyzickým a sociálním chováním. Dynamika osobnosti pak dává jednotlivým osobnostním strukturám tzv. hybnou sílu, určuje zaměření na dosažení cíle a motivuje chování. V osobnosti se prolínají nejrůznější motivační tendence k chování, které spolu s určitou výbavou ve struktuře osobnosti vytváří jistou variabilitu a způsobují jedinečnost každé osobnosti člověka (Nakonečný, 2009).

Podle Havlíka (2005) osobnost řidiče představuje soubor psychosomatických vlastností a schopností člověka v kontextu s dopravním prostředím a situací. Z osobnostních vlastností a sklonů dominují:

- přizpůsobivost ve smyslu rychlé a správné reakce na dynamiku a proměnlivou dopravní situaci,
- emoční stabilita manifestovaná klidem, přiměřenou sebedůvěrou, soustavnou sebekontrolou, předvídavostí a obezřetností.

Mikšík (2007) se zaměřuje na vlastnosti osobnosti, které rozděluje do substruktur zahrnujících:

- povahové vlastnosti (temperament, způsoby a formy chování);
- motivační systém (zaměřenost, obsah, směr interakcí).

Cloninger (2003; in Blatný et al., 2010) temperamentem rozumí složky osobnosti, které jsou dědičné, vztahují se k emocionalitě, jsou vývojově sociabilní a neovlivnitelné socio-kulturní rysy. Splňují tři základní podmínky – objevují se během prvního roku života, zůstávají hlavními rysy osobnosti a v dospělosti jsou do značné míry dědičné. I přes shodu užívání pojmu temperament existují názorové rozdíly, jaký rozsah osobnostních charakteristik, splňujících podmínky vrozenosti a biologické determinovanosti, by měl být pod tento pojem zahrnut. Jde o dvě odlišná teoretická stanoviska. První teoretické stanovisko označuje pouze emocionální charakteristiky osobnosti, které navazuje na názor G.Allporta (1937). Druhý pohled na temperament, podle Busse a Plomina (Buss, 1991; in Blatný et al., 2010) se vztahuje na formální či stylistické aspekty chování jako celku. Rozlišují dimenze aktivity a sociability, která jediná splňuje podmínku čistě stylistického rysu osobnosti.

Druhé teoretické stanovisko v obsahovém vymezení pojmu se temperament vztahuje spíše ke genotypickému základu osobnosti nebo k jejímu fenomenologickému obrazu. Smékal (2002) tak upozorňuje na zdroj individuálních rozdílů a souhrn všech projevů jedince. Chessová a Thomas (1991; in Blatný, et al., 2010) označují temperament jako styl chování jedince.

V rámci rysového přístupu k osobnosti jsou často pojmy „temperament“ a „osobnost“ používány synonymně a jsou jimi označovány bazální, biologicky

determinované rysy osobnosti. Proto Eysenck hovoří o rysech extraverze a neuroticismu buď jako o temperamentových, nebo osobnostních dimenzích (viz kap. 3.4.4). Pro důležitost objasnění biologické determinovanosti temperamentových vlastností je potřeba zdůraznit, že temperamentové vlastnosti jsou jen velmi málo ovlivnitelné nejen výchovou, ale i do značné míry nepodléhají ani volní kontrole, jsou tedy charakterizovány spontánností projevů. Cloninger (1993) rozlišuje složky osobnosti temperament a charakter, vymezuje charakter oproti temperamentu jako vědomou reflexi sebe a s ní spojené intencionální neboli volní chování (dále viz kap. 4.1). Na tu skutečnost nepřímo upozorňuje i Balcar (1983; in Blatný, et al., 2010), který uvádí, že „vlastní temperament můžeme jen v nepatrné míře trvale a záměrně ovlivnit, můžeme se však naučit účelně s ním zacházet"(s. 89).

Cloninger uvažuje o temperamentu jako o emocionálním jádru osobnosti. To zahrnuje vrozené neurobiologické dispozice k prožívání základních emocí (jako jsou strach hněv nebo bazální náklonnost) a automatické chování (inhibice, aktivace nebo pokračování v daném chování), které vzniká jako reakce na určité okolní podněty působící na jedince (Svrakič et al., 2002). Přibližně 50% rozptylu celkového skóru temperamentu měřeného Inventářem temperamentu a charakteru je vysvětlitelných dědičnými a vrozenými faktory (Cloninger, 1994b). Proto také temperament zůstává během života poměrně stabilní a nepodléhá větším změnám (Svrakič et al., 1996). Cloninger vytvořil zpočátku třífaktorový model temperamentu zahrnující tyto dimenze – vyhledávání nového, vyhýbání se poškození a závislost na odměně. Postupem času pak vyčlenil část položek rysu závislost na odměně a vytvořil tak čtvrtou temperamentovou dimenzi – vytrvalost (Cloninger, 1994a). Zároveň u tří ze čtyř temperamentových rysů identifikoval neurotransmitery, s nímž mohou být významně spojené. Je zajímavostí, že každý z temperamentových rysů přibližně odpovídá starověké teorii rozlišující čtyři typy temperamentu – typ cholerika je podobný rysu vyhledávání nového, melancholik připomíná charakteristiky rysu vyhýbání se poškození, sangvinik je nejvíce podobný člověku s vysokými skóry závislosti na odměně a flegmatik do určité míry odpovídá jedinci s vyšší mírou vytrvalostí. Na rozdíl od těchto čtyř temperamentů jsou však Cloningerovy dimenze součástí jedné teorie temperamentu. To znamená, že je dimenzionální spíše než kategorická.

Charakter je druhou částí osobnosti, vysvětluje rozdíly mezi lidmi, jejich cílů, hodnot a způsobu, jakým se vztahují k sobě samému, k druhým (Cloninger, Svrakič, & Przybeck, 1993). Kromě kognitivní složky jsou pro charakter typické i vyšší emoce, především empatie, naděje, láska, závist, víra. Cloninger hovoří o existenci tří dimenzí charakteru - sebeřízení, spolupráce a sebepřesah (Svakič et al., 1996). Sebeřízení *(self-direstedness)* zahrnuje vlastní působení na objekty za účelem dosažení našich cílů. Spolupráce *(cooperativenes)* je chápána jako identifikace s druhými prostřednictvím empatie. Sebepřesah (*self – transcendence*) zahrnuje spontánní pocity sounáležitosti s okolím. Charakter se převážně buduje během života, a to nejen v dětství a dospívání, ale v průběhu celého života. Spojení temperamentu a charakteru vytváří osobnost člověka. Míra zapojení jednotlivých dimenzí u každého

z nás je individuální. I kdybychom našli jedince se stejným temperamentem, bude se lišit jiným typem chování (Cloninger at al., 1994).

3.2 Typologie řidičů

Již dříve vědci řadili rizikové řidiče do různých typologií s cílem určit jednotlivé kategorie a vlastnosti riskantní pro dopravní situace, což mělo přispět k lepší orientaci při posuzování způsobilosti člověka k řízení.

K nejstarší typologii patří typologie Chorvátova a Orlíkova (1980), která nabízí šest typů nebezpečných řidičů, kteří představují pro silniční provoz nebezpečí a řidiči by s nimi měli na silnici počítat. Patří k nim řidič – závodník, hazardér, exhibicionista, stíhač, uháněč a bázlivec.

V roce 1996 Larson (in Šmolínová, Hoskovec, & Štikar, 2006) vytvořil typologii agresivních řidičů, které rozdělil do pěti kategorií:

- závodník s časem – snaží se dojet na místo určení co nejrychleji, pokud je v tom zabráněno, začne být rychle agresivní;
- soutěžící agresor – vyvolává soutěž v dopravní situaci s ostatními řidiči a snaží se zvítězit. Pokud se to nepodaří, zvyšuje jeho zlost;
- pasivní agresor – snaží se ostatním řidičům mařit jejich snahy o předjíždění, zařazení se do pruhu apod. Vytváří v ostatních pocity agrese;
- narcista – rigidně dodržuje předpisy a má zlost, pokud je ostatní nedodržují také;
- strážce – myslí si, že je povolán k trestání ostatních za jejich přestupky (Šucha et al., 2009).

Ulleberg (2001) ve svém výzkumu s 2524 respondenty odlišil šest subtypů osobnosti řidiče a identifikoval dva nejrizikovější subtypy:

- K nejrizikovějšímu řidiči patří muž s nízkou mírou altruismu a úzkostnosti, vysokou úrovní sensation seeking, neodpovědnosti a agrese za volantem.
- Druhou rizikovou skupinou jsou řidiči s vysokou tendencí vyhledávat zajímavé podněty, agresivní, úzkostní a se sklonem k hněvu při řízení. Zároveň obě rizikové skupiny nejméně reagují na dopravně bezpečnostní kampaně.

Havlík (2005) klasifikuje profesionální řidiče takto:

- úzkostný řidič – je přecitlivělý a jeho jízda se projeví neklidnou a nejistou, trhavou jízdou a stylem řízení. Má sklon k přehnaně opatrné jízdě při pravém okraji vozovky. Jeho úzkost mu nedovoluje pružný styl jízdy, který je třeba v dnešním provozu;
- zakomplexovaný agresivní řidič – se staví k ostatním účastníkům silničního provozu jako k soupeřům. Ustavičně se srovnává a nevydrží

klidně cestovat vozem. Jeho jízda je agresivní a rychlá. Neustále porušuje předpisy, jedná impulzivně a bezohledně;

- explozivní cholerik – je vzteklý řidič, který si vybíjí svoje tenze na ostatních, pokud nejezdí podle jeho představ. Často používá klakson a bliká světly, aby upozornil ostatní na jejich pseudochyby. Ostatní účastníky považuje za nepřátele, a tak se k nim také chová.
- V Anglii bylo provedeno S. W. Quenaultem (in Štikar, Hoskovec, & Štikarová, 2003) pozorování řidičů při jízdě. Registrovala se preferovaná rychlost, častost předjíždění v poměru nechat se předjet, signalizování, užití zpětného zrcátka. Výzkum vedl k vytvoření typologie řidičů a nabízí čtyři hlavní skupiny:
- bezpeční řidiči – řidiči vyrovnaní, respektující pravidla silničního provozu. Jsou emočně stabilní, snadno se přizpůsobí dopravní situaci. Mají přiměřenou sebedůvěru a vystihují je vlastnosti jako spolehlivost a svědomitost. Jsou častěji předjížděni druhými řidiči, než aby oni sami někoho předjeli. Mají dobrou schopnost předvídat a dobře vnímají a zpracovávají;
- nerozvážní řidiči – u těchto řidičů se objevují nezvyklé manévry a tendence k nehodám, která jsou spojeny s předjížděním jiného vozidla. Nerozvážní řidiči se do zpětného zrcátka nedívají, i když to situace vyžaduje;
- disociačně aktivní řidiči - pro řidiče je typická přítomnost nezvyklých manévrů a tendence k riskování, která vycházejí zejména z předjíždění. Předjíždějí až čtyřikrát častěji, než by byli sami předjeti a jen zřídkakdy využívají zpětné zrcátko. Mají sklony k nepředvídatelnému způsobu jízdy a k netrpělivému jednání,
- disociačně pasivní řidiči - pro řidiče jsou typické nezvyklé manévry během jízdy. Řidiči mají sklony k netečnosti a k netrpělivosti a téměř vůbec nevyužívají zpětného zrcátka. Mohou se projevovat tendencí k určitému způsobu řízení a to bez oheldu na dopravní situaci, v níž se nacházejí.

Další autor McGuire (1999; in Štikar, Hoskovec, & Štikarová, 2003) stanovil šest skupin řidičů. První skupiny se skládala z vyrovnaných a výkonných jedinců, kteří jsou z hlediska nehodového jednání výbornými řidiči. Skupiny 2. – 5. Trpí citovými problémy nebo poruchami a do šesté skupiny spadají lidé somaticky nemocní nebo s duševní poruchou. Charakteristiku osobnosti jednotlivých řidičů popisují takto: Řidiči **1. skupiny** jsou vyrovnaní a výkonní jedinci, jejich dopravní chování je velmi odpovědné. Respektují pravidla silničního provozu. Pokud nastane nějaká náhlá situace, která je vyvede z míry, rychle se vzpamatují. Jsou výbornými řidiči, takřka nemají nehody.

Řidiči **2. skupiny** jsou lidé, kteří také nemají nehody. I když mohou mít různé osobní problémy, dovedou své chování ovládat, anebo jsou to osoby mírné povahy.

Řidiči **3. skupiny** jsou jedinci, kteří mají osobní problémy, ale na rozdíl od předcházející skupiny svoje chování nejsou schopni kontrolovat. Jejich výkon je kolísavý podle toho, jak se vyrovnávají se svými citovými problémy. Pokud tyto problémy nemají, jsou velmi dobrými řidiči bez nehod. Dopouštějí se dopravních

přestupků, pokud svoje problémy nejsou schopni ovládnout. Pak způsobí dopravní nehodu. Řidiči **4. skupiny** řídí pod neustálým tlakem svých problémů. Chovají se často tak, že jejich jednání vede k dopravním přestupkům a k nehodám.

Řidiči **5. skupiny** mají často poruchy nespolečenského nebo dokonce asociálního chování. Nemají smysl pro čestné chování, jsou egocentričtí, chladní, necitelní.

Řidiči **6. skupiny** jsou jedinci většinou nemocní, s diagnózou cukrovky, epilepsie, tělesného handicapu, apod. Jejich omezení může vést k rizikovému chování v silničním provozu.

Tab 5 Přehled různých typů řidičů vytvořil McGuire

Skupiny		Jednání řidičů při řízení vozidla
1	Dobře přizpůsobeni, jsou vyvedeni z míry jen zřídka, rychle se vzpamatují	Většinou nemají nehodu, ani nezpůsobují porušení předpisů
2	Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní, dobře se ovládají	Většinou nemají nehodu, ani nezpůsobují porušení předpisů
3	Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedení z míry po dlouhá období	V určitých obdobích (týdnech a měsících) ohou mít nehody a dopravní přestupky
4	Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků
5	Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost
6	Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní)	Chování nepředvídané, jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým

Zdroj: Štikar, Hoskovec, & Štikarová (2003)

Vytvářet skupiny řidičů podle jejich chování v silničním provozu lze jen velmi zjednodušeně. Skupiny se totiž mezi sebou navzájem prolínají. Vliv mají i zkušenosti, které během jízdy řidič přijímá, učí se jinak a lépe pozorovat, předvídat dopravní situace. Naopak pod vlivem momentální situace, jako je nemoc, problémy se zaměstnavatelem, ve vztazích v rodině apod. mohou jeho celkové reakce a přístup k řízení zhoršovat.

3.3 Charakteristiky rizikových profesionálních řidičů

Pro odhalení klíčových vlastností, potřebných ke stanovení metod a výběru vhodných řidičů způsobilých k řízení vozidel, je nutné se zaměřit na osobnostní charakteristiky rizikového (neúspěšného) řidiče. Rizikovým jednáním se rozumí činnost jedince, která je sociálně nepřijatelná a je při ní reálná hrozba negativních důsledků, jež mohou být zapříčiněny neopatrností. Neopatrnost se může projevovat například nepřiměřenou rychlostí nebo nepřizpůsobením rychlosti jízdy stavu vozovky, nebo jakýmkoli počínáním na vozovce, které je všeobecně nebezpečné, jako např. hazardní soutěže a jiné (Štikar, 2006).

Pokud se hodnotí osobnostní rysy a rizikové jednání řidiče, tak je kladen velký důraz na postoje řidiče a respektování pravidel, včetně tendencí k rizikovým stylům řízení. Za rizikového řidiče je považován jedinec emočně nestabilní, extravertní a hůře se adaptující jedinec nižší inteligence, se vztahem k agresivnímu jednání. Studie dokládají, že řidiči s vyšším počtem nehod jsou často nesoustředění, impulzivní, případně mohou trpět některým typem poruchy osobnosti (Zaoral, 2010). Postoje rizikových řidičů se nejvíce týkají faktorů, které mají vztah k respektování či nerespektování pravidel silničního provozu, k riskování v dopravních zácpách či k pozitivním postojům k dopravním zácpám (Yilmaz, Celik, 2004).

Vztahu osobnosti a rizikového řízení vozidel si všiml již v roce 1940 Selling, který v anamnéze svých psychiatrických pacientů nacházel častější výskyt dopravních nehod (Selling, 1940). Od této doby se výzkumy tímto směrem staly celosvětově potřebnými. Primárním indikátorem velké potřeby odhalovat všechny osobnostní proměnné rizikového chování řidičů je aspekt společenské důležitosti, který je vždy podmíněn velkými tragickými událostmi na silnicích a v dopravě vůbec. Moderní civilizace přináší i změny v lidském chování, které jsou leckdy přeceňovány nebo podceňovány. Na rozmanitost primárních osobnostních faktorů rizikových řidičů soustřeďují pozornost proto i další výzkumy.

V dopravním prostředí mezi rizikové řidiče patří především emočně labilní extraverti i introverti. Nejsou vybaveni dostatečnou odolností vůči jakékoliv zátěži a mají tendenci ke zkratkovitým reakcím. Úspěšní řidiči bez nehod jsou lidé „s převahou silnějšího a pohyblivějšího nervového systému, s přiměřenou strukturou vlastností z obou uvedených typů – vyrovnanost, přizpůsobivost, pohotovost, rozvážnost, obezřetnost, trpělivost, předvídavost, rozhodnost“ (Havlík, 2005). Matthews (2002) zjistil, že na základě Eysenckova dotazníku se dá predikovat řidičské chování a míra nehodovosti. Studie ukazují na vyšší výskyt nehod u extravertů, kdy hlavním důvodem je jejich větší tendence k riskování.

Osobnosti emočně nestabilní, extravertní, méně adaptovaní, s nižší inteligencí a sklonem k agresivnímu jednání jsou častými viníky dopravních nehod (Fernandez-Seara, 1978). Štikar et al., (2003) ještě dodávají, že tito řidiči jsou excentričtí, impulzivní nebo psychopatičtí. Řidiči neuznávající normy, pravidla a zákony navzdory tomu, že je porušují, nepociťují absolutně žádné výčitky svědomí a stávají se zároveň nejrizikovějšími pro své okolí.

Mikšík (2007) vytvořil osobnostní profil „nehodářů“ a zjistil, že mezi významné rysy patří:

- nižší autoregulace osobnosti a vnitřní kontrola, související se sníženou anticipací a odpovědností, s bezstarostností a tendencí spoléhat na náhodu;
- emocionální vzrušivost a instabilita, podléhání bezprostředně situačním zážitkům;
- snížená emocionální přizpůsobovací variabilita, situačně vyvolaná dezorientací, ztráta sebedůvěry a rozpad integrovaného přístupu k „překvapivému“ vývoji situace.

Rizikový řidiči se ve většině případů vyznačují nízkým vědomím odpovědnosti vůči druhým, záměrným vyhledáváním akčních situací a určitou snahou předvést se před svým okolím. Tito řidiči mají tendenci k prožívání dobrodružství, avšak rizikovým jednáním kompenzují pocity méněcennosti (Zaoral, 2010). Řidič, který trpí pocity méněcennosti, není dostatečně schopen ovládat své pohnutky, osobní nedostatky si kompenzuje rizikovým jednáním a ohrožováním ostatních účastníků silničního provozu. Má tendenci ustavičně se srovnávat s jinými řidiči, přičemž tato tendence je zesílena, jestliže řidič vlastní silný a výkonný automobil (Havlík, 2005).

Studie, které se věnovaly delikventnímu chování obecně, přičemž v počátku se zdůrazňovala zejména porucha morální oblasti, nacházely souvislosti mezi osobnostními charakteristikami a delikventním chováním. Ukázalo se, že delikventní řidiči se často zaměřují na přítomnost a z tohoto důvodu je těžké ovlivnit jejich chování hrozbou trestu. Výskyt delikventní činnosti zvyšuje agresivní chování, nepřátelskost, impulzivitu, individualistické myšlení a nedostatek zodpovědnosti (Zaoral, 2010).

Řidiči věkově, osobnostně a sociálně nezralí mají často nízký sklon k zodpovědnosti vůči druhým, mají nedostatečně rozvinutou schopnost anticipace, vyhledávají situační vzrušení a dobrodružství, přeceňovanou sebejistotu kompenzují méněcenností (Stojan et al., 2008). Stránský (2000) dále upozorňuje na aspekty v rizikových osobnostních rysech jako je netolerantnost, netrpělivost a chronická životní nespokojenost. Doplňuje profilem vysoké bázlivosti a naopak bezstarostnosti, lehkomyslnosti, která vede k nezodpovědnosti, k neschopnosti zvažovat důsledky svého jednání, s potřebou prosazování se, s agresivním přístupem, s antisociálními postoji. Hanzlíková v roce 2004 řadí mezi dominující vlastnosti rizikových či nebezpečných řidičů nízkou odpovědnost za své činy, hostilní postoje vůči lidem, emocionální labilitu, nepředvídatelnost jejich reakcí, nízkou frustrační toleranci a odolnost vůči stresu, zároveň špatnou sebekontrolu, sklony k podrážděnosti a agresivitě. Tendenci k agresivnímu jednání prohlubují rovněž pocity bezmocnosti, verbální a neverbální projevy a gesta, ze strany druhých pocity sounáležitosti s agresivně laděnými jedinci a požití návykových látek, jako jsou alkohol a drogy (Spurný, 1996).

Benešovská (2009; in Havlík, 2013) ve své studii upozorňuje na fakt týkající se agresivních mladých řidičů, kteří vnímají silnici jako závodní dráhu. Řidič s dostatečně nevyzrálou osobností často inklinuje k překračování maximální povolené rychlosti, nerespektování silničních pravidel, nevhodnému užívání světel či zvukových znamení. Řidič, který si kompenzuje jízdou pocity méněcennosti či nízké sebevědomí, není schopen přemýšlet o rizicích, které jeho agresivní jízda s sebou přináší. Příznaky deprese u profesionálních řidičů mohou mít řadu příčin. Primárně má řidič sníženou schopnost reagovat, má zpomalené zrakové vnímání. Řidiči s příznaky deprese mohou procházet krizovou situací v rodině, na pracovišti, mohou při řízení vozidla chybovat, podceňovat varovné signály z okolí, díky nimž může depresivní jedinec zavinit dopravní nehodu (Havlík, 2005). Na silnici selhávají i řidiči se sklony k dobrodružství, s touhou předvádět se, nereálnou sebedůvěrou a sebejistotou nebo naopak trpící pocity méněcennosti. Mezi rizikové skupiny řidičů

patří i ti, kteří mají příliš vysoké aspirace, nebo jsou výrazně orientovaní na výkon a soutěž.

Havlík (2005) dále upozorňuje na význam úplné a neúplné rodiny pro samotného řidiče. Jedinci, kteří vyrůstali v neúplné rodině, prožili do svých 15 let rozvod rodičů či měli nejednotnou a nepřiměřenou výchovu, začali sociální situace řešit agresivně, se vztahem k nerespektování povinností, norem a pravidel, pak podobně nerespektující model jejich chování uplatňují i v roli řidiče. Za významný ukazatel neúspěšnosti řidiče je standardně považován argument nehodovosti, kterému předchází disharmonická výchova, morální postoje a prestiž, motivace k výkonu a osobnostní profil emoční nevyváženosti jedince.

Ve finální podobě je konkrétní nehoda otázkou sekundy, kdy řidič má reagovat na danou situaci. Reakční čas je doba, která uplyne od zpozorování podnětu až do reakce jedince na situaci. Tedy reakční čas je závislý na vlastnostech a schopnostech řidiče, kdy důležitou roli hrají také stav organismu a jeho připravenost reagovat. Řidič, který očekává možné nebezpečí, reaguje mnohem rychleji asi o 0,6 až 0,8 sekundy. Nepozorný řidič zareaguje za 1 až 1,9 sekundy déle. K hlavním ovlivňujícím faktorům na reakční čas patří věk, únava, momentální zdravotní a psychický stav řidiče (Havlík, 2005).

3.4 Vybrané složky osobnosti

Na základě uvedených typologií, výzkumů zabývajících se rizikovými charakteristikami řidičů v české i zahraniční literatuře vybíráme rizikové následující osobnostní proměnné řidiče (Šucha, Rehnová, Kořán, & Černochová, 2013):

a) rysové charakteristiky osobnosti:
    - dominance, egocentrismus,
    - emoční stabilta / labilita (neuroticismus),
    - hypersenzitivita, úzkostnost,
    - úroveň sebejistoty, sebepojetí,
    - extraverze / introverze,
    - sebekontrola, sebedisciplína, poslušnost k pravidlům silničního provozu,
    - svědomitost,
    - nízká frustrační tolerance a odolnost vůči stresu, psychická odolnost a únava,
b) další koncepty osobnosti ovlivňující řízení:
    - chování typy A,
    - vyhledávání situačního vzrušení, dobrodružství, sensation-seeking,
    - antisociální postoje – prosociální postoje, altruismus,
    - LOC – vnitřní kontrola se sníženou anticipací,
    - atribuce,

c) agresivní tendence:

- agresivita,
- agrese,
- hněv,
- hostilita.

3.4.1 Dominance a sebepojetí jako kompenzace méněcennosti

Sociálně – kognitivní psychologie v pohledu na Jáství je představováno jako kognitivní systém, jehož zdroje leží v sociálním a kulturním kontextu, který je zároveň aktivován sociálním prostředím. „V nejširším smyslu je sebepojetí percepcí sebe samého. Tyto percepce jsou formovány prostřednictvím zkušeností s prostředím a jsou ovlivňovány zvláště posílením z prostředí a od významných druhých osob." (Shavelson, Hubner, a Stanton, 1976, s. 411; in Blatný et al., 2010).

V praktickém hodnocení jak silně a jak často je zastoupena dominance a sebepojetí v chování řidiče na silnici, můžeme nacházet v některých výzkumech.

Rosenbloom et al., (2009) zkoumal vztah sebepojetí a řízení vozidla. Z jeho výzkumu vyplývá, že nebezpečněji řídí muži než ženy, řidiči s nízkým sebepojetím než řidiči s vyšším sebepojetím. Řidiči s nízkou sebeúctou se častěji zapojují do nezodpovědného a nebezpečného řízení, protože chtějí kompenzovat své nedostatky a své sebepojetí. Rosenbloom, Ben-Eliyahu a Nemrodov (2009) prokázali, že nízké sebevědomí zvyšuje riziko dopravní nehody.

Chování v roli řidiče bezprostředně souvisí s jeho osobností. Příkladem může být motorista se sklonem k dominanci, s potřebou zaujímat na silnici nadřazenou roli třeba tím, že jezdí „ s výkonným vozem nevšedního zbarvení a vzhledu, raketově akceleruje, odvážně manévruje, brzdí v posledním okamžiku a kdekoho předjíždí" (Havlík, 2005, s. 145). Takové jednání vykazuje znaky agresivity, bezohlednosti a potřebu prosadit se. U řidičů, kteří nepřiměřeně předjíždí a jezdí rychle, se projevuje potřeba moci a nadřazenosti, a to nejen v dopravě.

Výsledky Vavrikovy studie (1997) jako rizikové vlastnosti pro řidiče určují vysokou míru dominance, sebevědomí, afiliace a sklonu k exhibici. Havlík (2005) usuzuje, že v rysu dominance je sice přítomen egoismus, sebejistota i agresivita, nicméně tato vlastnost nestojí v osobnosti sama o sobě a může být např. tlumena odpovědností nebo nadprůměrnou emoční inteligencí, která souvisí se základním zaměřením osobnosti. Rozdílně se manifestuje dominance u člověka extravertně nebo introvertně laděného.

Potřeba dominance, sebeprosazení, stejně jako nízké sebevědomí či sebeúcta, jsou považovány za rizikové faktory dopravních nehod z důvodu, že se člověk snaží kompenzovat své nedostatky v aktu řízení.

3.4.2 Emoční stabilita / labilita (neuroticismus)

Neuroticismus, označovaný též jako dimenze emoční stability nebo lability převzal Eysenck z Jungova systému. Na rozdíl od extraverze je tato dimenze popsána jednosměrně. Jeden pól (labilita) je vymezena přítomností mnoha příznaků poruchové funkce, druhý pól (stabilita) jejich nepřítomností. I když je dimenze emoční stability/lability charakterizován výskytem neurotických příznaků, není s neurózou totožná, ačkoli pravděpodobnost neurotické poruchy se stupněm neuroticismu vzrůstá. Genotypický základ neuroticismu leží podle Eysencka v různém stupni reaktivity autonomní nervové soustavy (Blatný et al., 2010).

Emoční stabilita se projevuje vyrovnanou, stabilní a přiměřenou emoční reakcí k podnětům, převažujícím klidem a rozvahou (Nakonečný, 2012). Emoční labilita, v podobě neuroticismu, jsou nestálé, lehce vyvolatelné a podnětům často nepřiměřené emoční reakce. Jedinec se projevuje kolísáním nálad, neklidem, zvýšenou senzitivitou, častou rozmrzelostí či rozladěností a přecitlivělostí. Říčan (2010) neztotožňuje pojem lability s neuroticismem. Labilní jedinec se projevuje sklonem k panice ve stresu, podléhá k pokušení – k alkoholu, drogám, má sklon k hněvu, nepřátelství a zatrpklosti. „Člověk s vysokým neuroticismem bývá neklidný, úzkostný, dělá si zbytečné starosti, chová se nedospěle, je snadno podrážděný, chybí mu sebedůvěra, mívá pocity méněcennosti“ (Říčan, 2010, 67).

Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003) uvádějí, že řidiči s větším počtem nehod jsou špatně společensky přizpůsobeni a trvale nebo dočasně emocionálně nestálí. Emoční stabilita se projevuje vyrovnanou, stabilní a přiměřenou emoční reakcí k podnětům, převažujícím klidem a rozvahou (Nakonečný, 1998). Spočívá v mírnější odezvě na emotivní podněty, v seberegulaci, v zátěži rychlejším návratem k psychické rovnováze, sebevědomím a přiměřeným sebehodnocením (Havlík, 2005).

Emočně labilní člověk reaguje snáze na emoční výzvy, vzrušuje se, má sklon k úzkosti, náladovosti, přehnané starostlivosti, hlubšímu a zranitelnějšímu prožívání chování, převažuje nepřizpůsobivost, neklid, přecitlivělost, neschopnost setřást vtíravé myšlenky, vztahovačnost, slabé sebeovládání a snížená sebedůvěra provázená i pocity méněcennosti a viny (Havlík, 2005).

Emoční labilita (neuroticismus) znamená nestálé, lehce vyvolatelné a podnětům často nepřiměřené emoční reakce, kolísání nálad, neklid, zvýšenou senzitivitu, častou rozmrzelost či rozladěnost, přecitlivělost (Nakonečný, 1998). Říčan (2007) považuje labilitu za jiný termín pro neuroticismus. Ten přináší psychickou zranitelnost, sklon k panice ve stresu, sklon podléhat pokušením (alkoholu, drogám, nákupům) a sklonu k hněvu, nepřátelství a zatrpklosti. „Člověk s vysokým neuroticismem bývá neklidný, úzkostný, dělá si zbytečně starosti, chová se nedospěle, je snadno podrážděný, chybí mu sebedůvěra, mívá pocity méněcennosti. Jeho citů je snadno se dotknout, dlouho se trápí pokořujícími příhodami“ (Říčan, 2007, s. 67).

S ohledem na výše uvedené názory v empirické části disertační práce rozumíme neuroticismem rys, který je označován jako emoční labilita. Vycházíme-li ze znaků

emoční lability a stability, jsou pak pro řidiče vhodnější charakteristiky emoční stability (snížený neuroticismus).

3.4.3 Úzkostnost

Úzkost je nepříjemný duševní emoční stav, který je doprovázený předtuchou nejasného nebezpečí. Úzkost se projevuje řadou vegetativních a behaviorálních příznaků, jakými je např. pocení, zvýšená tepová frekvence, neklid, úhybné reakce apod. V psychologii má úzkost dva významy – chápeme ji jako psychickou tenzi nebo jako obavu z něčeho neurčitého. Člověk se proti úzkosti snaží bránit např. racionalizací, bagatelizací, projekcí, regresí, nutkavým jednáním, rituály, přejídáním, zneužíváním alkoholu a drog (Nakonečný, 2012). Drapela (2003) popisuje úzkost jako zvláštní stav očekávání nebezpečí či přípravy na ně. Strach naopak vyžaduje určitý předmět, kterého se člověk obává. Oba pocity jsou citovými odezvami na ohrožení. Strach se vztahuje ke skutečnému a jasně rozpoznanému ohrožení, úzkost je reakcí na nepoznané či imaginární ohrožení.

Freud považoval úzkost jako výsledek potlačených tělesných impulzů. Věřil, že se jedná o libidinózní představu, která byla shledána nebezpečnou, a proto byla potlačena a přeměněna na úzkost (Hartl, et al, 2010). Eysenck (1975) zase ztotožňuje úzkostnost s neuroticismem a emoční labilitou. Poukazuje na nejistotu, nepřizpůsobenost a nedostatečnou vnitřní psychickou integraci. Úzkost je specificky lidská záležitost a vyjadřuje existenciální nejistotu člověka, tušené ohrožení. Úzkost nemá určitý předmět. Vztahuje se na něco budoucího, nelze ji přímo lokalizovat v místě a čase, ani se jí vyhnout. Je provázena obavami z vlastní bezmocnosti a ztráty integrity vlastní osobnosti (Nakonečný, 2012).

Úzkost může mít neurotický nebo morální kontext. Úzkostní lidé se obávají, že nedokážou ovládnout své pudy a dopouští se nepřijatelného chování. Při neurotické úzkosti se obávají trestu od společnosti či vnější autority. Při morální úzkosti se obávají pocitů viny od superega (Drapela, 2003). Cattell a Scheier provedli faktorovou analýzu více než 800 testů a nalezli faktor úzkosti. Rozeznávali úzkost jako stav a úzkostnost jako rys osobnosti. Faktor úzkosti koreluje podle nich s napětím, které generují aktivizované potřeby, s nedostatkem volní kontroly a astenickou stavbou těla. Cattell řadí úzkostnost mezi nezávislé faktory osobnosti, které korelují např. s emoční labilitou, sklonem k pocitům viny, zvýšenou psychickou dráždivostí, nedostatečnou sebedůvěrou, podezíravostí, váhavostí a zvýšenou vnímavostí vůči nebezpečí (Nakonečný, 2012).

Ke vzniku úzkosti může přispívat i bazální úzkost prožitá v dětství. Vzniká z nejistoty citově deprimovaného dítěte. Vyvíjí se právě v raném dětství, kdy stav nejistoty je vyvolán zážitky časté a masivní sociální separace. V dospělém věku se může vracet v podmínkách sociálního znejistění (Nakonečný, 2009). S bazální úzkostí se můžeme setkat při řízení vozidla. Řidič pociťuje nepřátelství vůči ostatním účastníkům silničního provozu, cítí úzkostnou bezmocnost, jede rychle nebo příliš pomalu, agresivně. Bazální úzkostnost lze odstranit pomocí psychoterapie a kursy pro tzv. defenzivní jízdy pro řidiče. Přirozenou obranou bazální úzkosti je ovládání situace

svou mocí nebo distancováním se od ostatních. Daný nevyřešený vnitřní konflikt vede k nenávisti k sobě samému, proto trestá sám sebe, má sebedestrukční tendence, riskuje a hazarduje.

Pokud jde o dimenzi introverze – extraverze, podle Grayových poznatků, introverti citlivěji reagují na tresty a nepřítomnost odměn, zatímco extraverti jsou citlivější k odměnám a nepřítomnost trestů (Gray, 1991; in Blatný et al., 2010). S úrovní neuroticismu stoupá citlivost jak k odměnám, tak i k trestům. Daná zjištění vedla Graye k závěru, že extraverze a neuroticismus jsou sekundárními rysy, jejichž podkladem jsou bazálnější temperamentové dimenze, které Gray označil jako úzkost (anxiety) a impulzivitu.

Mesken et al. (2007) popisují jako nejčastěji prožívané emoce za volantem hněv, úzkost a štěstí. Úzkost stoupá s vnímaným rizikem ohrožení bezpečnosti a situační atribucí, zatímco hněv s obviňováním jiných osob. „Úzkostný přecitlivělý řidič se v autě prozradí neklidnou, nejistou a trhavou jízdou. Inklinuje k pomalé, až přehnaně opatrné jízdě, nejraději na okraji vozovky. Bývá nerozhodný a reaguje rozvlekle. Úzkost mu svazuje ruce a nohy, koncentrovanost i vnímání. Selhání má na krajíčku“ (Havlík, 2005, s. 110). Stephens a Groegar (2009) uvádí, že úzkostní řidiči naopak řídí opatrněji. Přesto se zdá, že strach a úzkost za volantem vedou k větší chybovosti (Taylor, Deane, & Podd, 2007).

Opakem tohoto hodnocení studie Machina a Sankeyho (2008) naznačila, že úzkost nesouvisí s řidičským chováním. Proto kampaně pro bezpečnost silničního provozu, které se zaměřují na zvyšování úrovně strachu a úzkosti, slouží k ovlivnění jen těch řidičů, kteří již v řízení úzkostní jsou, ostatní tyto kampaně ignorují.

Názory na vliv úzkostnosti se liší, někteří autoři uvádí, že úzkostní řidiči více chybují, řídí rizikověji, jiní úzkostnost vidí jako dispozici vedoucí k opatrnější jízdě a další dokonce nevidí mezi úzkostností a řidičským chováním žádnou souvislost.

3.4.4 Extraverze/introverze

C. G. Jung v roce 1921 poprvé popsal osobnostní rysy, netušil ale, že bude možné vysvětlit rozdíly mezi extraverzí a introverzí až v souvislosti s biologickými vlastnostmi. Podle Cattella se osobnost skládá z rysů, motivace a stavů nálady. Rysy představují nejzákladnější složky osobnosti, které Cattell rozděluje podle způsobu zjištění, původu a modality projevu (Cakirpaloglu, 2012). Cattell vymezil dvě složky osobnostních faktorů na primární a sekundární. Primární faktory tvoří dichotomní rysy, které určují variabilitu individuálního projevu (Cattell, 1967; in Cakirpaloglu, 2012). Sekundární faktory osobnosti mají dimenze: extraverze – introverze, úzkostnost – integrace, senzitivita – rozumovost, rezignace – vzdornost, inteligence – mentální tupost. Osobnost člověka je ve značné míře ovlivněna působením pětice těchto bazálních faktorů, různé kombinace a intenzity dimenze určují specifičnost osobnostní skladby vůči jedincům dané sociální skupiny.

Extraverze zahrnuje velkou škálu individuálních odlišností a stala se součástí mnoha osobnostních dotazníků a inventářů. Extraverti jsou společenští, hovorní,

přátelští, sebejistí, energičtí, veselí a přátelští. Mají rádi vzrušení, stimuly z prostředí (Hřebíčková, 2011). Introverti nejsou tak přátelští, ale mohou být zdrženlivější a chovají se nezávisle a samostatně. Mají sklon k ostýchavosti, plachosti, k pesimismu a rozladěnosti. Snadněji jsou zaskočeni nečekanými událostmi, proto je pro ně jednodušší se přizpůsobit zvyklostem, působí i jednají umírněněji. Havlík (2005) usuzuje, že v rysu dominance je sice přítomen egoismus, sebejistota i agresivita, nicméně tato vlastnost nestojí v osobnosti sama o sobě a může být tlumena odpovědností nebo nadprůměrnou inteligencí. Rozdílně se pak manifestuje u člověka extravertně nebo introvertně laděného.

Jak bylo v úvodu kapitoly naznačeno, primární rozdíly uvidíme v biologické výbavě, konkrétně v činnosti centrální nervové soustavy (viz *Tab 6*). Operacionální vymezení extraverze položkami Eysenckových dotazníků (Eysenck, 1990, 1991, 1992) postihuje fenotypickou úroveň této vlastnosti. Genotypický základ vysvětluje Eysenck rozdílnou vzrušivostí mozkové kůry: extraverti mají vyšší podnětový práh než introverti, pro optimální stimulaci proto potřebují vyšší míru podráždění.

Tab 6 Mozková činnost introvertů a extravertů

INTROVERTI	**EXTRAVERTI**
silnější průtok krve a vyšší elektrická aktivita	**silnější průtok krve**
vzpomínání, učení, rozhodování probíhá v přední kůře mozkové, v předním thalamu	zadní thalamus zpracovává smyslové vjemy
Rozdíl je ve zpracování informací – introverti se intenzivněji zabývají zpracováním vnitřních pochodů, extroverti zpracováním vnějších pochodů	
snadno vzrušivá amygdala	**nesnadno vzrušivá amygdala**
reaguje na podněty z okolí výrazněji, je snadno vystavena stresu (díky měření hladiny kortizolu)	reaguje na podněty z okolí slabě
Při setkání s novou, nečekanou situací je introvert ve výrazném stresu, ale dokáže přijímat informace s mimořádnou bdělostí. Extravert ve stresu umí zachovat klid a reaguje flexibilněji. Nenechá se vyrušit od hluku, pronikavých zvuků.	
introverty ovlivňuje parasympatikus	**extraverty ovlivňuje sympatikus**
jejich aktivity v drahách neurotransmiteru acetylcholinu	v drahách neurotransmiteru dopaminu
Vnější klid může u extravertů vést k nízké hladině dopaminu, a tím k nedostatečné stimulaci, k podráždění. Potřebují proto hodně podnětů a realizace cílů, které unesou vyšší míru rizika. Naopak introverti na velké množství činností reagují podrážděně, nezvládnou vyšší míru rizika.	

Zdroj: Broks (2012, in Lohken, 2014)

Tab 7 Přednosti introvertů a extravertů

INTROVERTI	EXTRAVERTI
obezřetnost	**odvaha**
vnímat a zvažovat rizika	podstoupit riziko k dosažení cíle
podstata	**nadšení**
usilovat o význam, hloubku a kvalitu v myšlení a komunikaci	nechat se nadchnout podněty, umět ovlivnit ostatní k nadšení a aktivitě
soustředěnost	**sebevyjádření**
umět získat a vyhodnotit informace	umět dobře a přesvědčivě vyjádřit potřeby a zprostředkovat informace
klid	**rychlost**
udržovat vnitřní klid jako základ soustředěnosti uvolněnosti a jasné mysli	být aktivní okamžitě, bez dlouhého přemýšlení
analytické myšlení	**činorodost**
rozčleňovat souvislosti, strukturovat komplikované procesy, systematicky plánovat	síla směrem ven – proměňovat poznatky v akci, měnit okolí
nezávislost	**vztahovost**
žít podle vlastních principů	být součástí určitého společenství, přijímat a poskytovat zpětnou vazbu
vytrvalost	**spontánnost**
síla směrem do nitra – trpělivě se jedné věci delší dobu	rozhodovat se nově a měnit strategie
psaní	**mluvení**
komunikovat raději písemně	komunikovat raději ústně
empatie	**otevřenost vůči konfliktům**
vcítit se do pocitů druhých	otevírat ožehavá témata a problémy

Zdroj: Demling (2012, in Lohken, 2014)

Tab 8 Překážky introvertů a extravertů

INTROVERTI	EXTRAVERTI
strach	**lehkomyslnost**
zablokování rozhodování, přehnaná opatrnost	podceňování rizika a přeceňování sebe sama
přílišný důraz na detaily	**povrchnost**
utápění se v jednotlivostech, ztráta souvislostí	povrchní jednání, bez důslednosti
nadměrná stimulace	**netrpělivost**
přetížení příliš mnoha, hlasitými a rychlými vjemy	nuda, když se nedostává podnětů
pasivita	**zviditelňování**
setrvání v určité situaci, i když má negativní dopady	okázalé vystupování na úkor ostatních za účelem získání pozornosti
útěk	**agresivita**
vyhýbání se obtížným situacím ústupem	útočení s cílem vyhnout se obtížným situacím
rozumovost	**impulzivnost**
přeceňování rozumu a zanedbávání pocitů	přeceňování pocitů a podceňování rozumu
sebezapírání	**soustředěnost**
potlačení vlastních osobnostních rysů a potřeb či jejich negativní hodnocení	učinění vlastních rysů a potřeb středobodem věcí
fixace	**rozptylování**
nepružnost v jednání, využívání již známé obvyklé postupy	přeskakování od jednoho tématu k druhému, deficit koncentrace
vyhýbání se kontaktu	**vyhýbání se sobě samému**
nebezpečí sociální izolace	závislost sebehodnocení na soudu ostatních
obavy z konfliktů	**dobyvačnost**
pasivní přístup k ožehavým situacím, který představuje zátěž	vyvíjení tlaku na ostatní z důvodu sledování vlastních cílů a zájmů

Zdroj: Cain (2011)

Škála extraverze/introverze vyjadřuje míru v charakteristikách přátelské vřelosti, družnosti, vyhledávání společnosti, aktivnosti, energičnosti, sklonu žít v rychlém tempu, sklonu vyhledávat vzrušující smyslové podněty, zážitky atd. (Říčan, 2007). V dopravě je sledován sklon k rychlosti, vyhledávání vzrušujících zážitků a aktivnost. Eysenck využil faktorovou analýzu a jako jeden z rysů v osobnosti člověka určil také kontinuum (typ) extraverze/introverze. Podle něj dimenze extraverze/introverze souvisí s rozdíly v družnosti a impulzivitě. Typický extravert je společenský, má rád přátele a zábavu s nimi, prahne po vzrušení a chová se impulzivně. Introvert inklinuje k introspekci, klidu, rezervovanosti a nevěří impulzivním rozhodnutím. Bývá také snadněji rozrušen nečekanými událostmi a jednodušší pro něj je přizpůsobit se sociálním zákazům, než je tomu u extraverta. Proto introverti působí umírněněji (in Pervin, 2003).

Extravertní rysy jsou výhodnější v dynamičtějším dopravním ruchu. Při jednotvárné jízdě se extravert stává netrpělivým a jeho pozornost ochabuje kvůli nedostatku podnětů. Naproti tomu introvert netrpí nedostatkem podnětů, problémem u něj může být potřeba věnovat se vnitřním podnětům a opomíjení vnějších (Havlík, 2005).

U řidičů trestaných za dopravní přestupky Renner naměřil zvýšenou míru odvážnosti, v případě mužů pak také vyšší extraverzi (Renner & Anderle, 2000). Studie Lajunena (2001) potvrdila, že extraverze pozitivně koreluje s dopravními nehodami. V zemích s vyšším počtem osob s extraverzí se vyskytuje více dopravních nehod. Také v Izraelské studii byla naměřena vyšší míra extraverze u osob, které byly za svou jízdu trestány ve srovnání s osobami bez pokut (Lev, Hershkovitz, & Yechiam, 2008).

Přestože tedy existují studie naznačující rizikovost extravertního zaměření v dopravě, nelze jednoznačně tvrdit, že být extravert rovná se větší pravděpodobnost dopravní nehody. Nutno také přihlédnout k faktu, že „čistých“ introvertů a extravertů je v populaci méně a populace se pohybuje na kontinuu spíše kolem středu.

3.4.5 Sebekontrola, sebedisciplína

Herzberg (2009) ve svém výzkumu zjistil, že nejproblémovějšími řidiči jsou ti, kteří mají nedostatečnou kontrolu. V dotazníku NEO-Five Factor jim vychází nadprůměrná míra neuroticismu a otevřenosti, nízké hodnoty svědomitosti, přívětivosti a průměrné skóre extraverze.

Při dodržování pravidel silničního provozu je významným faktorem citlivost k odměně a trestu. Lidé s vysokým skórem v citlivosti k trestu a nízkým skórem v citlivosti k odměně jezdí v mezích zákona. Naopak lidé s nízkou citlivostí na trest a vysokou citlivostí na odměnu jsou častějšími účastníky dopravních nehod. Výzkum ukazuje, že citlivost na odměnu je silnějším prediktorem podporujícím porušování pravidel než citlivost na trest jako prostředek odrazující od porušení pravidel (Cattell & Pérez, 2004). Existují rovněž důkazy, že introverti se lépe učí na základě trestů, zatímco na extraverty v tomto ohledu více účinkují odměny (Eysenck, 1990; in Pervin, 2003). Různé druhy rizikového řízení korelují s konkrétními osobnostními faktory,

například překračování rychlosti je spojeno s nerespektováním autorit (Fernandes, Job, & Hatfield, 2007).

3.4.6 Svědomitost

Svědomitost je definována jako sklon být vždy připraven a ochoten k efektivnímu řešení úkolů, spolehlivá zodpovědnost v plnění povinností a dodržování pravidel, disciplinovaná vytrvalost a schopnost odolávat rušivým vlivům, rozvážnost v promyšlení věcí dopředu (Říčan, 2007). Obecná charakteristika svědomitosti naznačuje, že by daná vlastnost u svého nositele mohla snižovat rizikové chování v dopravě.

Byl zjištěn pozitivní vztah mezi nízkým skórem faktoru Svědomitost a účastí v dopravních nehodách, a to nezávisle na řidičských dovednostech (Arthur & Doverspike, 2001). Bone a Mowen (2006) prokázali, že svědomití řidiči častěji uposlechnou dopravní předpisy a jsou ohleduplní k ostatním, což by mělo ukazovat na negativní vztah k rizikovému řízení (především agresivnímu). Naopak Miles a Johnson (2003) tvrdí, že není signifikantní rozdíl mezi skupinou řidičů opakovaně trestaných za přestupky a kontrolní skupinou studentů ve faktorech Přívětivost, Svědomitosti a Neuroticismus.

I přes rozpornost výsledků výzkumů lze svědomitost považovat spíše za protektivní faktor vzhledem k chování v dopravě. Nedostatečná sebekontrola je pak rizikovým činitelem.

3.5 Vliv únavy a stresu na jednání řidiče

Pro řidiče z povolání jsou nejvíce stresujícími a psychosomaticky zátěžovými faktory:

- vysoká odpovědnost za cestující nebo náklad, dojezd na čas, dodržení jízdních časů, časová tíseň,
- sledování množiny informací, jejich přiměřené, včasné a správné zpracování,
- vědomí potenciálního rizika selhání nebo havárie,
- překvapivé, neznámé a konfliktní dopravní situace,
- zhoršené klimatické podmínky,
- nedostatek času, spánku a odpočinku, střídavé směny, práce přesčas,
- nepravidelný životní styl a disharmonický rodinný život (Havlík, 2005).

Bylo provedeno mnoho studií, zabývajících se vlivem řízení na únavu a opačně. Matthews a Desmond (1998) zkoumali 24 příznaků únavy rozdělených do tří podtypů psychické, fyzické únavy a příznaků nudy.

Únava je jednou z hlavních příčin dopravních nehod. Mezi faktory spojené s fyzickou únavou patří vyšší úroveň delta aktivity mozku a extravertní osobnostní typ. S psychickou únavou souvisí ospalost, nezdravý životní styl, extravertní a tenzní typ osobnosti a negativní nálada. Kombinace psychické a fyzické únavy se objevuje také

u extravertních a tenzních typů se sklonem k negativní náladě, navíc byl u těchto řidičů naměřen nízký systolický krevní tlak (Wijesuriya, Tran, & Craig, 2007).

Také byl popsán vliv úzkosti na zvyšující se tendence k únavě (Craig et al., 2006). V unavitelnosti existují individuální rozdíly dané mnoha faktory, jako jsou stres, nálada, úzkost, ale i temperament a jiné osobnostní charakteristiky.

Další výzkum ukázal, že u extravertních typů se sklonem k prožitku nudy může docházet k mikrospánkům během nezajímavé a únavné cesty. Osoby s menším sklonem k poctivosti během takové cesty častěji než skupina extravertů přejíždějí bílou čáru, přičemž důvodem není mikrospánek (Verwey & Zaidel, 2000). De Vries a Van Heck (2002) zjistili, že větší pravděpodobnost k únavě mají lidé s nižším skórem extraverze, svědomitosti a emoční stability.

Stres za volantem je určován kombinací osobnostních a situačních faktorů. Přetěžující podmínky řízení mohou vyvolat větší pocit frustrace a stres, což vede k agresivní jízdě (Hennessy & Wiesenthal, 1999). Jako význačný faktor vzniku stresu za volantem bylo zjištěno sebereflektování sebe jako chybujícího řidiče.

Únava je přirozenou reakcí organismu na stres vyvolaný jak osobnostními, tak situačními faktory. Mezi řidiči jsou značné individuální rozdíly ve schopnosti čelit zátěži, stresu a únavě. V kombinaci s osobnostními předpoklady tyto rozdíly vytyčují velké množství reakcí, jak se daný jedinec v konkrétní situaci zachová. Proto se v rámci diagnostiky profesionálních řidičů zjišťuje i odolnost vůči zátěži a strategie zvládání stresu.

3.6 Vliv monotonie na jednání řidiče

Hlavní problém spojený s monotonií v dopravě spočívá v tom, že způsobuje ospalost, únavu a snížení reakčních časů. Monotonie je nebezpečná především při jízdě po dálnici v nočních či ranních hodinách, bez odpočinku. Nejvíce se hovoří o dopadu monotonie u profesionálních řidičů. Přesto výzkumy Summala a Mikkola (1994) ale zjistily, že u profesionálů je počet nehod zaviněných monotonií nižší než u neprofesionálů. Určité rozchody ve výsledcích mohou pramenit z nejednotného používání pojmů a konceptů. Thiffault a Bergeron (2003b) uvádí dvě hlavní koncepce bdělosti. První koncepce pojímá bdělost jako fyziologický proces spojený s ostražitostí a otupělostí, druhá koncepce jako informační proces a zaměřenost pozornosti. Únava je obecný pojem spojený s psychologickým a fyziologickým stavem organismu. Bdělost bývá často dávána do souvislosti s únavou a ospalostí.

Schmith et al. (2009) poukazuje na dva důvody monotonie, a sice na vliv prostředí a vliv řidičských úkonů v autě. Další autoři poukazují na vliv únavy a zvýšené riziko spánku. Spánkem je zaviněno až 23 % nehod na monotónních úsecích silnic. 40 % nehod na dálnicích majících charakter souvislosti s ospalostí. Další příčinou, proč monotonie způsobuje otupení smyslů, může nabídnout teorie habituace. Habituace je reakce na opakující se situace, vjemy nebo situace. Při opakovaném vystavování jedince stejným stimulům přestává řidič stimuly vnímat, nebo je vnímá mnohem slaběji (Davies & Parasuraman,1982).

Otázka předcházení únavě a monotonii je oficiálně řešena evropskou dohodou o práci posádky vozidla v mezinárodní silniční dopravě (AETR), kdy musí profesionální řidič po 4,5 hodinách jízdy vykonat bezpečnostní přestávku, který trvá 45 minut. Samozřejmě záleží na celkovém režimu a stylu mezi jízdou a odpočinkem a další podpůrné prostředky jako jsou poslech rádia, rozhovor se spolujezdcem, pitný režim, pravidelnější kratší zastávky apod. V rámci technicko-sociálních výhod pro řidiče přibývá v poslední době moderní vybavenost automobilů inteligentními systémy, které v případě rozpoznání únavy navedou řidiče na nejbližší parkoviště k odpočinku, např. vibrací sedačky nebo bezpečnostního pásu, zpomalením auta, snížením výkonu motoru nebo dokonce pomocí navigace ho navede na nejbližší parkoviště k odpočinku.

3.7 Agresivita řidiče

Agresivita řidiče je jeden z nejčastěji zmiňovaných faktorů způsobujících dopravní nehodu. Pardel (1988; in Havlík, 2005) agresivitu definuje jako nepřátelské a útočné chování, které směřuje k posílení vlastního postavení a oslabení nebo omezení pozice druhého. Uvádí, že určitou úroveň agresivity v sobě má každý člověk. Ta vzrůstá tehdy, jsou-li ohroženy zájmy jedince. Může pramenit jak z osobnosti řidiče, tak z vnějšího prostředí, například z agresivního chování jiného řidiče.

Agresivita popisuje sebevědomé chování člověka, který trvá na svých názorech a prosazuje svá práva v rámci norem a zákonů (Čermák, 1998). Agrese je v podstatě obranný mechanismus. Lze ji definovat jako záměrné jednání, jehož motivem je otevřená nebo symbolická snaha způsobit někomu křivdu, škodu nebo bolest. Projevem agrese je např. nadávání, vyhrožování, sarkasmus, výsměch, vandalismus, násilí a terorismus (Smékal, 2002).

Agrese se liší u jednotlivých skupin lidí v závislosti na jejich pohlaví, věku, kultuře a jiných faktorech. V dopravě je nejvíce zkoumán rozdíl v agresi u mužů a žen. Rozdíly v agresivitě mužů a žen bývají nejčastěji přisuzovány rozdílné hormonální výbavě a rozdílné výchově. Dopravní psychologie pojem „agrese“ jako projev chování a „agresivita“ jako osobnostní rys v porovnání s obecným pojetím rozšiřují. Čermák (1998) uvádí, že agresi lze definovat jako záměrné jednání, jehož cílem je ublížit jinému člověku.

Samotný rys agresivity vychází ze specifické souhry dalších rysů, které lze považovat za indikátory (Bone & Mowen, 2006; Defferbacher, 2008). Agresivita tvoří instrumentální a emocionální složku osobnosti. Instrumentální agresivita slouží k dosažení předem definovaných cílů, se vztahem k poškození, k ublížení. Emocionální složka agresivity (nebo také impulzivní, hněvivá) je destruktivní chování cílem (Čermák, 1998). V dopravě je častější výskyt agresivity s emocionální vazbou, čili jak řidič prožívá danou situaci. Na druhé straně jsou s agresivitou při řízení spojovány projevy chování, které nemusí bezprostředně souviset s prožitkem hněvu, jako je troubení, jízda pod vlivem alkoholu, vyhrožování rukou nebo kličkování mezi ostatními vozidly. Ale do popředí mohou vstupovat osobnostní charakteristiky,

jejíchž uplatnění při řízení nemusí být spojeno s hněvem např. soutěživost, sebevědomí, snížená svědomitost.

Agresivní styl jízdy bývá často spojován s častějším dopouštěním se dopravních nehod. Výzkumy některých autorů tento fakt potvrzují (Arnett et al., 1997; Underwood, 2007), nicméně s agresivitou za volantem se můžeme setkat i u jedinců, kteří se v běžném životě agresivně neprojevují (Smith et al., 2006). Jeden z rozsáhlých výzkumů zabývající se souvislostí obecné agresivity a agresivních projevů při řízení provedl Herman (2006; in Šucha et al., 2009), kdy jeho výsledky prokázaly nezávislost agresivních projevů při řízení. Obecná agresivita u jedinců tedy zřejmě neimplikuje agresivní chování při řízení, a zároveň ani agresivní řízení nevypovídá nic o obecné agresivitě jedince.

Agresivní řízení je definováno jako „ovládání motorového vozidla způsobem, který ohrožuje nebo téměř ohrožuje osoby či předměty“ (Šucha et al., 2009, 76). Do tohoto chování lze zahrnout mnoho přestupků jako nedodržování bezpečné vzdálenosti, zneužívání potkávacích světel, nedovolené předjíždění apod. Agresivní řidiči jsou většinou lidé, kteří nedokáží řešit své vnitřní konflikty vhodným způsobem a místo toho volí způsoby rizikové pro ostatní. Mají tendenci druhým ubližovat, mstít se jim, ukazovat ostatním svou moc a sílu, nerespektovat pravidla. Přitom jsou většinou silně sebevědomí, chtějí být nejlepší, chtějí mít moc nad ostatními a zakrývat pocity méněcennosti. V psychologické diagnostice poznáme agresivní řidiče podle snížené frustrační tolerance, která má za následek přehnanou agresivní reakci na různé podněty. Dále vyvozujeme agresivní sklony, nedostatečnou stresovou odolnost, prchlivé reagování, emoční plochost či podprůměrnou inteligenci (Šucha et al., 2009).

Protože nehodovost na silnici je společenským problémem a často se připisuje právě agresivnímu stylu jízdy, kdy řidič není v přímé komunikaci, je vysoce anonymní a často frustrovaný dopravními situacemi, hledají se příčiny agresivity za volantem.

První přístup dokazuje hlavní vliv osobnostních vlastností na agresivní jízdu korelacemi s dalšími projevy agresivity mimo kontext řízení (Hennessy & Wiesenthal, 1999).

Druhý přístup hledá vysvětlení v dané kulturní a společenské komunikaci. Zlost a agresivitu vyvolávají projevy neslušnosti a nezdvořilosti v dopravě. Například je-li řidič oslněn dálkovými světly, ohrožuje-li účastníky dopravního provozu nebezpečným stylem jízdy, omezováním vlastní jízdy svou nerozhodností nebo pomalostí, jen aby naschvál dalšímu řidiči znepříjemnil cestu (Havlík, 2005).

Třetí přístup zdůrazňuje situační faktory jako je stres a vysoká psychická náročnost řízení. Častým jevem je skutečnost, že profesionální řidič má přikázáno ujet určitou trasu v určitém čase bez ohledu na dopravní situace. Pokud se na trase zpozdí, je nucen pospíchat, jet na hranici svých možností, bez přestávek. Snaží se podat nejlepší výkon, podléhá vysokému stresu, tím vzrůstá únava, přestává brát ohledy na ostatní řidiče, reaguje podrážděně, agresivně.

Na agresivitu mají také vliv klimatické podmínky a počasí. V roce 1986 provedli psychologové Kenrick a Macfarlane ve Velké Británii experiment, v němž zkoumali

vliv počasí na řidiče při dopravních zácpách. Jejich experimentální vozidlo za různých klimatických podmínek nečekaně zastavilo na křižovatce, i když na semaforu naskočila zelená. Po té zjišťovali reakce řidičů na tuto frustrující situaci. Zjistili, že existuje přímá souvislost mezi teplotou počasí a agresivními reakcemi řidičů (Šucha et al., 2009).

Tržil (2009, in www.doprava.vpraxi.cz)) z Policejního prezídia ČR je přesvědčen, že ke zvyšování agresivity na pozemních komunikacích přispívá stres, hustota silničního provozu, vytváření kolon a neznalost dopravní situace. Řidiči pak nerespektují dovolenou rychlost, předjíždějí v místech, kde je zakázáno, nedodržují bezpečné vzdálenosti, nesprávně předjíždějí, jsou nepozorní, to pak zvýší i agresivitu u ostatních řidičů. Kořán (2009) vysvětluje, že agrese představuje jednu z obecných technik vyrovnávání se s náročnými životními situacemi. Při frustrující situaci za volantem se podle něj mohou vyskytnout všechny stupně agrese. Jedním z podnětů rostoucí agresivity za volantem je i anonymní prostředí řidičů a pociťovaná bezpečnost za volantem. Častými příčinami agresivního stylu jízdy je vyhledávání vzrušení, soutěžení, nedostatek anticipace, nedostatek sebekritičnosti, společenského negativismu a sociální exhibice. Agresivita není jen aktuální chování, ale delší psychický stav. Agresorovi chybí zdraví náhled na životní hodnoty a zodpovědnost vůči ostatním. Často nedomýšlí, že ohrožuje sebe i okolí, bere jízdu jako hru bez ohledu na následky (Kořán, 2009).

Agresivita je zkoumána v mnohých výzkumech. V roce 2004 Shinar a Compton pozorovali více než dva tisíce projevů agresivního chování během 72 hodin. Míra agresivity se pohybovala od nečastějšího jevu – dělání myšek, přes troubení až po předjíždění přes několik jízdních pruhů. Muži řídili agresivněji než ženy, mladí řidiči řídili agresivněji než řidiči nad 45 let. V dopravních zácpách se četnost agresivního chování zvyšovala (Šmolínová, Štikar, & Hoskovec, 2009). Další přístupy hledají příčinu agresivity v pocitech bezmocnosti (Neighbours et al., 2002). Jiné příčiny agresivního stylu jízdy jsou dávány do souvislosti s věkem a pohlavím, což jsou zároveň nečastější atributy uváděné v souvislosti s dopravní nehodovostí. Dále jsou spojována s obecnou agresivitou, agresivními rysy (Deffenbacher et al., 2005), úrovní frustrace a s užíváním alkoholu a drog. Ismal et al. (2008; in Šucha et al, 2009) se zaměřil na agresivní myšlení. Výsledky překvapivě ukázaly, že muži vykazovali agresivní myšlenky méně často než ženy, ale vykazovali agresivní chování. Vysvětlující fakt souvisí se skutečností, že ženy se s frustrujícími a stresujícími dopravními situacemi vyrovnávaly na úrovni verbální a myšlené agresivity, zatím co muži na úrovni jednání.

Agresivně zpravidla řídí jedinci s vysokou mírou sebedůvěry, snaží se prosadit za každou cenu, potřebují být nejlepší, zakrývají pocit méněcennosti. Mají tendenci v běžném životě reagovat podrážděně, náladově, vznětlivě, jejich pozornost kolísá podle aktuální nálady (Hamerníková, 2009). Agresivní řidiči jsou nápadní svým stylem jízdy a chováním. Vyznačující se vědomým nerespektováním pravidel provozu, vědomým omezováním a ohrožováním ostatních účastníků provozu, nezodpovědnost a netolerantnost vůči ostatním. Zdroji tohoto chování jsou nejčastěji poruchy

socializace, celková nezralost osobnosti, poruchy emoční stability, neadekvátní žebříček hodnot, psychická onemocnění, závislosti aj. (Kořán, 2009).

Do pojmu „agresivní řízení“ můžeme zařadit překročení povolené rychlosti, jízdu na červenou, nerespektování přednosti v jízdě apod. Tasca (2009) považuje za agresivní řízení motivované netrpělivostí, pokusem ušetřit čas. Ellison-Potter et al. (2001; in Šucha et al, 2009) jej popisuje jako záměrné ohrožení ostatních, těžko však lze určit, jaké jednání je záměrné nebo ohrožující. James & Nachl (2000) jej popisují jako řízení pod vlivem narušených emocí.

K lepšímu pochopení, proč řidič řídí agresivně, přispěla studie Stanislawa (2007; in Šucha et al, 2009), která se pokusila najít vztah mezi osobností a demografickými charakteristikami, jež agresivní řízení předpovídá. Ohniskem výzkumu bylo prozkoumat vztah mezi různými typy řízení. Předpokládá se, že prediktorem agresivního řízení je agresivní osobnost (Smith et al., 2006). Agresivitu tvoří čtyři jednotlivé vlastnosti: fyzická agrese, slovní agrese, vztek a nepřátelství (Buss & Perry, 1992). Nejvíce byl prozkoumán vztek, který je spojován s psychickou agresí a může být lepším prediktorem agresivního řízení (Van Rooy et al., 2006). Muži a ženy mají srovnatelnou úroveň vzteku (Buss & Perry, 1992). Muži mají ale tendenci řídit agresivněji, což může být dáno spíše fyzickou agresí než úrovní vzteku. Na snižování agresivity se podílí i věk (Smith et al., 2006). Adolescenti mají tendenci řídit agresivněji než starší řidiči, mají vztah k riskování a k vyhledávání vzrušení.

Nevyřešenou záležitostí je vztah mezi chováním v rámci agresivního řízení a chováním, které může roztříštit řidičovu pozornost, jako je psaní SMS, používání mobilního telefonu (Dula & Geller, 2003; in Šucha et al, 2009). Autoři navrhují, aby nesoustředěné řízení bylo klasifikováno jako jedna z určitých forem agresivního řízení. James a Nahl (2000) dokonce tvrdí, že nesoustředěné chování je typem chování v rámci agresivního řízení. Na nesoustředěné chování může mít vliv nejenom moderní technologie, ale nehodovost mohou zvyšovat i kuřáci.

V souvislosti potřeb si více ujasnit prediktory agresivního řízení studie Stanislawa (2007; in Šucha et al,2009) vytýčila dva cíle – a to zodpovědět na otázky do jaké míry se řidiči zapojují do aktivit, které je rozptylují, jaké mají souvislosti s agresivním řízením, zda agresivní a nesoustředěné řízení spolu souvisí. A druhým cílem bylo určit, které osobnostní a demografické proměnné mohou předpovědět tendenci k agresivnímu řízení a řízení s roztříštěnou pozorností. Nejprediktivnější položkou agresivního řízení byla forma vyjádření „lepím se zezadu na auta, který mi stojí v cestě“. Nejvyšší korelace u řízení s roztříštěnou pozorností měla položka „čtu nebo posílám textovky, když řídím“. Dále výrazný vztah k těmto prediktorům měli řidiči, kteří již byli šetření za přestupky v řízení. Výsledky tedy potvrdily, že agresivní řízení a řízení s roztříštěnou pozorností spolu velmi korelují. Oba typy chování se snižují s věkem a častěji se vyskytují u kuřáků.

3.8 Vliv emocí na jednání řidiče

Emoce nás provázejí v každodenním životě, takřka ve všech životních i profesních rolí. Emoce jsou propojeny třemi složkami – subjektivně emocionálním prožitky, vnějším chováním a fyziologickými změnami (Stuchlíková, 2007). Emoce vyjadřují základní lidské motivy, které pozitivně či negativně podporují chování člověka. Emoce regulují úroveň fyziologické aktivity – v situacích ohrožení strachem, ve frustrujících situacích vztekem, což pomáhá jedinci k boji či útěku. Zároveň emoce plní signální funkce. Citové prožitky upozorňují v podobě úzkosti na to čemu se vyvarovat, na co se připravit. Některé city plní i úlohu zpětné informace na vědomé úrovni (Plháková, 2007).

City projevované úzkostí, radostí, smíchem, pláčem, smutkem, strachem i vztekem provázejí člověka po celý život, od narození do smrti. Neodpoutá se od nich ani za volantem. Utvářejí spolu s dalšími vlastnostmi dopravní charakter. Při řízení, ať je jich málo nebo příliš hodně, jsou stejně nebezpečné. Nadměrné prožívání jakýchkoli situací za volantem nebo lhostejnost, apatie nevedou k bezpečným reakcím řidičů (Havlík, 2005). Různorodé pocity se vměšují do myšlení, vnímání a hodnocení dopravní situace. Dále pak náladovost a úzkostnost vybízí často k nevyváženému rozhodování a reagování při předjíždění, na křižovatce. Řidič pak jedná zkratkovitě, s prodlevou nebo zcela nepřiměřeně vzhledem k charakteru dopravní situace.

Emocionální projevy člověka jsou výsledkem učení a obecného procesu socializace. Sociální determinace emočního projevu rovněž existuje v rámci dané kultury. Jedinec patřící do konkrétní sociální skupiny přebírá typické hodnoty, normy a styl života. Přebírání vzorců chování za volantem s danými emocionální projevy se stává typicky odlišným znakem dané společnosti (Cakirpaloglu, 2012).

3.8.1 Hněv

Hněv můžeme definovat jako silný emocionální stav, který agresi doprovází, není však podmínkou agrese. Člověk může být agresivní, aniž by se hněval. Afekt vzteku je pak náhlý a těžko ovladatelný stav, kdy člověk nerespektuje společenské normy (Čermák et al, 2003). Osobnostní rys hněvu je uváděn na rozdíl od agrese a agresivity značnou částí výzkumníků v oblasti dopravy shodně (Deffenbacher, 2008; Houston et al., 2006). Podkladem pro rys je prožitek emoce hněvu, která propuká náhle a neplánovaně jako negativní prožitek a pocity napětí, rušení, iritace a vzteku (Stuchlíková, & Man, 2003) například jako odpověď na frustraci, provokaci apod.

Při hněvu dochází k celkovému nabuzení organismu a dopadu na neverbální i verbální chování jedince. Pro hněv je charakteristické zablokování anticipačních funkcí mysli a člověk nedomýšlí důsledky svého jednání (Čermák, et al, 2003). Koncept rysu hněvu předpokládá, že existují interindividuální rozdíly v dispozici vnímat různé situace jako rušivé nebo frustrující a reagovat v takových situacích zvýšeným prožitkem hněvu (Stuchlíková, & Man, 2003). Jedná se o aplikaci konceptu stav – rys, který se shoduje s přístupem využívaným v některých výzkumech dopravní psychologie (Deffenbacher et al., 2005).

Výzkum, který se zaměřil na vztah hněvu a atribučních procesů, hledá příčiny provokace na silnicích (Britt & Garrity, 2006). Další výzkumy hledají rozdíly mezi prožitky hněvu u řidičů na venkově a ve městě, nebo hledají specifické rozdíly v reakcích u mužů a žen (Deffenbacher et al., 2005). Dané výzkumy však vedle prožitku emoce hněvu zpravidla zahrnují i behaviorální projevy hněvu, tedy přechod k agresivnímu chování.

Existuje řada situací, které řidiče vyprovokují k hněvu a později k agresi. Rozsáhlá studie Parker et al. (2000; in Šucha et al, 2013) se zaměřila na porovnání typů chování, které vyvolá hněv a agresi ve Velké Británii, Finsku a Nizozemí. Výsledky ukazují, že hlavním důvodem je hustota provozu. Dále na základě sestavení řady jízdních situací, které by mohly vyvolat hněv, nabídly přímo kategorie hněvu, v podobě chování – řidič brání plynulosti, řidič vykazuje přímé nepřátelství, řidič je bezohledný, netrpělivý, byl vyprovokován k dalším reakcím. Zde byly potvrzeny významné rozdíly mezi zeměmi. Ve Velké Británii se hněvající řidič projevuje v bezohlednosti. Ve Finsku představuje vysokou míru hněvu, je-li řidič oslněn protijedoucím vozidlem. V Nizozemí byly zastoupeny průměrné hodnoty hněvu za volantem. Multivariační rozdíly byly zjištěny mezi muži a ženami, ve věku a v úrovních hněvu s projevy bezohlednosti, netrpělivosti a rozezlení na bezohlednost jiného řidiče. Rozsáhlá studie třech evropských zemí potvrzuje výsledky (Lajumen,T., 2001) Hněv evokuje rychlost, která má vliv na dopravní nehodu a starší řidiči si více uvědomují ohrožení ze strany účastníků silničního provozu.

Řidiči na dálnici prožívají hněv nejenom při jízdě, ale přenáší své pocity dále do svého sociálního prostředí, do pracovních i rodinných vztahů. Sociální a environmentální faktory jako dopravní zácpy, anonymita, nepřátelství přispívají k zlosti při jízdě (Deffenbacher, et al., 2005). Hněv může podnítit a motivovat agresi, koreluje s ostatními charakteristikami jako je netrpělivost, impulzivita a vede k riskantnímu chování na silnici. Obecně rys hněvu má vliv na uspořádání zvládání situací, dává jim trvalejší směr. Zatímco stav hněvu je přechodný emocionálně – fyziologický, charakterizuje fyziologické vzrušení a subjektivní pocity od zlosti ke vzteku (Sternberg, 2002).

Studie zabývající se srovnáním vysokého a nízkého hněvu (Deffenbacher et al., 2005) vychází i z modelu, že řidiči s vysokou úrovní hněvu oproti řidičům s nízkou úrovní hněvu by měli mít častější problémy při jízdě (frekvence), měli by zažít intenzivnější podobu (intenzita) a zlost může motivovat i agresi, která vyústí v agresivnější projevy (agresivita). Rozdíly byly v interakci s prostředím, zvýšení hněvu v dopravní špičce, verbální a neverbální agresi (blikání, houkání, vyhrožování). Dále upozorňují na zvýšený hněv řidiče jedoucího z konfliktního pracovního prostředí domů, u něhož se objeví sklony k hněvu. Výsledky i této studie nezaznamenaly genderové rozdíly, úroveň prožívání vysokého nebo nízkého hněvu nejsou ovlivněny pohlavím.

Souvisejícím jevem je pojem **hostilita** neboli nepřátelství. Propojenost je natolik blízká, že bývá uváděn AHA syndrom (Stuchlíková & Man, 2003), který obsahuje hněv, hostilitu a agresivitu. Hostilita je považována za negativní postoj k člověku nebo

více lidem, jehož obsahem je kritické a negativní hodnocení, které dává jedinec najevo (Čermák et al.,2003). Hostilita může být součástí hněvu i agresivity, obsahuje celou řadu postojů a pocitů, které mohou vést k agresivnímu a někdy mstivému jednání vůči druhým lidem (Stuchlíková & Man, 2003).

3.8.2 Vztek

Jednou z dalších emocí během řízení je **vztek**. Nejčastější odpovědí na něj je agresivní chování. To se projevuje nedodržením maximální rychlosti, riskantním řízením a nebezpečnými manévry. Pro pochopení agresivního řízení a jeho vztah vůči nehodám motorových vozidel provedla Nadace pro dopravní bezpečnost při Americké automobilové asociaci studii. Výsledky ukazují, že v letech 2003 a 2007 hrál v 56 % všech dopravních nehod roli minimálně jeden projev agresivního chování u jednoho řidiče. Pokud emocionální stav, jako je vztek, přispívá ke vzniku nehod, pak může regulace řidičových emocí hrát významnou roli v prevenční strategii, Jedním ze způsobů může být uklidňující faktor hudby. Myšlenkou bylo manipulovat dopad valence a aktivace hudby tak, aby ovlivňovala emoční stavy řidiče. První studie (Wiesenthal et al., 2003) použila kvaziexperimentální přístup ke zjištění, jak by mohla být spojena s procesem regulace vzteku v určitých dopravních situacích podle emoční preference různých druhů hudby.

Výsledky první studie odhalily velmi významnou interakci mezi typem hudby a preferencí hudby. Když byli řidiči vystaveni oblíbené hudbě, úroveň vzteku byla výrazně nižší, než když byli vystaveni neoblíbené hudbě. Dále významnou roli hraje i aktivace. Pomalé hudební tempo vede ke snížení aktivačního komponentu vzteku, zatímco rychlá hudba by měla zvýšit prožitek hudby. Ve druhé studii (Van der Zwan et al., 2009) se měnilo tempo preferované hudby za účelem manipulace hudbou způsobené aktivace. Výzkumníci předpokládali, že pomalé hudební tempo povede ke snížení aktivace, a tudíž ke snížení hladiny vzteku. Hypotézy druhé studie se naplnily jen částečně. Regulace vzteku byla nejvyšší u skupiny s pomalou hudbou, zatímco regulace vzteku při rychlé hudbě nenaplnila očekávání.

Vytváření emocí pomocí uměle navozených situací není snadné, nicméně studie ukázaly, že valence a aktivace pomocí hudby jsou schopny ovlivnit intenzitu vzteku. Dále výsledky potvrzují, že hudba způsobuje přesun pozornosti od emočních událostí, které by jinak přinesly negativní emoce o stavu. Tuto teorii podporuje Wollstadter et al., (2012), který zjistil, že hudba odvádí pozornost od událostí, které by jinak přinesly negativní emoce.

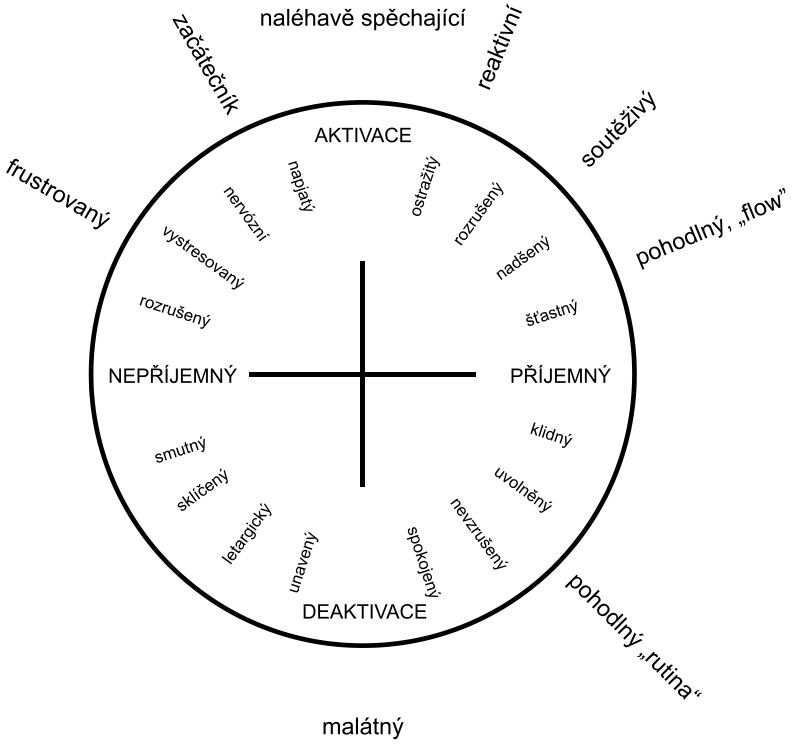
V rámci jednotného konceptu, který by sjednotil hlavní determinanty řízení a zjistil, jakou roli mají při řízení tzv. „slabé pocity“, je dlouhodobý úkol dopravní psychologie. Za výchozí jsou brány tzv. „bezpečnostní limity“, které jsou chápány jako hlavní nástroj pro přežití. Poskytují také zpětnou vazbu ve fázi učení. Jsou zapotřebí, aby se řidič cítil pohodlně a bezpečně a měl pocit, že zvládne všechny dílčí úkoly v rámci dostupného času. Při běžném řízení cítí řidič plnou kontrolu nad řízením a nepociťuje žádné ohrožení. Na určitém prahu bezpečnostních limitů začne korektivní řízení a úprava rychlosti. Krátký čas či vzdálenosti způsobí, že se řidič cítí nepohodlně.

Spojení bezpečnostních limitů a komfortu ukázal už Groger (2000). Instruoval řidiče na volné vozovce, aby upravili trasu jen ve chvíli, kdy mohla být upravena pohodlně a zároveň, aby zabránili přejetí mimo vytyčené hranice jízdního pruhu. Výsledkem byl konstantní časový úsek (čas do překročení linie) v momentě rozhodnutí pro různé rychlosti. Řidič byl požádán, aby následovali auto před nimi a dodrželi 4 podmínky (jeďte ve vzdálenosti, která je pro vás nejpříjemnější, přibližujte se k vozidlu před vámi, dokud nepocítíte, že jste nebezpečně blízko, následujte vůz v minimální vzdálenosti a následujte vůz v takové vzdálenosti, že cítíte, že nejste „ani moc blízko, ani moc daleko“. Na základě těchto údajů a Hallově konceptu proxemiky (1966; in Štikar, 2006) definoval zónu nebezpečí (do 0,6 s), kritickou zónu (do 1,1 s) a komfortní zónu (1,1 s-1,7 s, průměrně 1,4 s).

Na komfort a omezení vzteku řidiče má v bezpečnostním silničním systému beze sporu svůj podíl i hladká a pohodlná jízda. Moderní automobily jsou tiché a jejich provoz v běžných rychlostech hladký. Například ale špatně vyvážená kola, štěrk, sníh nebo led na silnici učiní ovládání mnohem méně „jisté“ a komfortní. Teplota, pohodlí při sezení či vibrace patří mezi důkladně zkoumané oblasti s pokročilými modely aut (Shinar & Compton, 2004).

Na míru vzteku má i vztah k vyhnutí se sankcím. Dodržování pravidel je hlavním faktorem udržení rychlosti, jestliže rychlost omezuje rychlostní limit spíše než okolní provoz. Komfortní zóna v tomto případě znamená žádné obavy z pokuty. Dodržování pravidel neznamená pouze dodržování zákona, ale i společenských norem, které se mohou velmi lišit od toho, co definuje zákon. A tudíž aktuální rychlost jízdy na vozovce má dopad na řidiče. Na cílovou rychlost nad rychlostním limitem řidič vnímá rychlost ostatních vozidel, může tím být ovlivněn a má tendenci zesílit efekt společenské normy (Aber & Rimmo, 1998). Pokud se řidič drží v komfortní zóně, cesta probíhá podle očekávání. Tendence udržet stejný průběh ale může způsobit, že zpomalení je vnímáno jako ponižující a udržení stejné rychlosti představuje komfortní zónu. Senzorická a kognitivní adaptace dokonce směřuje člověka k postupnému zvyšování rychlosti, výsledkem může být porušení pravidel. Má se za to, že řidiči se obvykle drží v rámci určitého rozsahu u výše zmíněných faktorů v tzv. komfortní zóně. Výsledkem tohoto mechanismu je pocit pohodlí, příjemné rozpoložení (Vaa, 2003). Tento proces lze nazvat „satisficing“, *kdy cílem není dosáhnout co nejlepšího výsledku, ale stačí uspokojivý a akceptovatelný pro danou situaci. Kombinace slov satisfy (uspokojit) a suffice (dostačovat) je v kontrastu k „optimising“* (optimalizace), podle známého principu Herberta Simona (1955; in Štikar, 2006).

Emoce mohou být posuzovány podle dvou dimenzí „příjemnost“ a „intenzita“. Komfort/pohodlí je zde chápáno jako emoce, která je příjemná, ale ne nijak příliš vzrušená, napjatá nebo aktivovaná.



Obr. 1 Emoční nálady při řízení

Zdroj: Russel, Barrett (1999)

Obrázek 1 popisuje „driving moods" – nálady při řízení – ve schematickém nákresu (Russel & Barrett, 1999). Běžné rutinní řízení se pohybuje od pocitu spokojeného k uvolněnému nebo klidnému, zatímco jiné stavy (řeší úkon či je spánkově deprivován) činí řízení mátožným a nepříjemným.

Komfort je příjemný už ze své podstaty a pohodlí při řízení se někdy rovná i potěšení. Řidič zažívá příjemné pocity v normálním, bezpečném provozu bez porušování pravidel, a při plynulém tempu může mít pocit kontroly nad řízením. Hedonistické motivy a potěšení z jízdy jsou již dlouho známy jako významné determinanty řízení (Näätanen & Summala, 1976; Summala, 2000) – snadno lze ale sklouznout k riskantnímu chování – např. zvyšováním rychlosti. Řízení pro potěchu může pramenit ve vyhledávání senzace a vzrušení, nadšení z rychlosti, akcelerace, soupeření či pohybování se na hranici limitů. Roli ale mohou hrát i další motivy, jako spěch, sociální tlak (v autě nebo i od jiných řidičů), soutěživost apod. Silnější emoce vyvstanou, když se řízení stane soutěživým nebo reaktivním v hustém provozu, pokud je řidič ve spěchu; agresivní či frustrovaný jsou příklady emocí pohybující se již v oblasti nepříjemných pocitů (viz *Obr. 1*). Dokonce i myšlenka na to, že silnice může být kluzká, přináší napětí a nepříjemný pocit, i když třeba jen na chvíli.

Nicméně se však má za to, že běžné každodenní řízení je činnost související se zvykem, a cílí na zachování komfortních zón, tzn. bez negativních pocitů. Výsledkem

je pak relativně stabilní emoční stav, který může být bohužel narušen spěchem, podrážděností, agresí a jinými silnými vlivy. Náš kognitivní systém poskytuje relativně dobré informace o tom, kde jsou limity bezpečnostní zóny. Zatímco emocionální složka zásadně přispívá a varuje před špatnou volbou a před tím, že se blížíme k limitům. To dobře koresponduje se slabým emocionálními signály podle Damasia (1994). Je zajímavé, jak silně se poslední dobou objevuje problematika emocí ve studiích vytvářejících modely riskantního chování, jak je tomu např. u Damasia (1994) a Bechara et al., 1995; in Lezak, 1995). Také dlouhá tradice výzkumů vnímání rizika, ve smyslu vyhodnocení rizika u různých činností nyní více uvádí emocionální složky v riskantním rozhodování – „risk jako pocit“ (Slovic et al., 2004; in Walls et al., 2016).

4 Dopravní charakter a dopravní chování řidiče

4.1 Dopravní charakter řidiče

Soubor osobnostních komponent tvoří základ **dopravního charakteru**, z něhož odvozujeme dopravní chování. Dopravní charakter má svoje specifika a vyjadřuje určitý způsob jednání řidiče při řízení a v dopravním provozu. Kvalita dopravního charakteru je vázána na jednotlivé složky osobnosti – vlastnosti a schopnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti (Havlík, 2005).

Problematické dopravní chování vychází z nesouladu mezi formálními a neformálními normami a tento nesoulad souvisí s **dopravním charakterem.** Konfliktní chování vzniká právě v nevyváženosti náhledu nad těmito normami. Lehkomyslný řidič se sklony k nerespektování předpisů „s tolerancí k druhým" agresivnímu řidiči odpovídat agresí a riskantně manévrovat v koloně aut. Naopak řidič striktně dbalý předpisů, neuvolní prostor v koloně aut jen proto, že lpí na dodržování norem.

Adekvátní dopravní chování je určitým průsečíkem schopností, vloh a motivů, za účasti konkrétní situace. Průsečík je tvořen celým dopravním systémem.

Dopravní systém je tvořen následujícími složkami (Havlík, 2005):

- osobností řidiče – jako řídicím systémem v příjmu i zpracování informací;
- dopravním prostředkem – technickou úrovní vozidla včetně bezpečnostního zabezpečení;
- dopravním prostředím – přírodními podmínkami a uměle vytvořenými podmínkami;
- dopravní cestou – charakterem dopravně- technických opatření, značení a zařízení;
- dopravní sociální strukturou – četností účastníků provozu, dopravním chováním účastníků.

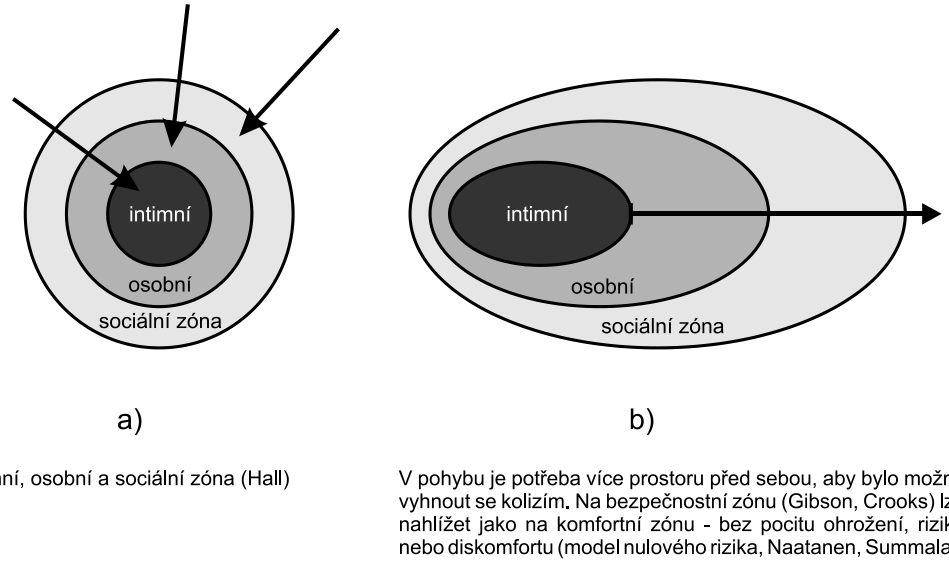
4.2 Dopravní chování řidiče

V rámci dopravní bezpečnosti rozlišujeme čtyři způsoby chování – **preventivní, defenzivní, úhybné a kooperativní**. Preventivní chování může zabránit vzniku dopravní nehody. Defenzivní chování umožňuje řidiči se vyhnout. Úhybné chování dovoluje řidiči vyváznout z hrozící nehody. Kooperativní chování obsahuje iniciativu pomoci jiným ve zvládnutí náročné situace (Štikar, Hoskovec, & Šmolínová, 2006).

Dopravní chování můžeme zaměřit na jeho přizpůsobivost či nepřizpůsobivost. Přizpůsobivé chování řidič usměrňuje prostřednictvím vnímání, myšlení a reagování na dopravní situaci, kdy předvídá změny a hodnotí své schopnosti. Nepřizpůsobivé chování se objeví ve zkratkových reakcích, v prodlouženém reakčním čase. Proto k rizikovým faktorům v silniční dopravě patří monotonie, nepozornost, únava, stres (Štikar & Hoskovec, 1995). Na pozitivní dopravní chování má vliv i asertivní reakce na nestandardní situace ze strany řidiče. Podmínkou asertivního chování je zdravé

sebevědomí a duševní vyrovnanost. Asertivní řidič reaguje klidně, zdravě sebevědomě, nepoužívá nevhodná gesta, slova, není nervózní, nepřátelský.

Jiný způsob smýšlení pochází ze dvou zdrojů, z tzv. přístupu proxemiky (Hall, 1966; in Štikar et al., 2006) a raných prací Gibson & Crookse (1938; in Štikar et al, 2006) v rámci zón bezpečnosti (*Obr. 2*).



Obr.2 Zóny bezpečnosti

Zdroj: Hall (1966, in Havlík, 2006)

Hall popsal u člověka různé typy zón, v závislosti na tom, kdo do nich může vstoupit. Tyto zóny jsou vlastně kritickými vzdálenostmi, hranicemi, které spouští buď reakci vpuštění do zóny, nebo vyhnutí se, případně útok/obranu. V tomto ohledu mají lidé kolem sebe bezpečnostní nebo komfortní zónu ve všech prostředích, se silným emočním vjemem – narušení této zóny znamená „diskomfort".

Při pohybu jedince je třeba vzít v úvahu větší rozhraní, těžko sám obzvláště v zorném úhlu, aby se zabránilo srážce. Švédský inženýr Sylwan (1919) popsal fyzický a psychický prostor, kdy různé dopravní prostředky potřebují na silnici (od pomalého chodce až k rychlému autu) daný prostor. Gibson & Crooks (1938) pak ve své analýze a sérii kreseb ukazují jak samotná silnice, překážky a ostatní účastníci provozu tuho bezpečnostní zónu modifikují. Také naznačují, že bezpečnostní zóna a vzdálenost pro zastavení uvnitř této zóny je objektivně měřitelný koncept: „Jeho hranice tvoří objekty v terénu se zápornou valencí ve vnímání. Nejde však o subjektivní vnímání řidiče, ale existuje objektivně jako pole, uvnitř nějž může vůz bezpečně jet, ať si toho řidič je vědom či ne. Mění se v průběhu času – ohýbá se, stáčí spolu se silnicí, prodlužuje, zkracuje atd. podle umístění překážek (Gibson & Crooks, 1938, 121; in Štikar et al., 2006).

Bezpečnostní zóna může být vyjádřena, změřena a popsána v čase i prostoru. Je nutné udržovat vzdálenost od ostatních dopravních prostředků, cyklistů a podobně. Např. na silnici se dvěma pruhy se smrt skrývá ve vzdálenosti 2 až 3 metry při srážce s těžkým dopravním prostředkem, včetně auta. Pokud toto bezpečné rozpětí

vzdálenosti není dostatečné, cítíme se nesví. Nicméně, řízení se také zakládá na rozpětí času, jako „čas do kolize“ a „čas do překročení čáry, myšleno mezi pruhy“, (Donges, 1978; in Štikar et al., 2006). Udržení vozu ve správném pruhu nesouvisí pouze se sledováním a počítáním rizika od středu pruhu. V každodenních situacích je vhodné vnímat pruh jako tubu či trubku s velkou tolerancí a časem upravit trasu před sebou. Čas pro překročení hranice je relevantní veličinou, která popisuje čas, který by vůz potřeboval, aby vyjel z pruhu, pokud by nebylo možné změnit směr jízdy.

Čas do kolize je základní jednotkou pro přizpůsobení vzdálenosti od auta jedoucího vpředu nebo brzdění před překážkou. Podle Lee et al., (2003), optická proměnná t (tau) udává přímý odhad času zbývajícího do srážky. Lidský perceptuální systém je schopen přesně odhadnout čas do kolize, alespoň pokud je schopen objekt zaznamenat. Falco et al., (2005) ukázal, že zastavení před překážkou také záleží na optickém toku, který poskytující informace o rychlosti. Tyto informace společně s proměnnou t jsou třeba k odhadnutí toho, zda je možné zastavit pomocí dostupné brzdné síly. Tak řidič může odhadnout akční hranici, tj. limit, za nímž již není možné zastavit.

Je také třeba říci, že čas a prostor nejsou jedinými položkami, které vymezují limity pro chování řidiče. Například při nájezdu do zatáčky je důležitý čas k překročení linie, v zatáčce také okamžité tření, indikující odstup od ztráty úchopu a kontroly řízení. Při nízkém tření a malé rychlosti na sjezdu z dálnice mají řidiči tendenci řídit velmi blízko hranice ztráty kontroly řízení (Brown, 1991).

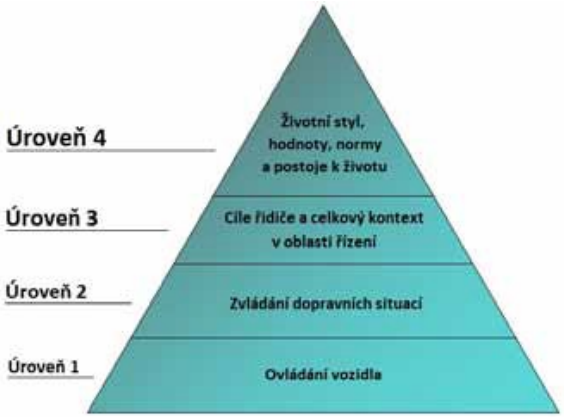
Dopravní chování je podmíněno sociální a situační dimenzí. Je ovlivňováno dopravním prostředím s jeho formálními a neformálními normami. Konkrétní podoby dopravního chování (Havlík, 2005):

- jsou v souladu s formálními pravidly a s normami sociálně psychologickými, kdy řidič jezdí v souladu s předpisy a chová se k druhým řidičům slušně a tolerantně;
- jsou v souladu s formálními pravidly, ale odlišné od sociálně psychologických norem, kdy řidič sice dodržuje pravidla silničního provozu, ale jeho styl jízdy je neadekvátní vůči ostatním;
- jsou odlišující od formálních pravidel, ale vyhovující pravidlům neformálním, kdy řidič sice nedbá pravidel provozu, ale podle svých zkušeností se chová tak, aby nezpůsobil riziko;
- nejsou v souladu s formálními pravidly ani se sociálně - psychologickými normami, kdy řidič nedbá předpisy a jezdí bezohledně vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

Problematické dopravní chování vychází z nesouladu mezi formálními a neformálními normami a tento nesoulad souvisí s dopravním charakterem. Konfliktní chování vzniká právě v nevyváženosti náhledu nad těmito normami. Lehkomyslný řidič se sklony k nerespektování předpisů „s tolerancí k druhým“ agresivnímu řidiči odpovídat agresí a riskantně manévrovat v koloně aut. Naopak řidič striktně dbalý předpisů, neuvolní prostor v koloně aut jen proto, že lpí na dodržování norem.

Adekvátní dopravní chování je určitým průsečíkem schopností, vloh a motivů, za účasti konkrétní situace. Průsečík je tvořen celým dopravním systémem.

Keskinen (1996) vytvořil tzv. Gadget model, který má čtyři úrovně a explicitně zahrnuje všechny diskutované proměnné (výkonové charakteristiky, osobnostní charakteristiky a motivační faktory).



Obr. 3 Gadget model 4 úrovní

Zdroj: (Keskinen, 1996)

Mezi faktory, které ovlivňuji řidičské chování a jsou spjaty s osobou řidiče, patří zejména:

- zdravotní stav řidiče (somatické onemocnění) – úroveň 4 Gadget modelu,
- duševní onemocnění – úroveň 4 Gadget modelu,
- osobnostní rysy – úroveň 4 Gadget modelu,
- výkonové charakteristiky řidiče – úroveň 1 a 2 Gadget modelu,
- motivace, hodnoty, normy a životní styl – úroveň 4 Gadget modelu,
- aktuální emoční naladění (nálada, psychické rozpoložení) – úroveň 1 a 2 Gadget modelu.

4.3 Vliv motivace, hodnot a osobních norem na chování řidiče

Motivace tvoří dynamickou složku osobnosti, složenou z motivů – potřeb biogenních, psychogenních, sociogenních a ideových. Motivaci obvykle dělíme na vnitřní a vnější. Vnitřní motivace obsahuje vlastní pohnutky jednání. Například profesionální řidič se snaží pracovat nad rámec svých povinností, aby od zaměstnavatele byl pochválen, získal odměnu. Vnější motivace jsou stimuly ze sociálního prostředí k dosažení daného úspěchu (Havlík, 2005).

Dále podle Havlíka ke kladným znakům motivace profesionálního řidiče patří:

- nevšední péče o svěřené vozidlo;
- trvale dobrý technický stav;
- znalost ujetých kilometrů v průběhu praxe;
- spolehlivé plnění pracovních úkolů;
- jízda bez přestupků a nehod;
- lepší schopnost překonávat překážky;
- přetrvávající kladné emoce k profesi, i když se vyskytnou problémy.

Z výsledků orientačního šetření odlišnosti motivace u profesionálních řidičů bez nehod a u profesionálních řidičů s opakovanými nehodami sestavil Havlík v roce 1989 žebříček motivů bezúhonných řidičů:

- potěšení z cestování;
- uznání;
- peníze;
- a naproti žebříček motivů profesionálních řidičů s opakovanými nehodami:
- peníze;
- úspěch a výkonnost spojená s hmotnou odměnou;
- cestování a změna.

Soulad mezi motivací k profesi a osobnostním založením bývá vkladem k bezúhonné činnosti. Silná motivace dokonce může nahrazovat i některé méně vhodné osobnostní vlastnosti (Havlík, 2005). Významnou roli v dopravě hrají sebezáchovné motivy. Základní snahou jakékoliv živé bytosti je udržet se při životě. Ve starší literatuře se tato tendence označuje jako pud sebezáchovy, ale většina soudobých autorů vnímá snahu o zachování života spíše jako motivační oblast, která obsahuje mnoho dílčích pohnutek. Sebezáchovné motivy jsou vrozené, ale kultura a společnost, v níž jedinec žije, ovlivňuje způsob, jakým tyto motivy jsou uspokojovány (Plháková, 2007).

Můžeme tedy předpokládat, že k významným mechanismům úspěšné jízdy řidiče patří měřítka **motivace a cíle**. Jedna z linií zahraničních teorií si klade za cíl najít jediné měřítko motivace, které by mohlo vysvětlit chování řidiče. Taylora (1964 in Štikar et al., 2006) ve dvou studiích měřil při běžném dopravním provozu galvanickou reakci kůže (GSR) u řidičů řídících v různých podmínkách na různých typech silnic. Zjistil, že aktivita GSR se podstatně liší v rámci podmínek, ale co se týče rychlosti, byla rovnoměrně rozložena v čase. Z toho vyvodil, že to, co vede řidiče, je úroveň emocionálního napětí. „Řízení je závislé na úrovni emocionálního napětí nebo strachu, které je řidič ochoten tolerovat“. Je zajímavé, že Taylor pravděpodobně své výsledky interpretoval alespoň částečně chybně. Proměnlivost rychlosti a GSR korelovaly s typem vozovky a podmínkami v tom smyslu, že nižší rychlost a vyšší GSR se objevily v částech vozovky s více odbočkami a hustším provozem. Lze tudíž předpokládat, že významným zdrojem GSR byla motorická aktivita spíše než strach (Naatanen & Summala, 1976, 191). Taylorova práce měla nicméně poměrně velký vliv na další teoretické výklady.

Wilde (1982; in Štikar et al., 2006) přišel s teorií, že řidiči mají tendenci volit si jistou **úroveň rizika**. Aktuální model je prostý homeostatický (termostatický) systém zahrnující tradiční model optimalizace rozhodnutí, nejlépe zřetelný podle předpokladu bezpečnosti: pokud se v dopravním systému uskuteční nějaké změny, řidiči mají tendenci udržet určitou cílovou (vytyčenou) úroveň rizika, a tudíž bezpečnost zůstává víceméně konstantní. Další studie se toto tvrzení snaží vyvrátit (Evans, 2004). Zdá se také, že zpětná vazba ze statistik dopravních nehod ve Wildově modelu je neefektivní při vedení běžných úkonů ovládání vozu řidiče. Fuller (2000,

2004, 2005; in Štikar et al., 2006) zahrnuje koncept cíle do svého modelu rozhraní úkol-schopnost. Uvádí, že řidiči jsou citliví vůči obtížnosti úkolu a snaží se udržet obtížnost v rámci jistých mezí v homeostatické smyčce. Vaa et al., (2004) uvádí několik „kandidátů" na cíle řidiče, jako různé úrovně vzrušení, potěšení, přepracovanost, pracovní zátěž, vyhnutí se porušení pravidel nebo dokonce přestupky.

Ale do jaké míry lze chování řidiče vysvětlit pouze jedním tímto proměnlivým motivujícím faktorem zaměření se na cíl? A lze vymyslet postup, jak jej adekvátně testovat a aplikovat ve výzkumu a vývoji automobilového průmyslu? Näätänen a Summala (1974, 1976) zaujal odlišný přístup. Společně s Taylorem přišli s myšlenkou, že řízení je činností, kde úroveň obtížnosti úkolu určuje řidič podle svých motivů. Řidiči nejenže jsou schopni přizpůsobit se změnám na úrovni obtížnosti dopravní situace pomocí modifikace jejich úsilí (pozornost, ostražitost), ale také jsou schopni určit povahu a stupeň obtížnosti těchto různých situací (Näätänen & Summala, 1976). Toto je zřejmě vysvětlení toho, proč mnoho bezpečnostních opatření nevedlo k očekávaným výsledkům.

V ostrém kontrastu s modely Taylora a Wildy (1982; in Štikar et al., 2006) přišli se třemi hlavními principy:

- „Subjective risk monitor" - subjektivní riziko pro současný nebo očekávaný (budoucí) strach je hlavním inhibitorem omezujícího mechanismu v chování řidiče.
- Řidičovy cíle a motivy jej tlačí směrem k limitům, např. vyšší rychlosti.
- V rámci „ovládnutí úkolu" jsou bezpečnostní limity v klíčové pozici.

Ve svém modelu postulovali Näätänen & Summala (1974) motivační modul, který vyděluje dané úkony. Úkony jsou průběžně vyhodnocovány monitorem subjektivního rizika, který (pokud je nějaká hranice překročena, nebo se jí alespoň přiblíží) přebírá roli v rozhodování.

4.4 Vliv morálky na chování řidiče

Psychologie vnímá morálku jako získanou psychickou dispozici vnímat, cítit a jednat v souladu s etickými normami a zároveň jako nedílnou část osobnosti (Cakirpaloglu, 2012). Určitý rozdíl mezi morálkou a svědomím objasňují definice Rycrofta (1999) „morálka má spíše normativní charakter související se systémy pravidel a omezeními dané kultury a společnosti, význam morálky spočívá v regulaci lidských vztahů a dosažení vznešených cílů. Pojem svědomí je systém individuálních morálních vlastností nebo část osobnosti, která vyjadřuje morální hodnoty" (Rycroft, 1999, 22).

Fromm (1967) vyzdvihuje závislost morálky nad etikou. Morálku řízenou externími zdroji moci nazývá autoritární, zatímco morálku, která spočívá na vnitřních etických zásadách osobnosti, označuje jako humanistickou. Morálka a svědomí tvoří nedílnou součástí osobnosti dospělého jedince. Jedná se o iherentní lidské dispozice, jež motivují a regulují cílevědomou činnost osobnosti, ovlivňují její subjektivní prožívání pohody, sebeúcty a obecný duševní stav.

Piaget (1932; in Cakirpaloglu, 2012) ve své době významně upozorňuje na etapy vývoje mravních dispozic osobnosti. Pro své pojetí morálního vývoje používá dichotomický model, kde rozlišuje morální heteronomii a morální autonomii. Přechod mezi stádii není výsledkem podmiňování či výchovy, nýbrž závisí na obecném vývoji poznávacích procesů osobnosti a také na vhodné citové interakci s ostatními členy primární rodiny s dalšími významnými osobami.

Kohlberg (1969) zdůrazňuje význam adolescence pro rozvoj nejvyšších forem mravního cítění a usuzování. Nahrazuje Piagetův dichotomický model morálky triádou prekonveční, konvenční a postkonvenční morálky. Dosažení nejvyššího stupně morálky je možné jen u některých jedinců, kdy jejich morální růst je úzce spojen s kognitivními potenciály, procesem učení a zkušenostmi jedince. Prekonvenční morálka je egocentrická, řídí se obavami z trestu a touhou po konkrétním zisku, prochází fázemi orientace na trest a naivního instrumentálního hédonismu.

Konvenční morálka je konformní. Být hodný a jednat v souladu se zákonem představuje hlavní motivaci daného stádia vývoje morálky. Postkonvenční morálka charakterizuje vysoký stupeň osobnostní autonomie. Je nezávislá, důsledná ve svém projevu, cílevědomá a sebedeterminující. Obsahuje morálku společenské dohody, která je řízena vůlí a morálkou individuálního svědomí, která je individuálně zodpovědná a zásadně etická (Cakirpaloglu, 2012). Gibbs (1991) upozorňuje, že ovšem jen malá část dospívajících jedinců dozrává do postkonvenční morálky. Úvahy o nejvyšším morálním stadiu mají spíše spekulativní charakter, protože zpravidla odrážejí filozofické názory, které nesouvisí s autentickými projevy morálky.

K moderním teoriím celoživotního vývoje patří i teorie lifespanového vývoje (Baltes, 1987), které zdůrazňují argument, že vývoj jednice je v průběhu života ovlivňován nejenom kognitivními, emočními nebo behaviorálními charakteristikami, ale také kulturním a historickým prostředím. Heckhausenová a Schulz (1996) se dále soustředí na schopnost jednice kontrolovat důležité výsledky svých aktivit. Podle lifespanové teorie kontroly hraje proces kontroly klíčovou úkolu v rámci celoživotního vývoje. Primární kontrola jedinci umožňuje kontrolovat vliv vnějšího prostředí. Sekundární kontrola spouští vnitřní procesy, které jedinec používá, aby minimalizoval ztráty a omyly v kontrole. Tento proces se v průběhu života mění. Protože schopnosti a výkon u starších lidí se snižuje, zvyšuje se selektivita a kompenzace výběru činnosti (Heckhausen, Schulz, 1995; Wrosch et al., 2001; in Blatný, 2010).

Nicméně dodržování pravidel na silnici zůstává hlavním faktorem udržení rychlosti řidiče. Pravidla určuje zákon, ale i společenské normy. Pokud řidič vnímá rychlost ostatních vozidel, může tím být ovlivněn a má tendenci zesílit efekt společenské normy (Connoly & Aberg, 1993; in Cakirpaloglu, 2012).

4.5 Vliv znalostí, schopností a dovedností na chování řidiče

Schopnosti jsou potencionální předpoklady, které předurčují možnosti člověka provádět obecné či specifické úkony a aktivity. Jsou to meze člověka provádět úspěšně určitou aktivitu (Mikšík, 2007). Nakonečný (2009) vychází z Guilforda a dělí schopnosti na vjemové (zrak, sluch a další), psychomotorické a intelektové (poznávací). Dále schopnosti můžeme rozdělit na obecné a zvláštní, specifické. Mezi obecné schopnosti patří takové, které využijeme ve více aktivitách a činnostech, například úroveň inteligence. Specifické schopnosti využijeme již u vybraných činností, například při hře na hudební nástroj či řidičské schopnosti při řízení automobilu (Nakonečný, 2009). Z větší části jsou zděděné, ale formují se během života a rozvíjí se díky výchově, působením daného sociálního prostředí. Základem jsou vlohy, což jsou vrozené a biologicky podmíněné vlastnosti nervové soustavy a psychických funkcí a stávají se výchozí podmínkou pro zvládání určité aktivity. „Vlohy jsou mnohoznačné, záleží na sociálních vlivech, prostředí, výchově, jak se budou rozvíjet. Vztah mezi vlohami a schopnostmi je složitý. Jedna a táž schopnost se může opírat o různé vlohy a naopak táž vloha může sloužit rozvoji různých schopností“ (Kohoutek, 2000, 69).

Rané „schopnostní modely“ uváděly, že bezpečnost řidiče je především určena úrovní jejich motorických a vnímacích schopností ve vztahu k náročnosti úkonu. Nehoda tak informuje o tom, že dochází k selhání řidičových zkušeností, nebo také když náročnost úkonu převýší schopnosti řidič (Blumenthal, 1968). Tím pádem zlepšení řidičských schopností a snížení náročnosti úkonů by učinilo přepravu bezpečnější. Tento koncept je nicméně samozřejmě příliš jednoduchý. Argument proti tomu přišel od William,A, O´Neill (1974), která ukázala, že profesionální američtí řidiči mají v průměru více nehod (a také více pokut za rychlou jízdu) na počet jízd než průměrní řidiči. Nadprůměrné schopnosti, které jezdcům dávají výhodu při závodech, řidiče neochrání před nehodami v běžném provozu, jelikož se často uchylují k řízení ve vyšších rychlostech. Teoretici a odborníci na bezpečnost silničního provozu zapomněli, že jsou to sami řidiči, kdo do velké míry ovlivňuje náročnost úkolu (Näätanen & Summala, 1974).

Koncept behaviorální adaptace v dopravní psychologii je jedním z hlavních principů. Summala (2007) jej definuje takto: „řidič má tendenci reagovat na změny v dopravním systému, ať už se vyskytnou v dopravním prostředku, na silnici, v rámci počasí, v řidičových schopnostech a stavech, a že tato reakce se objeví v souvislosti s jeho motivy“. Řidiči většinou považují úspěšné dokončení jízdy za automatické, a tudíž představa o čase dojezdu, udržování rychlosti, potěšení z jízdy apod. hrají v chování řidiče svou roli a nesmí být opomíjeny.

Mezi mechanismy, které řidiče chrání před nehodami či před přílišným hazardem, patří motivace a cíle řidiče (kap. 4.3.), dopravní charakter a bezpečnostní limity (kap. 4.1), pozornost a reakční čas (kap. 2.1.2), řidičské schopnosti, dovednosti a fyzické rysy (kap. 4.5) a zvládání emocí v rutinním řízení (kap. 3.5).

Řidičské dovednosti

Mezi specifické dovednosti patří i schopnost řídit osobní či nákladní automobil, autobus, trolejbus, čili vozidlo, které se pohybuje po silnici. Autoškoly mají za úkol naučit budoucí řidiče teoreticky i prakticky orientovat se v dopravní situaci. Je však logické, že se vychází z osobnostních dispozic jedince, který má zájem se stát řidičem. Mezi základní schopnosti řidiče patří percepční schopnosti, tedy vizuální vnímání, koncentrace a orientace v prostoru. Dále schopnosti psychomotorické, jako je rychlost a přesnost reakcí, koordinace a schopnosti. V neposlední řadě i intelektové schopnosti, které posilují logiku řešení, analyzují a zhodnocují situace (Havlík, 2005).

5 Vybrané psychologické aspekty bezpečných profesionálních řidičů

Výzkumy, které se zaměřující na psychologické předpoklady profesionálních řidičů potvrzují svoji důležitost v úrovních:

- obecných rozumových schopností včetně adaptace na změny,
- osobnostní struktury včetně její integrity, psychické odolnosti, prvků agresivity apod.;
- kvality psychických procesů signifikantních pro úspěšné zvládnutí vozidla, jako jsou pozornost, vigilance (bdělost, ostražitost, stav bdělosti), paměť, latentní doba reakce na podněty apod.;
- procesu rozhodování.

Obecně lze konstatovat, že psychická způsobilost k řízení motorového vozidla představuje především harmonizaci osobních psychologických charakteristik, požadavků a nároků, které od člověka vyžaduje bezpečné řízení motorového vozidla. Posuzování **psychické způsobilosti řidičů** se uskutečňuje prostřednictvím výsledků dopravně – psychologického vyšetření (viz kapitola 6.2).

Psychologické nároky na činnost profesionálního řidiče.

Řízení motorových vozidel je dovednost a k jejímu správnému a bezpečnému vykonávání je vyžadovaná potřebná koordinovanost a plynulost pohybů, průměrně rychlé psychomotorické tempo, senzomotorická koordinace spojená s pozorností, vnímáním, rozhodováním a reagováním (Havlík, 2011).

Chování profesionálního řidiče v dopravním procesu popisuje Havlík (2011, 55) takto: „Klíčovou roli sehrává motivace k práci a zkušenost získaná dlouholetou prací, která mnohdy dokáže překlenout i některé nedostatky v struktuře schopností a vlastností. Dominují psychická vyváženost, emotivní stabilita, přizpůsobivost, rozvážnost, obezřetnost, trpělivost, rozhodnost, samostatnost, spolehlivost, odpovědnost a předvídavost. Úroveň schopností včetně koncentrace pozornosti, reagování, zrakového rozlišování, vizuální paměti a řidičské inteligence leží v pásmu průměru až nadprůměru. V popředí jsou i prosociální vlastnosti, snášenlivost, spolupráce, vcítění i pomoc a ochrana pro potřebné. Zkušený profesionální řidič si poradí s krizovými situacemi v provozu a myslí na druhé i za druhé“.

Co vše působí na profesionálního řidiče.

Nároky spojené s řízením vozidla se u profesionálních řidičů výrazně liší od nároků na řidiče řídící osobní nebo nákladní auto jen občas. Mezi specifika práce profesionálního řidiče patří zodpovědnost za životy desítek osob ve voze (pokud je řidičem hromadné dopravy) a také zodpovědnost za svůj přístup ke své osobnosti. A to z pozice schopnosti udržet po celou pracovní dobu nejen pozornost, úsudky v rozhodování, ale i své emoční vyladění.

Na emoční vyladění má vliv zaměstnanecký poměr mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem. Vedle povinnosti zaměstnance k pracovní roli má povinnost

i zaměstnavatel nejen v oblasti bezpečnosti práce, ale i řešení sociálních situací spojených s nároky na dovolenou, náhradami za nemoc a řešením aktuálních osobních životních situací. Často motivujícím prediktorem úspěšnosti profesionálního řidiče je způsob uzavření dohody o pracovní činnosti na dobu určitou nebo neurčitou.

Jako další sociální motivátor může působit sociální klima zaměstnavatele a trvalost zajištění sociálních jistot a sociálních výhod. Řízení auta klade vysoké nároky na psychické i fyzické schopnosti člověka. Na řidiče je kladena určitá zátěž, se kterou se musí vyrovnat. Zátěžové podněty mohou vyvolat stres, tedy stav, ve kterém se organismus působením vnějších a vnitřních podmínek nachází. Profese řidiče z povolání je vysoce stresující. Od jedince se očekává zvládání podnětů a uzpůsobení reakcí na ně. Dále zvládání působení sociálních determinantů týkajících se časového hlediska, směnnosti, řízení během denní a noční doby, zodpovědnosti za cestující, odolávání tlaku ze sociálního okolí (Havlík, 2005).

Obvykle rozlišujeme tři hlavní formy psychické zátěže – **zátěž senzorickou**, která vyplývá z nároků na činnost smyslových orgánů a odpovídajících struktur centrálního nervového systému. Dále **zátěž mentální**, vyplývající z požadavků na zpracování informací, týkající se pozornosti, paměti, představivosti, myšlení a rozhodování. A poslední **zátěž emoční**, vyrovnávání se například s agresivním stylem jízdy ostatních řidičů. Největší míra zátěže se objeví při vysokých nárocích na pracovní činnost a omezených možnostech v rozhodování. Řidič musí soustavně a přiměřeně zpracovat velkém množství informací a signálů za velmi krátký časový úsek. Často za 10–12 hodin denně, kdy momentální chyba sebou nese zpravidla nenapravitelné a tragické následky. Dále vědomost řidiče, že převáží vysoký počet lidí či nebezpečného zboží, si žádá vysoký stupeň zodpovědnosti v morální i materiální úrovni.

Dalším zdrojem stresu je **konkrétní pracovní prostředí**, jako jsou vibrace, hluk na silnici, střídání extrémních teplot. To vše působí na hladinu únavy, ospalost, mikrospánek, zdravotní a somatické obtíže. Mohou způsobit zdravotní rizika onemocnění typu vysokého krevního tlaku, srdečních poruch, kloubních a svalových obtíží, cukrovky, obezity apod. (Štikar et al., 2003). Mezi faktory subjektivně pociťované zátěže u řidičů veřejné dopravy patří především jízda v nepříznivých podmínkách, jízda jednotvárnou krajinou s minimálním provozem, jízda na kluzké vozovce, jízda s problémovým spolujezdcem, špatně organizovaná pracovní činnost, konflikty na pracovišti, přesčasy, čekání mezi jízdami a další (Havlík, 2005).

5.1 Zvládání stresu

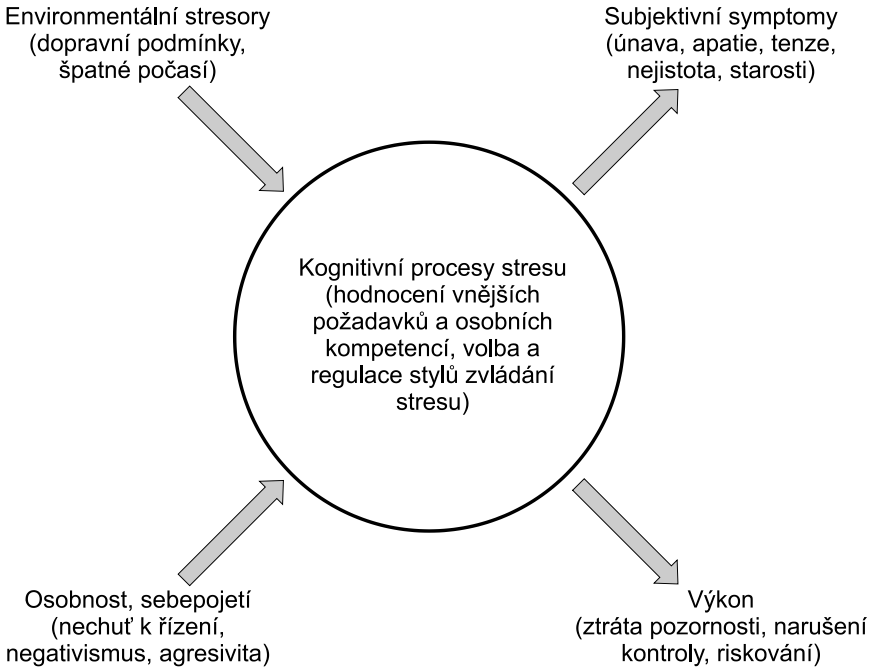
Stresem se rozumí silná frustrace nebo situace se zhoršenou možností adaptace. Rozlišujeme fyzické a psychické stresory. Mezi fyzické stresory patří veškeré fyzikální nebo mechanické stresory, jako je vysoká nebo nízká teplota, hluk, zápach. Psychické stresory představují náročné životní situace, které vyvolávají negativní emoce, jako je smutek, vztek, strach. Zvláště se vyčleňují sociální stresory, které se tvoří v konkrétní

sociální situaci. Reakce jedince na stres představuje evolučně starý mechanismus, který má organismus připravit na reakci v nebezpečné situaci (Nakonečný, 2003).

Dnešní doba, pro jedince zastávající řadu životních rolí, přináší mnoho situací, ve kterých je člověk vystaven stresu. K nim patří i role profesionálního řidiče, který musí odolávat klimatickým podmínkám, stavu vozovky, technickému vybavení vozidla, dopravnímu charakteru, stylu jízdy ostatních řidičů a v neposlední řadě vlastním kompetencím, včetně osobnostních a psychických dispozic. Zátěž vzniká jako důsledek rozporu mezi prostředím a stavem osobnosti. Každý člověk prožívá jako zátěžovou situaci jinou situaci a také ji zcela individuálně zpracovává. Podle Havlíka (2005) rozlišujeme zátěž:

- senzorickou, která se týká smyslových orgánů, především zraku (viz v kapitole 2.1.1);
- psychosomatickou, týkající se nároků na psychické procesy jako je pozornost a paměť při konkrétním zpracování informace (viz v kapitole 2.1.2,);
- emoční, která zpracování vyvolanou emoční odezvu (viz kapitole 3.8);
- sociální, která vyrovnává problematiku interpersonálních vztahů (viz v kapitole 5.2).

Řidiči se mohou setkávat denně s nečekaně extrémními podmínkami, které vedou ke vzniku zátěže. Třetina profesionálních řidičů popisuje před dopravní nehodou chronický stres a u poloviny se objevuje intenzivní stres bezprostředně před selháním (Havlík, 2005).



Obr. 4 Transakční model stresu v dopravě

Zdroj: Hošek (1999)

V dané souvislosti je velmi důležitá adaptace jedince na opakující se stresové situace. Podle Mikšíka (2003) rozlišujeme tři kvalitativně rozdílné způsoby či stupně adaptačních procesů:

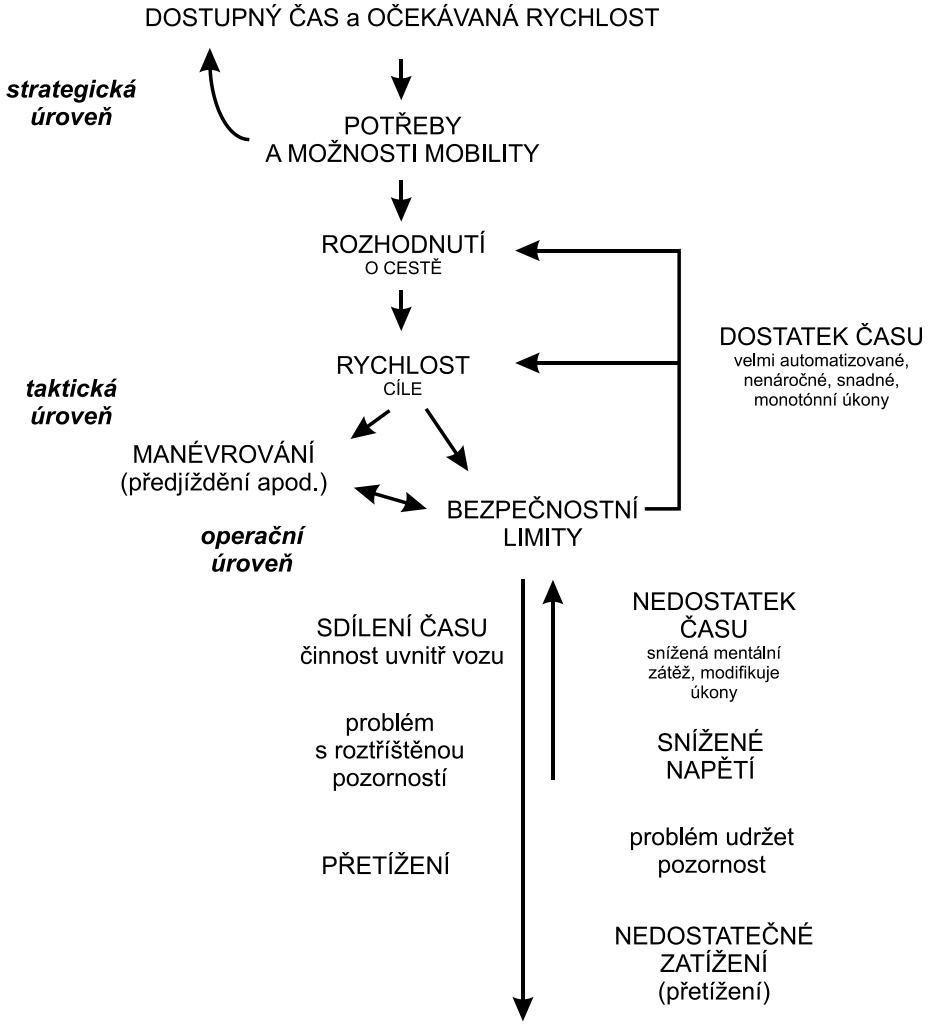
- aktivní a adekvátní vyrovnání se, které vede k rovnováze s prostředím;
- kompenzace jako „náhradní“ a nepřímé vyrovnání se s novými kontexty, které vystačí pro překlenutí krátkodobé zátěže. U trvalejších změn životních kontextů je nutně pouze přechodným stavem;
- snaha uniknout z působení těchto okolností.

Proces psychické adaptace či adjustace na zátěž je tudíž aktivním procesem obnovování rovnováhy mezi subjektem a jeho životním prostředím. Mikšík (2003) uvádí tři fáze nespecifických změn v psychice jedince. První fáze mobilizuje psychické síly, druhá fáze startuje řešení situace pomocí mechanismů resistence a adjustace. Třetí fáze vstupuje do vyřešení situace nebo podléhá tlaku zátěže a selhává.

Na silnici hraje velkou roli čas, který souvisí s brzdnou reakcí. Načasování brzdění je určena reakční době, která je dána naléhavostí situace, ale může ji ovlivňovat řidičův věk, stav pozornosti, zvládání stresu apod. (Summala & Mikkola, 1994; Summala, 2000).

Koncept „dostupného času“ je úzce spjat se zátěží, kterou řidič pociťuje. Čím komplexnější je úkon, tím vyšší zátěž je při stejné rychlosti řidičem pociťována. Upravením rychlosti ale řidič tuto zátěž sníží. Čas a časová tíseň jsou vždy kritické, pokud je člověk v pohybu. To souvisí s modelem, který tvrdí, že mentální zátěž roste spolu se snižujícím se časem pro „akci“(Hancock et all.,2003). Na druhé straně přiměřený dostatek času poskytuje pocit kontroly, bezpečnosti a pohodlí.

Hierarchický model behaviorální adaptace (Summala,2007) ukazuje, že dostupný čas a s ním spojená zátěž souvisí s operačními, taktickými a dokonce strategickými úrovněmi řízení. *Obr. 5* popisuje roli času a chování řidiče v provozu (Summala, 2007).



Obr. 5 Role času a chování řidiče

Zdroj: Summala (2007)

Pokud se řidič opakovaně nebo ustavičně střetává s náročnými či obtížnými podmínkami, začne se jim vyhýbat. Například starší lidé se začínají vyhýbat řízení v noci, v hustém provozu či v zimě. Na druhou stranu, pokud má řidič dostatek času, např. na kvalitní volné silnici s nízkým rychlostním limitem, má tendenci věnovat se sekundárním činnostem, může se začít nudit, unavit se. To může vést k nestabilnímu výkonu, ke zpomaleným reakcím a výpadkům pozornosti. Hollnagel (2002) ale i Hollnagel a Woods (2005) také přišli s konceptem „dostupného času" a v jejich „Extended Control Modelu" poukázali na to, že čas a kontrola jsou úzce propojeny a souvisí s různými hierarchickými úrovněmi kontroly.

5.2 Zvládání sociálních vztahů

Sociální identita zahrnuje roli jedince v dané sociální skupině. Role souvisí se sociálním statusem, který určuje pravidla chování a norem, kdy se jedinec s nimi ztotožňuje nebo naopak. Patří sem i sociální role profesionálního řidiče, která zároveň tvoří sociální identitu, což je chápáno jako příslušnost ke konkrétní sociální skupině (Výrost & Slaměník, 2008). Každá sociální skupina má také svoje pravidla a normy, které jsou skupinou hodnoceny jako žádoucí nebo nežádoucí chování a z toho

vyplývající pozitivní nebo negativní hodnocení člena skupiny. Důsledky chování jedinec přijímá v podobě odměny jako podporu, nebo v podobě trestu jako sankce (Výrost & Slaměník, 2008).

Členství ve skupině je dále podporováno mírou koheze neboli soudržností, která je závislá na její síle. Typickou soudržnost nacházíme i u skupin profesionálních řidičů, která je rozdílná u profesionálních řidičů autobusů, nákladních automobilů tuzemských nebo zahraničních. Specifickým případem sociální role je profesní pozice a profesní role. Jednání v rámci své profesní role představuje pro zaměstnance určitý předpis toho, jak má jednat či jak se má chovat v konkrétní pracovní pozici (Bedrnová & Pauknerová, 1997, 26-28).

5.3 Zvládání náročných životních situací

Od profesionálního řidiče se očekává, že dokáže jet s nákladním automobilem či autobusem ve dne i v noci, v zimě na náledí, v létě ve vysokých teplotách, tak i ve stereotypních situacích či rychle se měnících podmínkách silničního provozu, dopravního značení nebo časových intervalů. Čili náročnost na všechny psychické procesy řidiče je poměrně vysoká a překonání dané proměnlivosti situací, včetně vyrovnání se zátěžemi, se od řidiče jednoznačně očekává.

Podle Mikšíka (2003) aktualizace či vyhrocení vztahu mezi povahou životní reality a potencionálními schopnostmi osobnosti pozitivně jednat pramení:

- ze specificky nových nároků na postoje či interakční aktivity;
- z individuálních vlastností a zvláštností osobnosti;
- z nově aktualizovaných kontextů a podmínek seberealizace.

„Osobnost jako komplexní systém psychické regulace v životních situacích stojí před skutečností, která se opírá o pochopení jednoty integrity a pochopení rozporu mezi tím, kam člověk v rozvoji psychiky dospěl, jaké požadavky a nároky jsou na něj kladeny a jaké má skutečné limity rozvoje“ (Mikšík, 2007,2009). Výzkumy v daném směru potvrzují úzkou souvislost a vzájemnou determinovanost struktury a dynamiky osobnosti.

Citované výzkumy se snaží najít souvislost mezi psychickými a sociálními vlastnostmi a nehodovostí s tím, že hlavním činitelem je samotný řidič a jeho úspěšné nebo neúspěšně chování v dané dopravní situaci. Neúspěšné chování na jedné straně vyplývá z osobnostních vlastností řidiče a na druhé straně implikuje vyšší pravděpodobnost nehody. Jak dokládají výše uvedené výzkumy, vytvářet efektivní modely jednoznačné úspěšnosti je však velmi složité, neboť dimenze tohoto charakteru jsou v reálném dopravním životě nekonečné, a proto i hledání příčin nehod z psychologického kontextu má také nekonečný charakter.

6 Psychologická diagnostika profesionálních řidičů v České Republice

Na úrovni Evropské unie se problematice minimálních požadavků na fyzický a duševní stav řidiče věnuje směrnice 91/439/EEC, která popisuje zejména somatické obtíže a některé kontraindikace, které brání vydání řidičského průkazu. Jednoznačně však nejsou specifikovány oblasti pro posuzování psychické způsobilosti profese řidiče ani jinak upraveny normy pro dopravně - psychologické vyšetření. Ambiciózní plán koordinace a unifikace požadavků pro psychologické testování a somatické posouzení zdravotního stavu na úrovni Evropské unie představuje iniciativa Interdisciplinárního modelu pro podporu a zajišťování způsobilosti k řízení Evropě (PASS – Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility). V současné době však zůstává úprava požadavků pro dopravně psychologické vyšetření v kompetenci jednotlivých států, které dané posuzování zajišťují podle svých kritérií důležitosti.

Cílem osobnostní diagnostiky je získat informace o jedinci a na jejich základě učinit predikci jeho budoucího chování v určité situaci. V dopravě to znamená vybrat vhodné kandidáty na řidiče a předcházet vstupu řidičů s rizikovými předpoklady do situace řízení.

Podle Pervina (2003) lze osobnost diagnostikovat s využitím rozličných typů dat – životopisných (anamnézy), objektivních (vychází z pozorování rodičů, učitelů, manželů a dalších osob, které hodnotí subjekt různými posuzovacími stupnicemi či vypovědí), objektivně testových (odvozeny z experimentálních postupů a standardizovaných objektivních testů osobnosti) a sebehodnotících (s použitím dotazníků, sebeposuzovacích stupnic). Každý typ dat má své výhody i nevýhody.

Např. sebevýpovědi mohou byt zatíženy neschopností postihnout vlastní chování a prožívání. Snahou je slabiny jednotlivých zdrojů dat odstraňovat – u sebevýpovědi jsou to například lži skóry.

Další možností, jak zefektivnit psychologickou predikci, je sledování platnosti (validity) daného testu. Můžeme tím rozumět schopnost testu diagnostikovat, predikovat a měřit jevy, pro které byl zkonstruován (Reiterová, 2008).

Za principy moderní diagnostiky, které mají kořeny v sociálně kognitivních teoriích, můžeme považovat teze Carvoneho, Shadela a Jenciuse (2001): psychologická diagnostika osobnosti by měla posoudit osobnostní strukturu a dynamiku a nejen sledovat zjevné behaviorální tendence, zabývat se systémem osobnosti jako funkcí determinující chování a myšlení, v měřeních zohledňovat konceptuálně rozdílný psychologický a fyziologický systém, brát v úvahu jedinečné kvality člověka a diagnostikovat osobnost v daném kontextu.

Autoři (Ranney, 1994; Risser, 1997; Sommer et al., 2008) se shodují, že v současné době není možné přesně specifikovat vazby mezi osobnostními vlastnostmi nebo výkonovými charakteristikami a rizikovým chováním v dopravě. Můžeme se pouze omezit na výčet vlastností a výkonových faktorů na straně

osobnosti řidiče, které jako celek do určité míry vykazují signifikantní vztah k nebezpečnému, resp. rizikovému chování v dopravě.

V České republice je některým skupinám řidičů zákonem ustanovená povinnost podrobit se dopravně – psychologickému vyšetření. Stěžejním zákonem je Zákon o silničním provozu 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (101/2013 Sb.). Konkrétně se jedná o § 87a, který upřesňuje dopravně psychologické vyšetření:

Zákon č. 411/2005 Sb. dále specifikuje v § 87a vyšetření následovně:

Dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobovat:

a) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E a C1+E, který řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg,

b) držitel řidičského oprávnění skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění

c) dopravně psychologickému vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.

d) dopravně psychologickému vyšetření je povinen se podrobit řidič, který žádá o vrácení řidičského oprávnění § 123d.

Novela zákona č. 361/ 2000 Sb zákonem 133/ 2011 Sb upravuje, že dopravně – psychologickému vyšetření se mají podrobit i řidiči se zákazem činnosti řízení motorového vozidla díky nasbírání 12 bodů řidičského rejstříku.

Další skupinou řidičů s povinností dopravně – psychologického vyšetření jsou řidiči, kterým byl odebraný řidičský průkaz podle novely č. 361/ 2000 Sb zákonem 101/ 2013 Sb z důvodu alkoholu, drog, závažného dopravní nehody nebo přestupku.

6.1 Psychodiagnostika profesionálního řidiče

Dopravně psychologické vyšetření se skládá ze základních částí:

A. Shromažďování a studium všech relevantních dokumentů o řidičovi. Před zahájením diagnostické části vyšetření má psycholog k dispozici materiály o řidičovi, které jednoznačně upřesní jeho situaci:

- předchozí dopravně psychologické vyšetření – zprávy;
- evidenční karta řidiče;
- výpis evidence bodového systému;
- výpis z rejstříku trestů u odebraných řidičských průkazů;
- zprávy od zaměstnavatele;
- lékařské zprávy, případně zprávy z jiných psychologických vyšetření;
- další relevantní informace o pracovní historii řidiče, případně jeho životopis.

Sběr anamnestických dat začíná dopravně psychologické vyšetření za přítomnosti řidiče. Pro tento účel je zpravidla používán anamnestický dotazník, který je řidičem vyplněn nebo ještě za účasti psychologa doplněn.

B. Diagnostická část, která se skládá ze tří následujících částí:

1. **Výkonové metody** umožňují diagnostiku kognitivních funkcí a procesů. V rámci diagnostiky se vyšetření zaměřuje na výkonové faktory:

- pozornost
- výkonnost v časové tísni
- odolnost vůči monotonii
- reakční čas
- paměť
- inteligence
- periferní vnímání
- vizuální orientace
- odolnost vůči stresu
- schopnost vnímat riziko

2. **Osobnostní metody** pro potřebu diagnostiky osobnostního profilu. Rysy a vlastnosti osobnosti se vyšetřují pomocí osobnostních testů a inventářů.

K rysovým charakteristikám osobnosti patří:

- dominance, potřeba se prosadit, egocentrismus
- neuroticismus
- hypersenzitivita, úzkostnost
- úroveň sebejistoty, sebepojetí
- extraverze
- sebekontrola, sebedisciplína, respekt k pravidlům silničního provozu
- míra svědomitosti

- míra frustrační tolerance a odolnost vůči stresu, psychická odolnost
- psychopatologické symptomy.

K dalším konceptům ovlivňujícím řízení:

- vyhledávání situačního vzrušení, dobrodružství, sensation-seeking
- tendence riskovat / připravenost k rizikovému chování
- antisociální postoje / prosociální postoje, altruismus
- LOC – vnitřní kontrola se sníženou anticipací
- atribuce.

K agresivním tendencím:

- agresivita, agrese a tendence agresivního chování
- hněv a hostilita.

C. Individuální rozhovor s řidičem – slouží k celkovému náhledu všech preferovaných kritérií a k ukončení psychologického vyšetření řidiče.

6.2 Posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel

Závěrečné posouzení a vytvoření posudku pracovně psychické způsobilosti řidiče z povolání nebo posudku osobnostní způsobilosti řidičů s odebraným řidičským průkazem musí být ukončeno pomocí klinických metod (rozhovoru, pozorování a projektivních technik). Hlavním cílem je detailní pochopení všech souvislostí a dat, neboť jedině takto se může vytvořit konzistentní závěr jako podklad pro konečné hodnocení.

Rozhovor je zaměřen mimo jiné na motivační aspekty, hodnoty, postoje, vůli a životní styl. Na osobnost řidiče je nutno nahlížet jako na determinovaný systém provázaný s navzájem se ovlivňujícími faktory. Celkové posouzení musí vést k jasné odpovědi, zda je řidič schopen, zda je motivován a zda má všechny kompetence řídit bezpečně.

Závěry posudků jsou formulovány s odůvodněním způsobilosti/nezpůsobilosti, ve formě:

- způsobilý
- způsobilý s určitým omezením na konkrétní dobu a možnosti opakované kontroly (u starších osob se řídí podle harmonizačních kódů podle 05.01 až 05.06 ze zákona)
- nezpůsobilý

6.3 Psychologická diagnostika osobnostních dispozic

V dopravně psychologické diagnostice se vychází z toho, že vedle vědomostí, dovedností a kognitivních výkonových aspektů hraje z hlediska způsobilosti k řízení roli také struktura osobnosti. Dosud není objasněná míra tohoto vlivu, a tím podíl na počtu dopravních deliktů. To, že pouhé zjištění výkonových schopností nemůže být v rámci posuzování způsobilosti k řízení dostačující, ukazuje populace mladších řidičů, která představuje obzvlášť rizikovou skupinu. Právě tato populace vykazuje v porovnání s jinými věkovými skupinami příznivější ukazatele, což by muselo odpovídat snížené četnosti dopravních nehod řidičů této věkové skupiny (Černochová & Rehnová, 2010).

Na nezbytnost či omezení diagnostiky osobnostních rysů v rámci dopravně psychologické diagnostiky existují různé pohledy. Zatímco některé země, například Německo, v praxi téměř kompletně upouští od sledování osobnostních charakteristik, v jiných zemích, například ve Švýcarsku Rakousku, poskytuje toto sledování stále významný diagnostický přínos.

Naprosté odmítnutí diagnostiky osobnostních rysů, a tím často spojeného zdůraznění významu výkonových charakteristik (jako je koncentrace, pozornost, motorické schopnosti), se může setkat s námitkou, že se ve věkové skupině přibližně do 25 let, pokud jde o výkonové testy, dají očekávat nejlepší výsledky v porovnání s jinými věkovými skupinami. V praxi právě tato skupina představuje v silničním provozu hlavní rizikovou skupinu. Na druhé straně nemůžeme nechat mimo pozornost, že osobnostní dotazníky jsou silněji než výkonové testy náchylné k různému zkreslení odpovědí. Z praktického hlediska je neuspokojivé absolutní odmítnutí vyhodnocovat metody v případě zvýšení hodnot na „kontrolních skálách“. Ones, Reiss a Viswesvaran (1996) dokázali, že schopnost odpovídat ve smyslu sociální desirability je skutečně propojena s osobnostními škálami. Na toto upozorňuje Paulhuse (1984), který demonstruje na výsledcích, že sociální desirabilita může být rozložena do dvou oblastí „impression management“ (falding = falšováné) a „self – deception“. Lze se domnívat, že z „falšovaných“ odpovědí může být čerpáno více látky, než bylo dříve v praxi často použito.

6.4 Vybrané psychologické dotazníky používané pro posuzování psychické způsobilosti

Hlavním cílem disertační práce je zmapovat takové osobnostní proměnné profesionální řidiče, které významně podpoří pozitivní obhájení jeho role v silničním provozu. Proto jsem se v rámci empirické části zaměřila na známé diagnostické osobnostní dotazníky a zároveň nabídla osobnostní sebeposuzující dotazník TVP (Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti) zaměřený na zjištění osobnostního profilu v dopravním prostředí, který je již v České republice standardizován, ale je zároveň na počátku jeho využití (Rudá & Černochová, 2016).

V další teoretické části práce nabízím stručný inventář důležitých diagnostických dimenzí, který je nezbytnou součástí celkového hodnotícího pohledu na danou problematiku. Použité diagnostické metody ve výzkumu vycházejí z doporučení Manuálu doporučených psychodiagnostických metod (Zaoral et al, 2010).

6.4.1 NEO pětifaktorový osobnostní inventář

K prvním úlohám psychologie osobnosti patřilo identifikovat nejvýznamnější rysy z velkého počtu existujících. Snahou psychologie osobnosti je nalézt stabilní charakteristiky, které umožní smysluplnou psychologickou interpretaci a to na úrovni konkrétního jedince, tak i obecně ve smyslu toho, že určitou vlastnost mají všichni lidé (Výrost & Slaměník, 2008). Linie lexikálních výzkumů je základním kamenem pro vznik **osobnostních rysů**. V minulosti přispěli významně k bádání o rysech Allport, Cattell, Eysenck. Odlišovali se však svým postojem k užívání faktorové analýzy při zkoumání rysů a také názorem na počet a obsah dimenzí, které nejvýstižněji charakterizují osobnost. K systematickému výzkumu rysů v České republice přispěla Kolaříková (1976, 1981, 1986, 2005; in Blatný, 2010). O rysech a dispozičním přístupu ke studu osobnosti se svých pracích obšírněji zmiňují také Balcar (1983), Nakonečný (1993) a Mikšík (1999). Nejnovější přístupy v bádání o rysech v rámci pětifaktorového modelu osobnosti jsou známy přístupy lexikální a dotazníkové. Vymezením obsahu pěti obecných dimenzí osobnosti zavedl Goldberg a toto označení se vžilo jako **„Big Five“ „velká pětka“.** Hlavním předpokladem bylo, že „všechny individuální odlišnosti jsou zachyceny v přirozeném jazyce jako jednotlivá slova (např. adjektiva) a lze je tedy hledat ve slovnících“ (Hřebíčková, 2004,18). K dalším prostředkům k určení bazálních osobnostních rysů patří statistická analýza, která prostřednictvím faktorové analýzy a analýzy trsů odvodila primární osobnostní faktory - rysy (Výrost & Slaměník, 2008).

Strukturu rysů na základě Cattellova seznamu zkoumali také Tupes a Christal (1958, 1961, 1992,), Norman (1963; in Hřebíčková, 2004). Faktorová struktura byla jednodušší než původní Cattellova a obsahovala pouze pět faktorů interpretovanými jen s dílčími odlišnostmi, již ve smyslu „velké pětky“. Jeho vytvoření předcházelo porovnání vybraných jazyků, čímž Goldberg zjistil, že většina kultur pro jednotlivé charakteristiky osob používá shodné názvy. Z toho plyne, že pojmu s totožným významem můžeme použít pro označení osobnostních rysů. Mezi pět univerzálních osobnostních vlastností patří extraverze, vstřícnost, otevřenost, svědomitost a neuroticismus. Tyto osobnostní rysy byly potvrzeny nezávislým výzkumem McCrea a Costy (1992; in Cakirpaloglu, 2012).

Costa a McCrae provedli shlukovou analýzu Cattellova dotazníku 16PF a identifikovali tři skupiny škál, označené neuroticismus, extraverze a otevřenost vůči zkušenosti. Ty se staly základem pro sestavení NEO inventáře, v němž se osobnostní charakteristiky opakovaně seskupují do pěti na sobě nezávislých dimenzí na základě sebeposouzení anebo posouzení provedeném někým jiným (Hřebíčková, 2004). Mc Crae (2000) se v poslední době zajímá o vztah osobnostních rysů a vlivů různých kultur. Srovnal úroveň pěti rysů osobnosti pomocí NEO-PI-R ve 26 různých kultur.

Mezi první české výzkumy z dopravní psychologie patří výzkum Vlčkové (2014), která zkoumá rozdílnost skupin řidičů skupiny B a řidičů vlastnících terénní motocykl skupiny A pomocí pěti škál dotazníku NEO, kdy škála extraverze a svědomitosti potvrzuje statistickou významnost.

O tom, zda je podstata lidské přirozenosti vrozená nebo získaná, určená biologickými vlivy nebo vlivy prostředí a kultury, se stále diskutuje. Podle pětifaktorové teorie osobnosti (McCrae, Costa, 1996, 1999) je lidská přirozenost poznatelná, racionální, variabilní a aktivní. Osobnost má být podle Mayera (1998; in Blatný, 2010)) nahlížena jako systém a adekvátní teorie osobnosti musí tento systém definovat, rozlišit jeho součást, popsat jejich organizaci, vzájemné vazby a vývoj. McAdamas navrhuje formulovat osobnostní systém na třech úrovních – úroveň strategie a zvládání, úroveň dovednosti a hodnoty, a poslední úroveň obsahující životní příběhy. Tyto požadavky aplikovali McCrae a Costa při vytváření systému osobnosti vycházejícího z pětifaktorové teorie.

6.4.2 Dotazník TVP - Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti

V rámci dopravně psychologického vyšetření způsobilosti k řízení vozidla hraje důležitou roli otázka způsobu odpovědí u sebeposuzování. V tradičních metodách je často poukazováno na to, že výsledky dotazníku by z důvodu zřetelné bagatelizace nebyly k použití. Ve spolupráci se švýcarským Poradenským střediskem pro prevenci nehod měl být proto vytvořen nástroj, který byl koncipován speciálně pro dopravně psychologickou diagnostiku a dostojí těmto jedinečným požadavkům.

Dotazník TVP se opírá o dobře prozkoumaný „pětifaktorový model“ osobnosti. Inovace spočívala v paralelním chápání dimenzí. To znamená, že rysy jsou uplatněny jako **situačně nezávislé** (jako v tradiční metodě) a jako **dopravně specifické**. Výsledný **dvojitý profil přináší informace prostřednictvím srovnání celkového života řidiče s dopravně specifickými situacemi, spolu s bagatelizací a reaktancí.** Obohacení oproti jiným metodám spočívá především v diferenciaci zachycených oblastí (situačně nezávislé/dopravně specifické) a v podání informací ohledně tendencí k sociální desirabilitě (viz příloha č.3).

Problém sociální desirability u sebeposuzování je častým předmětem kritiky, který má však své nevýhody i výhody. Rozdíly mezi sebehodnocením a „realitou“ mohou mít různé příčiny, jako je neadekvátní sebehodnocení. Metody však vychází z dobře prozkoumaného pětifaktorového dotazníku osobnosti a obsahují situačně nezávislé a dopravně specifické položky. Funkce dotazníku musí být považována za „scree osobnostních dimenzí, tj. screeningovou“. Výsledné odchylky mohou být dále objasněny v rozhovoru nebo prostřednictvím jiné diagnostické metody.

Cíl využití předložené metody spočívá v nalezení „indikátorů“, které upozorňují na možné rizikové chování v dopravě. Ohledně sebedeskripce vycházíme z empiricky validních konstruktů, které se osvědčily v jiných oblastech.

Dotazník TVP se opírá o pětifaktorovou osobnostní teorii NEO, kterou představuje pět osobnostních dimenzí: extraverze, emoční labilita, otevřenost vůči zkušenosti, přívětivost a svědomitost. Zvláštností osobnostního dotazníku **TVP je paralelní zařazení dopravně specifických a situačně nezávislých aspektů založených** na tomto pětifaktorovém modelu. Všechny uvedené škály byly tedy vytvořeny nejen obecně, ale také ve vztahu k dopravě. Je tedy možné vytvořit i vzájemně porovnat „dvojitý" profil.

Původní metoda TVP (Spicher & Hansgen, 2003) obsahuje škály extraverze, neuroticismu, svědomitosti, přívětivosti, otevřenosti ke zkušenosti, bagatelizace, reaktance, užívání alkoholu a zdravotní potíže. Při české adaptaci této metody bylo nalezeno velmi málo pozitivních odpovědí u posledních dvou škál. Proto byly škály ohledně užívání alkoholu a zdravotních obtíží vyřazeny. Tak vznikla verze, která byla standardizována na českou populaci a je součástí empirické části disertační práce (Rudá & Černochová, 2016).

Problém sociální desirability jako tendence k odpovědím hraje v rámci objasnění způsobilosti, eventuálně použití osobnostních metod v situacích výběru osob bezpochyby centrální roli. K této okolnosti se v TVP přihlíží prostřednictvím dvou škál bagatelizace a reaktance v dopravně specifických a situačně nezávislých kritériích. Tato kontrolní škála bagatelizace slouží v TVP jako pomoc při interpretaci podle „typů bagatelizace". Rozdělením této škály do situačně nezávislé a dopravně specifické oblasti je možná diferenciace eventuálního zkreslování odpověď (viz. Tab 9).

Hlavní smysl této metody spočívá v možnosti vytvářet hypotézy a možnost využít výsledky jako konfrontačního materiálu v rámci diagnostického rozhovoru. Dále oproti jiným metodám také rozlišit oblast – situačně nezávislou a dopravně specifickou.

Kriteriální validita vycházela z konstrukcí „kritérií rizikového dopravního chování řidiče", kam patří skupiny řidičů s dopravním chováním – špatné parkování, porušení rychlosti, jízda pod vlivem alkoholu, zavinění dopravní nehody, spoluviník dopravní nehody, odebraný řidičský průkaz.

Tab 9 Škály dotazníku TVP a jejich obsah

Škála	**Obsah**	
	pól 1	**pól 2**
Extraverze	Samotářský	Společensky
	Plachý	Kontaktní
	Pasivní	Aktivní
	Nestranný	Předpojatý
	Rozvážný	Nerozvážný
	Opatrný	Bezstarostny
	nižší samostatnost	Dominance
	skupinově orientovaná ovlivnitelnost	individuálně orientovaná ovlivnitelnost
	vyhýbání se rozmanitosti a vzrušení	vyhledáváni vzrušenií a rozmanitosti
	připravenost k usilí, námaze	
Neuroticismus	emočně stabilní	emočně labilní
	frustrační a stresová tolerance	
	Sebedůvěra	pochybnosti o sobě samém
	odolný vůči zátěži	málo odolný vůči zátěži
	Sebepřeceňování	sebepodceňovaní
	Úzkostnost	
	obavy o své zdraví	
	Realistické	nerealistické nápady, myšlenky
	Přiměřené	nepřiměřené reakce ve stresových situacích
Přívětivost	Neústupnost	spolupráce
	potřeba harmonie	vzdorovité reakce
	Odmítání	ochotné chování
	nedůvěra, podezírání	Důvěra
Svědomitost	Spontánní	prozíravý, plánovitý
	schopný se přizpůsobit	rigidní, důsledný
	nespolehlivý, nestalý	svědomitý, spolehlivý
	Perfekcionismus	akceptace vlastních slabostí
	Cílevědomost	
Strukturovanost	spíše povrchové, jednoduché myšlení	umí se ptát, rozpozná komplexní souvislosti
	těžko se přizpůsobuje	intelektuálně flexibilní
	spíše intuitivní jednání	jednání na základě logických úvah
	Nízké	vysoké hodnocení nových zkušenosti
	zájem o veřejné záležitosti	
Ochota riskovat	odvaha k riziku	
	realizace jednání i při nízké šanci na úspěch	
	zvýšené riziko po úspěchu	
	zachováníipůvodních cílů také po neúspěchu	
Bagatelizace	Sebepřeceňování	podceňování
Reaktance	Respektování	nerespektování norem, pravidel
	Přizpůsobení	nepřizpůsobení

Zdroj: Hogrefe Testcentrum, Praha, (2012)

Tab 10 Interpretace TVP v dopravní diagnostice

Extraverze – introverze	
Vysoké skóre	Nízký skóre
Osoby s vysokým skóre popisují samy sebe jako aktivní a vyhledávající riziko	Osoby s nízkými hodnotami popisují samy sebe jako zdrženlivé, pasivní, ostýchavé, přemýšlivé a mající jen málo kontaktů.
Jsou rády středem pozornosti a milují, když jsou obklopeny lidmi. Vystoupení před větším počtem lidí není pro ně námahou.	
Emoční labilita – emoční stabilita	
Vysoké skóre	Nízký skóre
Osoby s vysokými hodnotami rychle znejistí, dělají si starosti a neciti se kompetentní pro zvládání četných situaci. Uvádějí, že se snadno urazí nebo se kvůli někomu nebo něčemu rozčílí a pak se jen pomalu uklidňují. Mají potíže, když musí věci zařizovat jinak, než jsou zvyklé.	Osoby s nízkým skóre se popisují jako klidné, vyrovnané a sebevědomé. Dobře se kontrolují a zvládají stres. Jen tak něco je neurazí. Z míry je vyvedou jen velmi silné důvody.
Svědomitost	
Vysoké skóre	Nízký skóre
Osoby s vysokou hodnotou o sobě říkají, že jsou opatrné při plánování a jednání.	Osoby s nízkou hodnotou jsou spíše nedbalé, nesystematické a lhostejné.
Usiluji o dokonalost. Pečlivě zvažují, než něco podniknou. Jednou určené cíle dosáhnou tvrdou a systematickou prací. Neradi nechávají nedokončenou práci. Samy sebe popisuji jako konkrétní, šikovné a důkladné ve vystupování i v práci.	Nemají jasně určeny cíl. Mají sklony k překračování pravidel. Popisuji samy sebe jako spontánní a pružné.
Otevřenost ke zkušenosti	
Vysoké skóre	Nízký skóre
Osoby s vysokou hodnotou škály okouzlí a nadchne pozorování přírody, četba knihy nebo umění. Často spekuluji nad filozofickými tématy, hrají si s oblibou s abstraktními nápady a touží po vzdělání. Vnímají atmosféru, kterou vyvolává měnící se prostředí.	Osoby s nízkým skóre nechávají knihy, umění nebo příroda chladnými. Dávají přednost jednostranné argumentaci a netouží po vzdělání. Dávají přednost přesně zadaným úkolům, kdy se nemohou dopustit chyby.
Přívětivost	
Vysoké skóre	Nízký skóre
Osoby s vysokými hodnotami samy sebe popisuji jako tolerantní, kooperativní a připravené důvěřovat druhým. Nechávají si radit a dávat doporučení a podnikají rádi různé věci ve skupině s dalšími lidmi.	Osoby s nízkými hodnotami dávají přednost samostatné práci. Reaguji přecitlivěle na rady, doporučení, vzory a předpisy. Závazky vůči přátelům nebo zájmovým spolkům je děsí. Raději si zařídí vše podle vlastních představ. Zábava je pro ně důležitější než dodržováni etikety.
Reaktance v dopravě	
Vysoké skóre	Nízký skóre
Osoby s vysokými hodnotami jsou proti zvýšení trestů za dopravní přestupky a proti novým metodám při potíráni užívání alkoholu při řízení nebo zvýšení dopravní bezpečnosti. Uvádějí, že při krátkých jízdách nepoužívají bezpečnostní pasy, protože při opatrné jízdě nejsou nutné. Pokud si je vezmou, tak jedině kvůli tomu, že je to předepsané. Jízda vyšší než povolenou rychlosti je v pořádku, protože to „dělají všichni“. Mají dojem, že dvě až tři piva na ně při řízení auta nemají vliv.	Osoby s nízkými výsledky škály vítají zavedení nových metod pro zvýšení dopravní bezpečnosti. Jsou pro zvýšení trestů při přestupcích pod vlivem alkoholu a uvádějí, že dodržují dopravní předpisy.

Zdroj: Hogrefe Testcentrum, Praha (2012)

6.4.3 Freiburský dotazník

Freiburský osobnostní dotazník je standardizovaný mnohorozměrný test osobnosti, který se používá pro diagnostiku některých významných vlastností osobnosti. Autory dotazníku jsou J. Fahrenberg, H. Selg a R. Hampel a pro české a slovenské uživatele dotazník upravili T. Kollárik, E. Poliaková a A. Ritomský (1985). Dotazník nám umožňuje diagnostikovat celkem dvanáct osobnostních dimenzí u osob v klinické i neklinické praxi. Dotazník obsahuje různé výroky, na které probandi mohou odpovědět „souhlasím" nebo „nesouhlasím". Tyto výroky se vztahují na to, jak se osoba cítí, na její činnost, zvyky, postoje apod. Výhodou metody je, že obsahuje více forem – celkovou formu C (212 položek formy A a B (114 položek) a krátkou verzi forma K (76 položek). Pro potřeby našeho výzkumu jsme zvolili formu A se 114 položkami.

Dotazník sleduje tyto nezávislé dimenze osobnosti: nervozitu, spontánní agresivitu, depresivitu, vzrušivost, družnost, mírnost, reaktivní agresivitu, zdrženlivost, otevřenost, extraverzi, emocionální labilitu a maskulinitu (viz Tab 11).

Tab 11 Intepretace škál Freiburského dotazníku

FPI 1: Nervozita (psychosomatická porucha – bez psychosomatické poruchy)	
Vysoko skóruje proband, který uvádí tělesné obtíže z různých funkčních oblastí, vegetativní těžkosti, motorické poruchy, bolesti, psychosomatické všeobecné poruchy (poruchy spánku, podrážděnost, neklid, snadnou unavitelnost), silné odezvy afektu.	Nízko skóruje proband, který uvádí méně tělesných obtíží, minimální tělesnou odezvu afektu a všeobecně minimální aktualizaci životních tělesných regulací.
FPI 2: Spontánní agresivita (spontánně agresivní, emocionálně nevyzrálý – neagresivní, ovládající se)	
Vysoké skóre má proband, který udává spontánní tělesné, verbální a vymyšlené akty agrese, afekty odreagovává podle okolností na předmětech, zvířatech a obrací svou agresi také proti lidem, impulzivita a neovladatelnost, neklid, potřeba změny, hlad po zážitcích, obraz emocionální nevyzrálosti.	Nízké je u probandů, kteří mají malé sklony k agresivitě, mají schopnost sebeovládání a vyrovnané chování.
FPI 3: Depresivita (rozladěný, nejistý – spokojený, sebejistý)	
Vysoké skóre je u probandů, kteří uvádí rozladěnost, nestálou náladu (převážně depresivní) smutnou, sklíčenou, pesimistickou. Uvádí strach, pocit neurčitého hrozícího nebezpečí, osamělost, pocit nezúčastněnosti a vnitřní prázdnoty. Jsou raději sami, ale cítí se osamělí, mají nedostatek koncentrace, jsou zahlcení neužitečnými myšlenkami a projevují se u nich agrese zaměřené vůči sobě samým. Také se objevují pocity viny a všeobecný pocit nespokojenosti.	Nízké skóre se vyskytuje u probandů, kteří uvádí vyrovnanou náladu, spíše pozitivní, málo starostí, dobrý emocionální vztah k ostatním, schopnost koncentrace, sebejistotu, spokojenost se sebou samým a cítí se zralí pro život.

FPI 4: Vzrušivost (vzrušivý, přecitlivělý – flegmatický, trpělivý)	
Vysoké skóre: proband vykazuje dráždivost, napětí, citlivost a vzrušivost, nízkou frustrační toleranci již při běžných problémech, lehce se vzruší a rozčílí, je agresivní a jedná v afektu, v afektu se málo kontroluje.	Nízké skóre: proband vykazuje nízkou impulsivnost a spontánnost, je klidný, případně otupělý a flegmatický, nebo uzavřený do sebe, emocionálně se ovládá a má vysokou frustrační toleranci.
FPI 5: Družnost (družný – uzavřený, zdrženlivý)	
Vysoké skóre: proband udává potřebu kontaktu a snahu po kontaktu, je družný, lehko vytváří přátelství, má široký okruh známých, je podnikavý, aktivní, hovorný a pohotový.	Nízké skóre: proband udává nízkou potřebu kontaktu a vystačí si sám, obvykle se vyhýbá kontaktu, je raději sám, má úzký okruh známých, je zdrženlivý, málo podnikavý, spíše mlčenlivý, málo sdílný.
FPI 6: Mírnost (vytrvalý, sebedůvěra – dráždivý, váhavý)	
Vysoké skóre: proband udává sebedůvěru, neomylnost, není snadné ho rozrušit, někdy snáší dobře zátěž, je vytrvalý a neúnavný, má dobrou náladu a je důvěřivý a optimistický, nemá sklon k agresi.	Nízké skóre: proband udává dráždivost, lehko se zklame, snadno je dotčený a ztrácí odvahu, snadno se rozruší, ustaraný, váhavý, nemá sklon k rychlým rozhodnutím a impulzivním jednáním, někdy je pesimistický, sklíčený.
FPI 7: Reaktivní agresivita (snaha po dominanci – poddajný, umírněný)	
Vysoké skóre: proband udává reaktivní tělesné, verbální a vyfantazírované agresivní činy, egocentrický obraz světa, podezřívavost a nedůvěru vůči ostatním lidem, agresivní je ještě ve společensky přijatelných formách, dominuje reaktivní agresivita, vina a odplata.	Nízké skóre se vyskytuje u probandů, kteří uvádí vyrovnanou náladu, spíše pozitivní, málo starostí, dobrý emocionální vztah k ostatním, schopnost koncentrace, sebejistotu, spokojenost se sebou samým a cítí se zralí pro život.
PI 8: Zdrženlivost (zdrženlivý, nesmělý – nenucený, sebejistý)	
Vysoké skóre: proband udává stud, rozpaky, zdrženlivost při styku s jinými, někdy je neschopný navázat kontakt, objevuje se tréma a tělesné těžkosti při některých příležitostech nebo vzrušení (nepokoj, třes, slabost v kolenou, zčervenání atd.), vyznačuje se nízkou podnikavostí, nejistý v rozhodování, neprůbojný, bázlivý.	Nízké skóre: proband udává nenucené chování, sebejistotu, sebevědomí, je nezávislý na jiných lidech, má jisté vystupování a jednání, je schopný kontaktu, má slabé tělesné napětí při očekávání a nízkou účast tělesných funkcí na afektu. Je pohotový k činům, připravený k nasazení, rád podniká.

PI 9: Otevřenost (otevřený, sebekritický – uzavřený, nekritický)	
Vysoké skóre: proband udává různé malé slabosti a chyby, kterými trpí pravděpodobně každý, sebekritický a bezstarostný postoj.	Nízké skóre: proband má tendenci disimulovat menší slabůstky a chyby, chce vzbudit dobrý dojem, má nedostatek sebekritiky, někdy je to vlivem samolibosti nebo nesdílnosti.

K původně 9 škálám byly na základě analytických postupů vyčleněny ještě tři doplňkové škály:

FPI E: Extraverze (Extravertovaný – introvertovaný)	
Vysoké skóre: proband udává družnost, má potřebu kontaktu a snahu po kontaktu, lehko vytváří přátelství, je nenucený, impulzivní, hovorný, má rád změnu a zábavu, je podnikavý, aktivní, dominující, někdy se neovládá.	Nízké skóre: proband udává nedružnost, má nízkou potřebu kontaktu a je raději sám, je zdrženlivý, málo podnikavý, stálý, rovnoměrný, ovládá se, někdy je pasivní, málo zábavný nebo sdílný.
FPI N: Emocionální labilita (emocionálně labilní – emocionálně stabilní)	
Vysoké skóre: proband udává rozladěnost, je náladově labilní, převážně depresivní, smutný, je mu mizerně, má špatnou náladu, je lehce zranitelný, citlivý, nevlídný, zaujatý myšlenkami, denní snílek, objevují se pocity viny, často pociťuje neporozumění.	Nízké skóre: proband udává vyrovnanou a stabilní náladu, spíše pozitivní, je uvolněný, je trpělivý, spokojený, sebejistý, málo starostí, málo pocitu viny, schopný se soustředit, má nenarušený emocionální vztah k jiným lidem.
FPI M: Maskulinita (typicky mužský – femininní, typicky ženský sebepopis)	
Vysoké skóre: proband je sebejistý, podnikavý, důvěřivý, pohotový, s vyrovnanou náladou, má málo tělesných obtíží, málo trémy a málo všeobecných psychosomatických poruch.	Nízké skóre: proband udává zdrženlivost, je plachý, má potlačenou nálada, lehce se zklame, nebo se vzdává, má málo důvěry a sebedůvěry, tělesné obtíže a psychosomatické všeobecné poruchy, pocit závratí studené nohy a ruce, tréma, často v napětí, unavený a vyčerpaný.

Zdroj: Psychodiagnostika Brno (2005)

IHAVEZ

Vícedimenzionální dotazník IHAVEZ byl vyvinut, verifikován a aplikován jako nástroj k odhalování struktury osobnosti (Mikšík, 1993). Struktura psychické variabilnosti je dána:

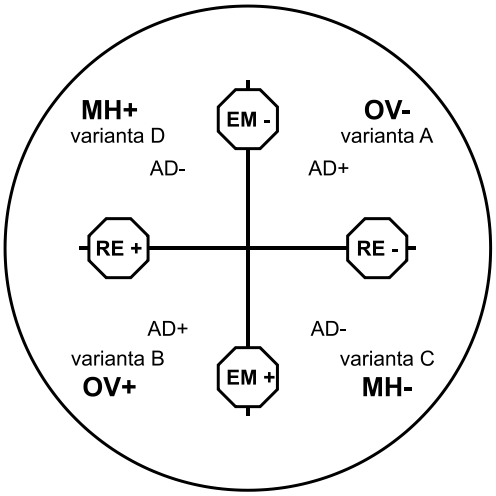
- kognitivní variabilností (KO) – týkající se kognitivních funkcí, postihování a zpracování komplexu působících situačních proměnných;
- emocionální variabilností (EM) - týkající se dynamiky prožívání situačních kontextů a jeho důsledků v oblasti kognitivní a konativní;
- regulační variabilností (RE) – týkající se mechanismů, forem a způsobů spouštění a ovládání interakčních aktivit;
- adjustační variabilností (AD) – týkající se procesu vyrovnávání se s novými skutečnostmi (viz Tab 12).

Tab 12 Základní komponenty bazální psychické integrovanosti

Základní komponenty psychické integrovanosti:	
KO	kognitivní variabilnosti
EM	emocionální variabilnost
RE	regulační variabilnost
AD	adjustační variabilnost
Bazální škály obecné variabilnosti:	
OV	obecná hladina psychické (vnitřní) vzrušivosti
MH	motorická (vnější) hybnost
Škály „průřezových" rysů:	
KR	kognitivně regulační variabilnost
ER	emocionálně regulační variabilnost
KA	kognitivně adjustační variabilnost
EA	emocionálně adjustační variabilnost
RA	regulačně adjustační variabilnost
Doplňující škály k obecnějším charakteristikám dynamismu:	
FM	maskulinita / feminita
US	usedlost, bezprostřednost
EX	inventář extrémních odpovědí

Přídatné škály:	
S1	smyslová imprese
S2	intenzita vnitřního prožívání
S3	pohybový neklid
S4	dynamičnost a interakce s prostředím
S5	sociální desinhibice
SG	obecná dimenze optimální hladiny stimulace
R1	úroveň aspirace
R2	hladina aspirace
R3	tendence spoléhat se na náhodu
R4	sociální exhibicionismus
RG	obecná dimenze individuální tendence k riziku
SR	SR
I1	úzkostnost
I2	emocionalita
I3	účinná kapacita rozumu
I4	hladina rezistence vůči rušivým podnětům
IG	globální škála I1 až I3
P1	sebejistota
P2	adaptabilita a flexibilita
P3	odpovědnost
P4	aktivnost
K	skóre krajních odpovědí

Zdroj: Hogrefe Testcentrum, Praha, (2005)



A. varianta – klidný, vyrovnaný, s nižší psychickou vzrušivostí:
adjustační typ osobnosti;
odolný, rezistenční vůči novým situačním faktorům.

B. varianta – vzrušivý, spontánní typ:
s projevy bohémství, bezprostřednosti;
se vztahem k vznětlivosti, impulzivitě.

C. varianta – prožívající typ, se sníženou:
motorickou hybností;
předvídavý typ;
obezřetný, opatrnický typ;
úzkostný a depresivní typ.

D. varianta – reaktivní typ osobnostní struktury:
silně improvizující;
pragmatický typ;
sebeprosazující typ;
invariabilní typ.

Obr. 6 Základní varianty bazální úrovně psychické integrovanosti

Zdroj: IHAVEZ. (Mikšík, 1993)

Dotazník zjišťování osobnostní struktury a dynamiky je jednoduše administrován. Proband reaguje na 300 otázek, ve formě souhlasím/ nesouhlasím.

Validita a homogenita dotazníku byla zjišťována na velkém počtu probandů v letech 1980 – 1993 v ČR na různých pozicích, ve státní správě, v policejních složkách, s potřebou zjišťovat zvládání stresu, odolnost, obezřetnost, regulaci a emoční stabilitu. Koeficient korelace u daných škál je od 0,198– 0,411 (Mikšík, 1993).

6.4.4 Cattellův osobnostní dotazník (16 PF 5)

R. B. Cattell vyvíjel šestnáctifaktorový osobnostní dotazník 16 PF dlouhou dobu. Od první verze v roce 1949 prošel několika podstatnými změnami. Pátá verze byla vydána v roce 1994, její českou podobu publikovala bratislavská Psychodiagnostika v roce 1997. Páté vydání dotazníku bylo vytvořeno kombinací tradiční faktorově analytické a současné položkově analytické metody. Jeho cíl je shodný s původní verzí, měřit základní faktory normální osobnosti (viz Tab 13).

Kritériem měření byly dotazníky Personality Inventory Revised (NEO-PI-R), California Psychological Inventory (CPI), Personality Pesearch Form (PRF), Myers-Briggs Type Indicator (MBTI).

Tab 13 Cattell - šestnáct primárních faktorových škál - 5 verze

Faktor A – vřelost
rezervovaný, neosobní, odměřený
Faktor B – usuzování
konkrétní
Faktor C – emocionální stabilita
reaktivní, emocionálně nestálý
Faktor E – dominance
submisivní, kooperativní, vyhýbající se konfliktům
Faktor F – živost
vážný, zdrženlivý, opatrný
Faktor G – zásadovost
přizpůsobující si pravidla, nekonformní
Faktor H – sociální smělost
plachý, senzitivní k hrozbě, nesmělý
Faktor I – senzitivita
Utilitární, objektivní, nesentimentální
Faktor L – ostražitý
důvěřující, nepodezíravý, akceptující
Faktor M – snivost
realistický, praktický, řešení problémů
Faktor N – uzavřenost
přímý, nefalšovaný, přirozený
Faktor O – ustrašenost
sebejistý, bezstarostný, spokojený sám se sebou
FaktorQ1 – otevřenost ke změnám
tradicionalistický, vázaný na rodinu
Faktor Q2 – soběstačný
orientovaný na skupinu, družný
Faktor Q3 – perfekcionismus
tolerující neuspořádanost, flexibilní
Faktor Q4 – tenze
uvolněný, klidný, trpělivý

globální faktorové škály:

Extraverze
introvertovaný, se sociálními zábranami
Anxieta
nízká anxieta, těžko vyveditelný z míry
Strnulost
přístupný, otevřený, intuitivní
Nezávislost
přizpůsobivý, vstřícný, nesobecký
Sebekontrola
neovládající se, řídící se pudy

Zdroj: Hogrefe Testcentrum, Praha, 2005

7 Dopravně psychologická diagnostika řidičů v zahraničí

Mezi jednotlivými evropskými zeměmi existují velké rozdíly v zakotvení dopravně psychologického vyšetření v legislativě. Ve většině zemí ze zákona vyplývá povinnost lékařského vyšetření pro určité skupiny žadatelů o řidičsky průkaz, v rámci něhož může lékař či jiná pověřená osoba požádat o specifické vyšetření psychologem. Tento model funguje například v Dánsku, Francii, Itálii, Německu, Rakousku, Slovensku, Švédsku či Švýcarsku. Polsko a Portugalsko jsou státy s velmi propracovaným systémem dopravně psychologického vyšetření, včetně legislativně ukotvených norem pro jeho realizaci. Naopak například v Norsku psychologické vyšetření řidičů neprobíhá vůbec.

Celkově jsou v Evropě přísnější pravidla pro řidiče přepravující osoby a pro osoby s řidičským průkazem kategorie C a vyšší. Povinné lékařské vyšetření, které může být v případě potřeby rozšířeno o dopravně psychologické vyšetření, vyžaduje Dánsko, Švédsko, Německo, Rakousko, Velká Británie a Nizozemí. Povinná dopravně psychologická diagnostika pro tyto kategorie a všechny řidiče z povolání vyplývá ze zákona portugalského, polského a slovenského.

Některé země zpřísňují požadavky na diagnostiku pro osoby porušující zákon. Dopravně psychologické vyšetření povinně podstupují řidiči, kteří přišli o řidičský průkaz a usilují o jeho znovuzískání v Portugalsku, Německu, Rakousku, Švýcarsku a Francii. V Polsku se psychologicky přezkušují řidiči, kteří porušili dopravní předpisy a bylo jim uděleno určité množství bodů, všichni řidiči zadržení za jízdu v opilosti a ti s vysokým počtem nehod. Švýcarský zákon nařizuje psychologické přezkoumání řidičů, kteří se dopustili tří přesně definovaných závažných dopravních přestupků. V Rakousku se testuje vhodnost k řízení, pokud jedinec řídil pod vlivem drog. V případě Rakouska a Německa stačí spáchání jednoho závažného zločinu a přichází o řidičský průkaz.

Zákony některých zemí se taxativně věnují jednotlivým medicínským, tedy i psychiatrickým a neurologickým diagnózám. K nim patří Dánsko, Nizozemí, Rakousko, Velká Británie. Státy jako Německo, Portugalsko, Rakousko regulují i cenu dopravně psychologického vyšetření. Požadavky na vzdělání psychologa v dopravě se také mezi jednotlivými zeměmi velmi liší. Zákonem stanovená přísná kritéria platí například v Německu, Rakousku, Švýcarsku či Polsku. S požadavky na odbornost souvisí samozřejmě i práva a povinnosti psychologa (Zaoral et al., 2010).

Přestože hlavním cílem disertační práce není konkretizovat důvody dopravně psychologického vyšetření pro řidiče z povolání ostatních zemí, považujeme za důležité v této kapitole alespoň nabídnout faktický přístup, jak a proč psychologické vyšetření řidičů realizují ve vybraných státech.

Mezi jednotlivými zeměmi panuje poměrně shoda, že určité psychické charakteristiky řidiče je třeba vyšetřit. Doporučuje či nařizuje se vyšetřit senzorické a senzomotorické funkce, jako jsou reakční doba, zrakové vnímání a motorická

koordinace. Z kognitivních funkcí je kladen důraz především na pozornost, orientaci, v některých zemích i paměť a celkovou inteligenci.

K aspektům osobnosti má povinnost přihlížet dopravní psycholog například v Itálii, Německu, Polsku, Portugalsku, Rakousku, Švédsku či na Slovensku.

Důraz na řidičskou anamnézu a její reflexi řidičem se klade ve Švýcarsku, Německu, na Slovensku a v Polsku. Slovensko, Polsko a Portugalsko jsou státy, kde má psycholog velmi podrobně předepsáno, co je třeba vyšetřit, zatímco třeba Dánsko se spíše soustředí na vyloučení pro řízení nebezpečných diagnóz, jako jsou demence či drogová závislost.

Mezi jednotlivými státy je velký rozdíl v tom, jakou volnost dávají psychologovi při výběru vhodných metod. Polsko, konkrétně Polská psychologická asociace, má vlastní metodiku dopravně psychologického vyšetření, podle které je třeba postupovat. Naopak například ve Švýcarsku neexistuje závazné doporučení a mnoho psychologů používá jako hlavní diagnostický nástroj rozhovor. Někde mezi těmito dvěma extrémy se nachází Portugalsko, jehož směrnice přesně definují, co je třeba vyšetřit a v jakém rozsahu, ale metody v nich uvedené jsou pouze příkladem vhodné praxe.

Specifikace metod je předmětem polemiky mimo jiné například ve Finsku, kde nejsou přesné regule, pouze obecná doporučení a vyšetření je často náročné a drahé, jelikož psychologové používají velké množství doporučených metod. Také v Německu existují doporučení, co testovat, ale postup vyšetření se liší mezi jednotlivými spolkovými zeměmi. Velká většina států Evropy, ať již povinně nebo dobrovolně, vyšetřuje pomocí metod Vídeňského testovacího systému či nějaké jiné standardizované metody.

Pro konkrétní představu kritérií týkající se dopravní psychodiagnostiky uvádíme alespoň státy, které sousedí s Českou republikou.

7.1 Německo

V Německu probíhá takzvané lékařsko-psychologické vyšetření (MPU), které je navázáno hlavně na bodový systém. Německy právní řád hovoří o fyzické a duševní vhodnosti (Eignung) k řízení, která je nutná k získání a držení řidičského průkazu. K získání obvyklého ŘP není nutné vhodnost vyšetřovat, pokud o ní nejsou pochybnosti. Tzv. lékařsko-psychologické vyšetření (Medizinisch-Psychologische Untersuchung – dále jen MPU) je komplexní vyšetření, které má psychologickou i lékařskou část. MPU neprovádí jednotlivé osoby, ale celá instituce, která má své řídící osoby, manažery kvality, technické znalce apod.

Německy právní řád hovoří o fyzické a duševní vhodnosti (Eignung) k řízení, která je nutná k získání a držení ŘP. K získání obvyklého ŘP není nutné vhodnost vyšetřovat, pokud o ní nejsou ze stran autorit podílejících se na vydání ŘP pochybnosti. Žadatelé o řidičsky průkaz musí splňovat nezbytné fyzické a duševní předpoklady. Tyto předpoklady nesplní, pokud trpí určitou nemocí nebo vadou (např.

špatným zrakem, špatným sluchem, nemocí srdce nebo oběhové soustavy, cukrovkou, duševní chorobou, atd.).

Doklad o vhodnosti k řízení je třeba předložit vždy k žádosti o ŘP skupin C, C1, CE, C1E, D, D1, DE nebo D1E spojených se zodpovědností za přepravované osoby a zboží.

MPU je nutnou podmínkou pro znovuzískání odebraného ŘP. To se nejčastěji děje za těžké dopravní přestupky, řízení pod vlivem alkoholu a omamných látek, získání plného počtu bodů v bodovém systému. Od věku 50 let je třeba žádat o prodloužení řidičského průkazu skupiny C a D každých 5 let, podmínkou tohoto prodloužení je i lékařsko-psychologické vyšetření. V těchto případech by měla testována zátěž a stres, orientace, koncentrace, pozornost, reakční schopnosti.

Přesný postup vyšetření se liší dle jednotlivých spolkových zemí. MPU i dopravně-psychologické poradenství jsou vázány na bodový systém, kdy po dosažení plného počtu bodů (18) následuje odebrání ŘP a k jeho znovuzískání je třeba projít MPU. V případě, že se člověk hranici 18 bodů blíží, mohou mu byt body za účast na dopravně psychologických konzultacích smazány.

Metody psychologického vyšetření řidičů

Směrnice pro zkoušku způsobilosti k řízení a kritéria pro rozhodování ve zdravotně psychologické zkoušce ke způsobilosti k řízení formuluje pravidla při hodnocení způsobilosti k řízení. Psychologické vyšetření zahrnuje hlavně explorační rozhovor odpovídající zakázce, tedy tomu, zda důvody, které v minulosti vedly k odebrání ŘP, již pominuly.

V rozhovoru se probírá celková anamnéza a minulé dopravní prohřešky, jejich následky i předcházející události a způsoby zvládnutí tak, aby se zabránilo jejich opakování. Kromě obvyklých náležitostí zprávy z psychologického vyšetření vede posudek z MPU k jednomu z následujících závěrů:

- pozitivnímu, tj. nejsou žádné deficity, které by vylučovaly vhodnost (popř. jsou vyjmenovány podmínky či omezení),
- negativní s doporučenými opatřeními, tj. existují výhrady vůči vhodnosti, ale mohou byt odstraněny účastí v kurzu dle § 70 FeV,
- negativní, tj. existují deficity vylučující vhodnost. Klientovi jsou v každém případě poskytnuta různá doporučení, jak zlepšit podmínky své způsobilosti, např. pokud jde o drogy či alkohol, tak léčba závislosti, terapie, účast ve svépomocných skupinách atp.

Specifikace minimálního vybavení pro oblast psychologických šetření v rámci MPU zahrnuje následující popis toho, co mají vyšetřovací prostředky, resp. postupy zachytit: psychofyzické schopnosti, výkonnostní charakteristiky a způsobilosti vztahující se k dopravě (např. psychometrické postupy ke zkoumání distribuce pozornosti a její pracovní výkonnost, zrakové vnímání a orientace, rychlost a jistota reakcí i inteligenci); obecnou životní a dopravní anamnézu a postoje a názory

(např. dotazníkem na osobní údaje, systematickým exploračním schématem, testy osobnosti).

Vídeňský testovací systém je používán u většiny dopravně psychologických hodnocení. Další používané systémy jsou Corporal program package a zastaralý ART 2020 Rakouské rady bezpečnosti silničního provozu. Příkladem metod použitelných k MPU je set obsahující následující:

- COG – Cognitrone,
- DT – Test rozhodování (Determinationstest),
- LVT – Test zrakového sledování (Linienverfolgungstest),
- RT – Test reakcí (Reaktionstest),
- ATAVT – Adaptivní tachiskopicky test vnímání pro dopravu (Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest).

Hodnocení efektivity bodového systému a prvků na něj navázaných, jako jsou kurzy a MPU, probíhá téměř neustále.

7.2 Polsko

Polsko má velmi dobře propracovaný systém psychologického testování řidičů. Povinné normy jsou zavedeny legislativně, metodiku má pod kontrolou Polská psychologická asociace. **Testováni jsou řidiči z povolání.** Dále také ti, kteří často porušují dopravní předpisy.

Povinnost psychologického přezkoušení je v zákoně implementována v normách Dz.U. Nr 69, poz. 622 a Dz.U.Nr 178, poz.1264. Psychotesty byly zavedeny jako reakce na vysokou míru nehodovosti. Psychologové, kteří testují řidiče, musí mít speciální kvalifikaci vyžadovanou polským právem Dz.U.Nr 36, poz.41620.

Psychologické testy musí povinně podstupovat profesionální řidiči, instruktoři řízení a inspektoři (zkoušející), řidiči, kteří porušili vyhlášku (bylo jim uděleno určité množství bodů), řidiči zadržení pro jízdu v opilosti a řidiči s vysokým množstvím nehod. Psycholog provádějící dopravně psychologické vyšetření musí byt evidován v registru psychologů oprávněných k provádění psychologického výzkumu.

Při stanovení mentální způsobilosti bere psycholog v úvahu údaje z rozhovoru a pozorování, výsledky psychologických proměnných (kognitivní, psychomotorické funkce, psychofyzické funkce, osobnostní rysy, temperament) a popis automobilové nehody (pokud byla daná osoba doporučena k testům právě kvůli ní). Zpracování a vydání jednoho ze tří rozhodnutí:

- kladné rozhodnutí – má psychické predispozice k řízení,
- negativní rozhodnutí bez omezení – trvalý nedostatek psychologické predispozice k řízení,
- dočasné negativní rozhodnutí – nedostatek psychologické predispozice k řízení. V takovém případě psycholog určí dobu, za kterou má byt zkouška zopakována.

Metody psychologického vyšetření

V Polsku je problematika psychologického testování řidičů propracována velmi důkladně. Specifické testy zkoumají psychomotorické schopnosti, mentální úroveň a osobnostní charakteristiky. Jejich celkový popis vychází z metodiky s názvem Metodyka psychologicznych badań kierowców (Metodika psychologického testování řidičů 21).

Testy jsou zaměřené na psychomotorické schopnosti, v rámci nichž se zkoumá reakční čas, odhad vzdálenosti, odhad rychlosti, noční vidění a vidění za šera, citlivost na vyrušení, vizuální a pohybová koordinace. Dále na mentální úroveň, kterou postihují testy inteligence, pozornosti a paměti. Z osobnostních rysů se hlavně vyšetřuje eventuální neuroticismus, extraverze a psychoticismus. U rysů temperamentu se sledují připravenost (alertness), perseverance, senzorická citlivost, emocionální reaktivita, vytrvalost a aktivita. Pro testování psychomotorických schopností se v Polsku používají:

- měřič reakčního času (MRK), který zjišťuje rychlost reakcí na psychologické stimuly a jejich uniformitu, studuje komplexní reakční čas – reakci na zvukové a světelné podněty v komplexní situaci;
- wirometr (WIR/1.0 TB) testující schopnost vnímání pohybu a odhadu rychlosti;
- elektronicky stereometr, který zkoumá plánování a odhad vzdálenosti;
- noktometr (4/1.0 TB) postihující vidění ve tmě a citlivost na oslnění;
- křížovy test, který sleduje časové reakce na stimuly;
- landolt Ring PLAND 1.0 TB pro určení nejnižšího vizuálního prahu.

7.3 Rakousko

V Rakousku je z hlediska psychologického testování řidičů (Verhehrs-psychologische Untersuchung, dále jen VPU) zásadní Zákon o řidičském průkazu, který mimo jiné definuje důvody pro vypracování dopravně psychologického posudku a předepisuje, co je v rámci VPU třeba vyšetřit. Dopravně psychologické vyšetření (VPU) celkově je velmi podobné německému MPU.

V Rakousku je psychologická část vložena i do procesu získávání ŘP, tvoří tzv. 2. fázi tohoto procesu. Sestává se z několika skupinových sezení vedených vyškoleným instruktorem autoškoly či dopravním psychologem a skládá se z následujícího:

- 6 × 50 min. tréninku zaměřeného na bezpečné řízení,
- 2 × 50 min. probírání psychologických aspektů řízení.

V Rakousku existují nápravné kurzy pro řidiče, kterým byl odebrán ŘP a jsou zaměřeny na řízení pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek a na řidiče páchající vážné dopravní přestupky. Kuratorium pro dopravní psychologii (Kuratorium für Verkehrspsychologie) je hlavní institucí, která může provádět VPU i zmíněné nápravné kurzy pro řidiče. V Rakousku je z hlediska psychologického

testování řidičů zásadní Zákon o řidičském průkazu – nařízení o zdravotním stavu (Führerscheingesetz Gesundheitsverordnung, FSG-GV).

§ 17 definuje důvody pro vypracování dopravně-psychologického posudku. Psychologický posudek je třeba u odebraného ŘP;

- žádá o ŘP třídy D, když existují pochyby o jeho vhodnosti k řízení;
- osoba žádá o znovu vydání odebraného ŘP,
- řidič řídil vozidlo pod vlivem návykových látek nebo drog (§ 14 FSG-GV);
- žadatel o zkušební řidičsky průkaz skupiny B, pokud jeho rodič nebo poručník nepotvrdí, že je žadatel dostatečně intelektuálně vyzrálý a společensky zodpovědný;
- žadatel o řidičsky průkaz nesplnil teoretickou část řidičských zkoušek na pět pokusů nebo praktickou část na 4 pokusy a jeho řidičské schopnosti (obzvláště inteligenční a paměťové) nejsou dostatečné;
- osoba by mohla mít sníženou schopnost řídit nebo není schopna se přizpůsobit podmínkám silničního provozu na pozemních komunikacích.

Snížená schopnost řízení se předpokládá, pokud osoba již způsobila dopravní nehody. Nedostatečná schopnost přizpůsobit se podmínkám silničního provozu se předpokládá, pokud byl osobě odebrán řidičsky průkaz třikrát během pěti let nebo pokud byl řidič usvědčen z řízení pod vlivem alkoholu při překročení obsahu alkoholu v krvi 0,8 mg/l nebo odmítl podstoupit dechovou zkoušku. V takovém případě:

- lze u osoby předpokládat nedostatečná intelektuální vyzrálost nebo snížení schopností z důvodu vysokého věku;
- žadatelem je osoba, u které je nejistá „spolehlivost při řízení“ (např. osoby, které způsobily zločin při obzvláště bezohledném chování, jako jsou napadení, loupež, znásilnění, zabití, atd.).

Zde úřady rozhodují případ od případu (§ 7 FSG-GV). § 18 předepisuje zaměření vyšetření: vnímání, reakce – zejména rychlost a jistotu rozhodování, reakce, odolnost ve smyslu zdržení se nevhodných reakcí, pozornost, senzomotoriku, inteligenci a paměť. Při žádosti o znovu vydání ŘP je dále nutno vyšetřit společenskou odpovědnost, agresivitu a dle cíle vyšetření i tendenci a motivaci k nevhodnému chování (alkoholismus apod.).

Metody psychologického vyšetření

Používání konkrétních metod zajišťují instituce, které patří k Expertnímu systému pro dopravu (Expertensystem Verkehr30). V Rakousku se používají všechny metody Expert System Traffic a také některé další metody Vídeňského testovacího systému (Vienna Test System)., například WRBTV – Vídeňský test riskování pro dopravu.

V Rakousku probíhá evaluace používaných postupů. Například Risser et al. (2008) hodnotí validitu VPU, přičemž jako vnější kritérium používají výsledek ze standardizované praktické řidičské zkoušky. Mynttinen et al. (2009) hodnotí přínos a efekt psychologicky zaměřené druhé fáze získávání ŘP.

7.4 Slovensko

Na Slovensku jsou povinni podrobit se psychologickému vyšetření všichni žadatelé kromě těch, kteří žádají o ŘP typu A a B. Před zavedením nového zákona je povinně realizovali pouze řidiči autobusů. Psychologické testy řidičů jsou na Slovensku kontroverzním tématem. Řidičům a celé veřejnosti se nelíbí vysoké pokuty i to, že psychotesty je potřebné nejen absolvovat, ale také mít doklad o jejich absolvování u sebe. Jde obzvlášť o skupinu řidičů typu C a vyšší.

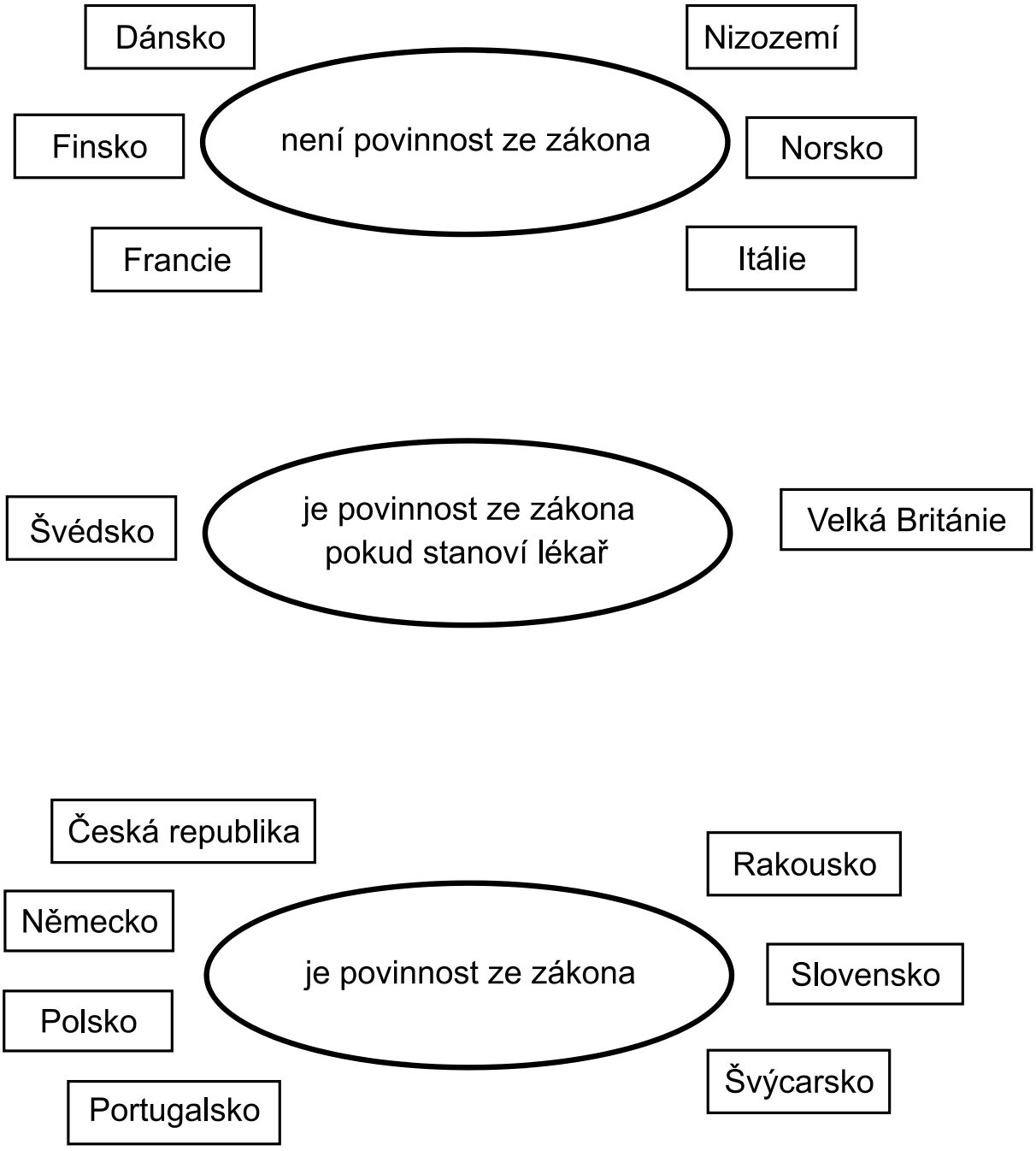
Kritéria posuzování psychické způsobilosti řidičů stanovuje příloha č. 10 vyhlášky č. 9 / 2009 Sb. z. Psychologickým vyšetřením řidiče se posuzuje:

- intelekt - obecné rozumové schopnosti pod úrovní podprůměru populace;
- analfabetizmus;
- výkonové dispozice na úrovni podprůměru populace:
    - pozornost v zátěži (koncentrace, selektivita, distribuce, rozsah);
    - psychomotorické tempo;
    - senzomotorická reaktivita a koordinace (rychlost a přesnost senzomotorických reakcí na sérii vizuálních a zvukových podnětů);
    - rozhodovací procesy;
    - paměť – krátkodobá, dlouhodobá, operační;
    - pokud jde o řidiče vozidla s právem přednostní jízdy nebo o řidiče vozidla přepravujícího nebezpečné věci, zkoumá se i schopnost periferního vnímání pomocí přístroje na měření periferního vnímání.

Metody psychologického vyšetření

Na Slovensku se pro dopravně-psychologickou diagnostiku také využívá Vienna Test System, schváleny Slovenskou komorou psychologů. Náklady spojené se prozkoumáním zdravotní, psychické anebo odborné způsobilosti uhradí ten, kdo je povinny se jí podrobit, tedy řidič. Na Slovensku se věnuje značná pozornost problematice bezpečnosti na cestách a v dopravě. Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací vytvořilo program BECEP (Bezpečnost silničního provozu), v rámci kterého organizuje různé kampaně pro širokou veřejnost a účastníky silničního provozu.

Obr. 7 názorně ukazuje, ve kterých evropských zemích je povinnost ze zákona realizovat psychologické testování profesionálních řidičů a ve kterých zemích tato povinnost není.



Obr. 7 Psychologické testování profesionálních řidičů skupiny C, D, E v evropských zemích

Zdroj: Zaoral et al., 2010

Tabulka 14 sumarizuje orientační povinnosti psychologického vyšetření ostatních řidičů v jiných evropských zemích.

Tab 14 Psychologické vyšetření ostatních řidičů v jiných evropských zemích:

Dánsko	psychiatrické a neurologické vyšetření u řidičů nad 70 let
	při odebrání ŘP z důvodu alkoholu musí řidiči podstoupit speciální kurs „psycho edukace“
Finsko	neuropsychologické vyšetření u žadatelů o ŘP trpícími různými nemocemi, které omezují kognitivní schopnosti
	psychologické vyšetření u žadatelů o ŘP nad 70 let, včetně dozoru psychologa při testovací jízdě autem
Francie	psychologické vyšetření u odebraných ŘP a žádání o navrácení, včetně možnosti psychoterapie dopravního chování
	výchovně – vzdělávací programy pro prevenci chování řidičů za volantem
Itálie	psychologické vyšetření u žadatelů o ŘP nad 65 let a doporučení od lékaře
Německo	psychologické vyšetření při bodovém systému (18 bodů)
	psychologické vyšetření u znovuzískání ŘP, odebraného díky alkoholu, drogám, závažným dopravním přestupkům
Nizozemí	řidič – nováček musí projít kurzem „Alcohol – free“
	lékařské vyšetření musí mít řidič sk. C, D, E a zároveň řidiči nad 70 let
	žadatelé o ŘP od 17 let mají možnost tzv. „doprovázení řízení“, tj. řízení se zkušeným řidičem
	psychologické vyšetření je povinné u pilotů
	speciální „výchovný program“ pro řidiče se vztahem k alkoholu
Polsko	psychologické vyšetření dále povinné u instruktorů řízení, inspektorů, řidičů po vybodování, nebo po odebrání za alkohol, drogy, závažné dopravní přestupky
Portugalsko	psychologické vyšetření u žadatelů o ŘP o obnovení
	psychologické vyšetření u řidičů sk. B tam, kde stanovil lékař, u řidičů nad 70 let
	řidičů sk. B, kteří řídí zásahové vozidlo, hasičský vůz, přepravuje děti, taxi služby
Rakousko	psychologické vyšetření u žadatelů o ŘP sk. B – sezení s dopravním psychologem, zpětné informace o dopravním řízení a chování
	psychologické vyšetření u znovuobnovení ŘP, odebrání díky alkoholu, drogám, závažným dopravním přestupkům
	psychologické vyšetření, kdy žadatel nesplnil technickou část zkoušky
Slovensko	psychologické vyšetření u žadatelů sk. B nad 65 let psychologické vyšetření o ŘP sk. C, D, E
Švédsko	psychologické vyšetření, pokud stanoví lékař, u všech sk. B, C, D, E
Švýcarsko	psychologické vyšetření u žadatele o ŘP, který neuspěl u řidičských zkoušek
	psychologické vyšetření u žadatelů nad 65 let
	psychologické vyšetření u řidičů, kteří spáchali tři závažné dopravní nehody, pod vlivem alkohol, drog
	psychologické vyšetření u železničních vozidel
Velká Británie	lékařské vyšetření u žadatelů o ŘP všech skupin
	neurologické vyšetření u zjevných onemocnění
	psychologické vyšetření u všech ŘP, pokud stanoví lékař

Zdroj: Zaoral et al., 2010

8 Shrnutí teoretické části

Teoretická část disertační práce čtenáře uvádí do základních terminologických pojmů řidiče z povolání pro nákladní a osobní dopravu. Existují jasně definované měkké kompetence, obecné dovednosti, odborné znalosti a dovednosti, včetně zdravotních předpokladů, které jsou definovány katalogem prací podle povolání a stupňů (www.katalog.nsp.cz). Cílem disertační práce je však hledat všechny psychologické souvislosti, které se účastní na formování osobnostního profilu profesionálních řidičů. Do komplexnosti šíře daného tématu jsem zahrnula všechny zdroje příjmu a zpracování informací s řízením motorových vozidel, na kterém se podílí vnímání, pozornost, paměť, myšlení a rozhodování. Za důležitou považuji i motoristickou inteligenci, která podle Golemana (1997) hraje u profesionálního řidiče při zpracování a regulaci emocí. Pro řidiče se stává základním „odrazovým můstkem" pro jeho další reakce (Mikšík, 2003).

Primárním zájmem disertační práce je však osobnost profesionálního řidiče, která se stává rozhodujícím činitelem v dopravní bezpečnosti. Sledování všech osobnostních dimenzí mě proto směřuje k internímu sledování osobnostních vlastností v určité komplexnosti. Tuzemské i zahraniční výzkumy dokládají, že v osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost (Havlík, 2005). Osobnost je ovlivněna temperamentem (Eysenck, 1960; in Cakirpaloglu,2012). Řidiči selhávají, jsou-li emočně nevyvážení a jsou málo odolní ve stresových situacích. V dopravním chování mají pak sklon k úzkosti, náladovosti, vznětlivosti a ke zkratovitým reakcím (Havlík, 2005). Dynamickou složku osobnosti tvoří motivace a cíle. Näätanen a Summala (1974,1976) přicházejí s myšlenkou, že řízení je činnost, kde úroveň obtížnosti určuje řidič podle svých motivů. Řidiči nejenže jsou schopni přizpůsobit se změnám na úrovni obtížnosti dopravní situace pomocí modifikace jejich úsilí, ale také jsou schopni určit povahu a stupeň obtížnosti těchto různých situací. Ve finále jsou řidičovy reakce podřízeny i jeho morálkou, která souvisí se systémy pravidel a omezení dané kultury a společnosti (Rycroft, 1979).

V další části teorie se zabývám vlivem agresivity, emocemi, hněvem a úzkostí v dopravě. Dopravní psychologie chápe pojem „agrese" jako projev chování řidiče a pojem „agresivita" jako osobnostní rys. Agresivní řízení je definováno jako „ovládání motorového vozidla způsobem, který ohrožuje nebo téměř ohrožuje osoby či předměty" (Šucha et al., 2009, 76). Do tohoto chování lze zahrnout mnoho přestupků jako nedodržování bezpečné vzdálenosti, zneužívání potkávacích světel, nedovoleném přejíždění apod. Výzkumy dále potvrzují, že s agresivitou za volantem se můžeme setkat i u jedinců, kteří se v běžném životě agresivně neprojevují (Smith et al., 2006). Agresivně zpravidla řídí jedinci s vysokou mírou sebedůvěry, snaží se prosadit za každou cenu, potřebují být nejlepší, zakrývají pocit méněcennosti a v běžném životě reagují podrážděně, náladově a vznětlivě (Hamerníková, 2009). Agresivní řidiči jsou nápadní svým stylem jízdy a chování (Kořán, 2009). K lepšímu pochopení

agresivnímu stylu řízení přispěla i studie Stanislawa (2007), která se pokusila najít vztah mezi osobností a demografickými charakteristikami, jež agresivní řízení předpovídá. Muži mají tendenci řídit agresivněji, což může být dáno spíše fyzickou agresí. Na snižování agresivity se podílí i věk (Smith et al., 2006). Další výzkumy se zaměřily na vztah mezi chováním v rámci agresivního řízení a chováním, které může roztříštit řidičovu pozornost, jako je psaní SMS, používání mobilu. Závěry potvrzují, že agresivní řízení a řízení s roztříštěnou pozorností spolu velmi korelují (Stanislaw, 2007).

Další důležitou osobnostní složkou jsou emoce, které nás provázejí v každodenním životě, takřka ve všech životních i profesních rolích (Stuchlíková, 2002). Negativní emoce, jako je smutek, způsobuje pozornostní zúžení na zpracování běžných prvků při řízení. Řidič potřebuje delší reakční čas, dochází k narušení úsudku v rozhodování (Power & Dalgleish, 2008). Emoční prožívání má své důsledky. Lerner et al., (2003) potvrdil, že rozzlobený řidič bude pravděpodobně vnímat provoz jako méně riskantní než úzkostný řidič. Vztek, úzkost a štěstí má souvislosti s osobnostními charakteristikami (Mecken, 2002). Další rozsáhlá studie třech evropských zemí potvrzuje výsledky (Lajumen 2001), že hněv evokuje rychlost, která může mít vliv na dopravní nehodu. Názory na vliv úzkostnosti se však liší. Někteří autoři uvádí, že úzkostní řidiči více chybují, řídí rizikově, jiní úzkostnost vidí jako dispozici vedoucí k opatrnější jízdě. Úzkostnost a nerozhodnost vedou k tomu, že se takový řidič dlouho odhodlává k předjetí (Havlík, 2005). Mesken (2007) popisuje, že úzkost stoupá s vnímaným rizikem ohrožení bezpečnosti a situační atribuce, zatímco hněv souvisí spíše s obviňováním jiných osob.

Sekundární faktory osobnosti mají dimenze extraverze – introverze, úzkostnost – integrace, senzitivita – rozumovost, rezignace – vzdornost, inteligence – mentální tupost. Osobnost člověka je ve značné míře ovlivněna působením pětice těchto bazálních faktorů a různé kombinace a intenzity dimenzí určuje specifičnost osobnostní skladby (Cakirpaloglů, 2012). Jsou situace, kdy introvertní jedinci své uzavřenější a umírněné projevy chování využívají jako přednost – konkrétně lépe zvažují rizika, umí se lépe soustředit, jsou trpěliví a empatičtí (Demlingová, 2012). A naopak jejich introvertní povaha může se stát překážkou či závažným problémem v daném chování jako je přehnaná opatrnost, nepružnost, přeceňování signálů nebezpečí (Cainová, 2011). Přednosti a překážky vidíme i u extravertních jedinců. Jejich předností je flexibilita, rychle reagují na možné nebezpečí, podstupují riziko, rychle se umí rozhodnout. Otevřené chování má však i překážky v podobě lehkomyslnosti, netrpělivosti, agresivních reakcí, útočnosti, impulzivnosti, nesoustředění se, vztah k rozptylování se (Cainová, 2011).

Další část teoretické části disertační práce je věnována typologiím řidičů, které mají za cíl kategorizovat typy chování, osobnostní profily a vysvětlit řidičovo dané chování. Ulleberg (2001) ve svém výzkumu rozlišil šest subtypů osobnosti řidiče a identifikoval dva nejrizikovější subtypy. K nejrizikovějším řidičům patří muž s nízkou mírou altruismu a úzkosti, vysokou úrovní sensation seeking, neodpovědností a agresí za volantem. Druhou rizikovou skupinou jsou řidiči s vysokou tendencí

vyhledávat zajímavé podněty, agresivní, úzkostní a se sklonem k hněvu pří řízení. Quenaulten (in Štikar, et al., 2003) vytvořil typologii řidičů a nabízí čtyři hlavní skupiny – bezpeční řidiči jako emočně vyrovnaný, respektující pravidla silničního provozu, s přiměřenou sebedůvěrou, spolehlivostí a svědomitostí. Dále nerozvážní řidiči, kteří jsou nerozvážní, často realizují nezvyklé manévry při jízdě. Disociačně aktivní řidiči mají vztah k riskování, často předjíždějí, mají sklony k předvídatelnému a netrpělivému chování. Disociačně pasivní řidiči se sklony k netečnosti, k netrpělivosti mají sklony k podceňování situací na silnici.

Řízení motorových vozidel je dovednost a k jejímu správnému a bezpečnému vykonávání je vyžadovaná potřebná koordinovanost a plynulost pohybů průměrně rychlé psychomotorické tempo, senzomotorická koordinace spojená s pozorností, vnímáním, rozhodováním a reagováním (Havlík, 2011). Nároky spojené s řízením vozidla se u profesionálních řidičů výrazně liší od nároků na řidiče řídící osobní nebo nákladní auto jen občas. Mezi specifika práce profesionálního řidiče patří zodpovědnost za životy desítek osob ve voze (pokud je řidičem hromadné dopravy) a také zodpovědnost za svůj přístup je své osobnosti. Konkrétně schopnost udržet po celou pracovní dobu nejen pozornost, úsudky v rozhodování, ale i své emoční vyladění. S tímto souvisí fakt, že řízení auta klade vysoké nároky na psychické i fyzické schopnosti řidiče. Na osobnost řidiče je nutně kladena zátěž, se kterou se musí umět vyrovnat. K hlavním zdrojům psychické zátěže je zátěž senzorická, mentální, emoční (Havlík, 2005). K dalším zdrojům stresu je konkrétní pracovní prostředí, jako jsou vibrace, hluk na silnici, střídání extrémních teplot (Štikar et al., 2003). Mezi faktory subjektivně pociťované zátěže u řidičů veřejné dopravy patří především jízda v nepříznivých podmínkách, jízda jednotvárnou krajinou s minimálním provozem, monotónní jízda, jízda na kluzké vozovce, špatně organizovaná pracovní činnost, konflikty na pracovišti, přesčasy a další (Havlík, 2005).

Rizikovým jednáním se rozumí činnost jedince, která je sociálně nepřijatelná a je při ní reálná hrozba negativních důsledků (Štikar, 2006). Pokud se hodnotí osobnostní rysy a rizikové jednání řidiče, tak je kladen velký důraz na postoje řidiče a respektování pravidel, včetně tendencí k rizikovým stylům řízení. Za rizikového řidiče je považován jedince emočně nestabilní, extravertní a hůře se adaptující (Zaoral, 2012). Úspěšní řidiči bez nehod jsou lidé s převahou silnějšího a pohyblivějšího nervového systému, s přiměřenou strukturou vlastností z obou uvedených typů – vyrovnanost, přizpůsobivost, pohotovost, rozvážnost, obezřetnost, trpělivost, předvídanost, rozhodnost (Havlík, 2005). Matthews et al. (1991) zjistili, že na základě Eysenckova dotazníku se dá predikovat chování a míra nehodovosti. Studie ukázala na vyšší výskyt nehod u extravertů, kdy hlavním důvodem je jejich větší tendence k riskování. Štikar et al. (2003) dodávají, že tito řidiči jsou excentričtí, impulzivní nebo psychopatičtí. Řidiči věkově, osobnostně a sociálně nezralí mají často nízký sklon k zodpovědnosti vůči druhým, mají nedostatečně rozvinutou schopnost anticipace, vyhledávají situační vzrušení a dobrodružství, přeceňovanou sebejistotu kompenzují méněcenností (Stojan et al., 2008).

Významnost sledování osobnostních proměnných a důležitých predispozic profesionálního řidiče se stala důležitou inspirací pro vznik zákona, který stanovuje řidičů z povolání a řidičů s odebraným řidičským průkazem v České republice nutnost se podrobit dopravně psychologickému vyšetření (z. 361/ 2000 Sb). Dopravně psychologické vyšetření je především zaměřeno na zjištění kognitivních výkonových aspektů, osobnostních profilů a dalších atribut, které sledují vztah k rizikovému chování, antisociálním postojům, úrovni anticipace, atribuce a vztah k agresivním tendencím jejich chování v silničním provozu (Černochová, 2012). Ke zjištění osobnostních profilů dopravní psychologie může vycházet ze známých, již standardizovaných dotazníků. Patří sem NEO pětifaktorový osobnostní inventář, Cattellův 16 PF, Freiburský dotazník, IHAVEZ a další. Za účelem posílit dopravní diagnostiku v České republice pro zjištění osobnostních profilů řidičů nejenom v běžném sociálním životě, ale i v dopravním prostředí, prošel dotazník TVP - Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti standardizací. Dotazník TVP se opírá o pětifaktorovou osobnostní teorii NEO, kterou představuje pět osobnostních dimenzí, tj. extraverze, emoční labilita, otevřenost vůči zkušenosti, přívětivost a svědomitost. Zvláštností osobnostního dotazníku TVP je paralelní zařazení dopravně specifických a situačně nezávislých aspektů založených na tomto pětifaktorovém modelu (Spicher & Hansgen, 2000; in Rudá & Černochová, 2016).

Mezi jednotlivými evropskými zeměmi existují velké rozdíly v zakotvení dopravně psychologického vyšetření v legislativě. Celkově jsou v Evropě přísnější pravidla pro řidiče převažující osoby s řidičským průkazem kategorie C a vyšší. Zákonná povinnost dopravně psychologického vyšetření se realizuje kromě České republiky i v dalších evropských zemích jako je Německo, Polsko, Rakousko, Slovensko, Švýcarsko a Portugalsko. Celospolečenským problémem v silničním provozu zůstává stav nehodovosti. Odborníci hledají příčin nehod, hledají příčiny problémů na našich silnicích, kde ročně umírá desítky tisíc lidí. Dopravní psychologové se snaží hledat důvody, které vedou k bezpečnému (úspěšnému) či rizikovému (neúspěšnému) profilu řidiče.

Teoretická část disertační práce mi dala velký podnět k tomu, abych se ve výzkumné části přímo zaměřila na celospolečensky diskutovaný problém, jaký by měl mít řidič ambice, schopnosti, chování i osobnostní profil, aby uspěl ve svých reakcích a pozitivně obhájil roli řidiče. Konkrétně je cíl empirické části zaměřený na zjišťování osobnostních dispozic u řidičů profesionálů.

Empirická část

9 Výzkumný problém

Celospolečenský problém týkající se dopravní problematiky stále intenzivněji směřuje dopravní psychology k hledání nástrojů, které by odhalovaly příčiny dopravních kolizí moderní civilizace. Zjednodušíme-li širší kontext problému na osobnostní profily řidičů, úkolem dopravních psychologů je potřeba přinášet stále více validních informací o dispozicích a schopnostech osoby, která řídí vozidlo a je součástí dopravního systému.

Předpoklad výzkumu se opírá o výsledky dlouhodobých zahraničních u tuzemských výzkumů dopravní psychologie. „ V osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost, dále pak altruismus vyjádřený snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování“, uvádí Havlík (2005, s.13). Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003) dokládají, že řidiči s větším počtem nehod jsou egocentričtí, impulzivní nebo psychopatičtí.

Vztah osobnostních rysů a rizikového řízení lze konceptualizovat prostřednictvím postojů řidiče (Ulleberg & Rundmo, 2003). Postoje rizikových řidičů se nejvíce týkají faktorů, jako jsou poslušnost k pravidlům silničního provozu, tendence riskovat nebo mít pozitivní postoje k dopravních zácpách (Yilmaz & Celik, 2004). Vavrikovy studie (1997) také poukazují na to, že rizikové vlastnosti řidiče určují vysokou míru dominance, sebevědomí, afiliace a sklonu k exhibici. Pozitivní korelaci extraverze s dopravními nehodami potvrdila i Lajunena studie (2001).

Mesken et al. popisují jako nejčastěji prožívané emoce za volantem hněv, úzkost a štěstí. Úzkostnost stoupá s vnímaným ohrožením bezpečnosti a situační ohrožení, zatímco hněv s obviňováním jiných osob (Mesken et al, 2007). Havlík (2005) také potvrzuje, že úzkostně přecitlivělý řidič jede neklidně a nejistě. Ovšem Stephens a Groegar (2009) uvádí, že úzkostní řidiči naopak řídí opatrněji. Můžeme předpokládat, že názory na vliv úzkostnosti se liší, někteří autoři studií uvádějí, že úzkostní řidiči více chybují, řídí rizikověji, jiní úzkostnost vidí jako dispozici, která vede k opatrnosti.

Posledním aspektem osobnosti, kterým se chceme ve výzkumu zabývat je sebekontrola a svědomitost. Castello & Pérez (2004) ukazují na fakt, že citlivost na odměnu je silnějším prediktorem podporujícím porušování pravidel než citlivost na trest jako prostředek odrazující od porušení pravidel. Bone a Mowen (2006) prokázali, že svědomití řidiči častěji uposlechnou dopravní předpisy a jsou ohleduplní k ostatním.

Výzkumná část disertační práce je zaměřena především na profesionální řidiče – a to na jejich osobnostní dispozice a osobnostní inventář kognitivně emotivních predispozic. Vycházím z předpokladu, že dominantní profily, emočně labilní a se vztahem k nerespektování pravidel v silničním provozu inklinují k vyšší nehodovosti a k rizikovějšímu chování v dopravě. Zároveň vycházím z názoru autorů (Ranney,

1994; Riser et al. 1997; Sommer et al. 2008), kteří se shodují v tom, že v současné době není možné přesně specifikovat vazby mezi osobnostními vlastnostmi nebo výkonovými charakteristikami a rizikovým chováním v dopravě. Proto se ve výzkumu omezuji pouze na výčet vlastností osobnosti řidiče, které jako celek do určité míry mohou vykazovat signifikantní vztah k bezpečnému nebo k rizikovému chování v silniční dopravě.

10 Cíle disertační práce, výzkumné otázky a hypotézy

Hlavním cílem našeho výzkumu bylo zjistit ***„Jaké osobnostní faktory mají vliv na bezpečné a rizikové dopravní chování profesionálního řidiče“?*** Za tímto účelem byl realizován smíšený výzkum, který má za cíl popsat osobnostní faktory profesionálních řidičů, jež mohou ovlivňovat určitou míru nehodovosti a rizikového chování v silničním provozu.

V kvantitativním výzkumu bylo stanoveno pět dílčích cílů:

1. cíl: Zjistit, do jaké míry na bezpečnost řidiče profesionála má vliv vztah **k emocím, k bagatelizaci a k reaktanci** (nerespektování pravidel a norem).

2. cíl: Zjistit, k jakým **osobnostním dimenzím** inklinují bezpeční profesionální řidiči.

3. cíl: Zjistit čím je ovlivňována **extraverze** v dopravním chování profesionálního řidiče.

4. cíl: Zjistit čím je ovlivňována **svědomitost** v dopravním chování profesionálního řidiče.

5. cíl: Zjistit čím je ovlivňována **emoční stabilita** v dopravním chování profesionálního řidiče.

Další část empirického výzkumu je kvalitativní substudie, která se zaměřuje na dva výzkumné cíle:

1. Zjistit souvislost mezi rodinným, výchovným a sociálním působením v procesu rozhodování zastávat pozici řidiče z povolání.

2. Zjistit, v čem spočívá subjektivně vnímaná významnost pracovního zázemí řidiče profesionála.

Výzkumné otázky a hypotézy kvantitativního výzkumu:

1. cíl:

1VO: Jaké dimenze z dotazníku TVP sytí konstrukt bezpečného profesionálního řidiče?

H1: Existuje statisticky signifikantní vztah mezi emocemi v životě a bezpečným profesionálním řidičem.

H2: Existuje statisticky signifikantní vztah mezi emocemi v dopravě a bezpečným profesionálním řidičem.

H3: Existuje statisticky signifikantní vztah mezi bagatelizací v životě a bezpečným profesionálním řidičem.

H4: Existuje statisticky signifikantní vztah mezi bagatelizací v dopravě a bezpečným profesionálním řidičem.

H5: Existuje statisticky signifikantní vztah mezi reaktancí a bezpečným profesionálním řidičem.

2. cíl:

2VO: Jaké dimenze z dotazníku Cattell 16 PF,5-verze sytí konstrukt bezpečného profesionálního řidiče?

3VO: Jaké dimenze z dotazníku IHAVEZ sytí konstrukt bezpečného profesionálního řidiče?

4VO: Jaké dimenze z dotazníku FPI sytí konstrukt bezpečného profesionálního řidiče?

3. cíl:

5VO: Jak se podílí úroveň aspirace, hladina anticipace, tendence spoléhat na náhodu a sociální exhibicionismus **na extraverzi z dotazníků TVP a IHAVEZ?**

4. cíl:

6VO: Jak se podílí zásadovost, důvěřivost, sebejistota, perfekcionalismus, extraverze, úzkostnost a sebeovládání na **svědomitost v dopravě z dotazníků TVP a Cattell?**

5. cíl:

7VO: Jak se podílí spontánní agresivita, depresivita, trpělivost, vytrvalost a maskulinita na **emoční stabilitě v dopravě z dotazníků TVP a FPI?**

11 Design empirické části a použité metody

Design srovnávací studie byl tvořen kvantitativním sběrem dat, který byl doplněný kvalitativní substudii pomocí pěti případových studií.

Sběr dat kvantitativního výzkumu probíhal v letech 2011–2016. Do výzkumu byly zařazeny výsledky osob, které se zúčastnily psychologického vyšetření za účelem posouzení psychické způsobilosti k řízení vozidla řidičů profesionálů, dále řidičů vybodovaných, řidičů s odebraným řidičským průkazem z důvodů požití alkoholu, drog nebo závažného přestupku či dopravní nehody na dopravně psychologickém pracovišti, s akreditovaným dopravním psychologem Ministerstva dopravy ČR v Táboře a v Českých Budějovicích. Lze tedy předpokládat, že všechny osoby byly motivovány dosáhnout co nejlepšího výsledku ve všech psychologických testech a dotaznících. V čestném prohlášení souhlasily, že jejich výstupy z dat budou použity k výzkumu.

Kvalitativní substudie byla realizována také v daném časovém období na dopravně psychologických pracovištích. Rovněž v čestném prohlášení probandi potvrdili, že jejich nahrávaný rozhovor bude použit jen pro výzkumné účely.

11.1 Základní soubor kvantitativního výzkumu

Základní soubor výzkumu tvořil **1343 respondentů, ve věkovém rozpětí 18-70 let**. Všechny vyšetřované osoby splňovaly základní podmínky psychologického vyšetření, písemně souhlasily, že jejich výsledky budou moci být použity k výzkumnému šetření (viz Tab 15).

Před samotným kvantitativním výzkumem byla realizována v období 1–9/2011 pilotní studie nově zavádějícího osobnostního dotazníku TVP do praxe.

Pilotní studie soustředila n = 742 osob, které byly součástí standardizace osobnostního dotazníku TVP v České republice (Černochová, 2014).

Pro zjišťování cílů disertační práce byl použitý, kromě ostatních, i **osobnostní dotazník TVP – Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti** (Hogrefe-Testcentrum, 2016), který je součástí psychodiagnostických metod pro vyšetření posudku pracovně psychické způsobilosti řidičů z povolání. V následující kapitole jsou použité psychologické metody popsány, text navazuje na kap. 6.

Tab 15 Základní soubor profesionální řidič

Základní soubor profesionální řidič	Počet	Pohlaví	Počet	Věk	Počet	%	Dosažené vzdělání	Počet	%	Kateg.	Počet	%
	1343	Muži	1215				ZŠ+vyučen	918	75.56	bezpečný PŘ (N)	526	57.30
				18-24	122	10.04				rizikový	392	42.70
				25-39	297	24.44	SŠ	270	22.22	bezpečný PŘ (N)	152	56.30
				40-59	596	49.05				rizikový	118	43.70
				60-	200	16.46	VŠ	27	2.22	bezpečný PŘ (N)	19	70.37
										rizikový	8	29.63
		Ženy	128				ZŠ+vyučena	27	21.09	bezpečný PŘ (N)	21	77.78
				18-24	7	5.47				rizikový	6	22.22
				25-39	14	10.94	SŠ	97	75.78	bezpečný PŘ (N)	79	81.44
				40-59	12	9.38				rizikový	18	18.56
				60-	3	2.34	VŠ	4	3.13	bezpečný PŘ (N)	2	50.00
										rizikový	2	50.00

Tab 16 Charakteristika bezpečného a rizikového profesionálního řidiče[1]

profesionální bezpeční řidiči (úspěšní)	s ŘP skupiny C nebo i D
	s max. čtyřmi dopravními přestupky
	doposud bez zaviněné dopravní nehody
profesionální rizikoví řidiči (neúspěšní)	s ŘP skupiny C nebo i D
	s jednou i více zaviněnými dopravními nehodami
	s pěti a více dopravními přestupky
	vybodovaný s odebraným ŘP – důvod alkohol
	s odebraným ŘP – důvod drogy
	se závažným dopravním přestupkem

Další proměnná podle počtu najetých kilometrů v dané charakteristice profilu řidiče z povolání již nebyla zařazena, neboť předchozí pilotní studie ukázala, že významný rozdíl mezi začátečníkem a pokročilým řidiče není.

Charakteristika bezpečného a rizikového profesionálního řidiče byla vytvořena podle doporučení aktualizace „Metodiky 9202“. Metodika je součástí Manuálu doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel (Zaoral, 2010).

[1] skupiny C – nákladní auto nad 7,5 t, skupiny D – autobus, trolejbus, skupiny E – přívěs, skupiny B – osobní automobil

11.2 Popis použitých metod

Design smíšeného výzkumu vychází z kvantitativních a kvalitativních dat. Kvantita obsahuje osobnostní dotazníky, které jsou u naší odborné veřejnosti běžně známy. Prioritní zájem je však soustředěn na dotazník TVP, který se zavádí do psychodiagnostické praxe dopravního vyšetření řidičů ze zákona č. 361/ 2000 Sb[2].

Zjišťování cílů kvantitativní části výzkumu je realizováno těmito metodami:

11.2.1 Osobnostní dotazník TVP – Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti.

Dotazník TVP se opírá o pětifaktorovou osobnostní teorii NEO, kterou představuje pět osobnostních dimenzí, tj. extraverze, emoční labilita, otevřenost vůči zkušenosti, přívětivost a svědomitost. Zvláštností osobnostního dotazníku TVP je paralelní zařazení dopravně specifických a situačně nezávislých aspektů založených na tomto pětifaktorovém modelu. Všechny uvedené škály byly tedy vytvořeny nejen obecně, ale také ve vztahu k dopravě. Je tedy možné vytvořit a vzájemně porovnat „dvojitý profil". Dodatečně byly zařazeny škály: bagatelizace, reaktance (Hogrefe-Testcentrum, 2014).

Výsledný profil dotazníku TVP ukazuje škály na úrovni „životní" a na úrovni „dopravně specifické".

Sebeposuzovací dotazník TVP byl přeložen a po revizi položek ze švýcarského standardizačního vzorku byl v letech 2011–2012 vytvořen český standardizační vzorek (n = 1128 osob, ve věku 19–76 let. Normy byly vytvořeny pro celkový soubor a zvlášť pro osoby ve věku 19–24 let (n = 150), osoby ve věku 25–76 let (n = 964) a také pro muže i ženy, kteří vyplnili dotazník v rámci dopravně psychologického opatření (Černochová, 2016).

Dotazník švýcarského pojetí (formy A, B) má 148 dotazů a další specifickou škálou týkající se zdravotních a somatických obtíží. Po revizi položek na český vzorek byly položky a subškály upraveny a vytvořen jednotný sebeposuzovancí dotazník jedné formy, se 129 sebeposuzovacími dotazy (od zcela nesouhlasím, nesouhlasím až po souhlasím, zcela souhlasím).

Reliabilita (vnitřní konzistence) škál leží mezi 0,64–0,83. Nejnižší reliabilitu vykazují škály přívětivosti. Toto je možné pozorovat i u jiných metod založených na koncepci Big five. Kriteriální validita vycházela z konstrukcí „kritérií rizikového dopravního chování řidiče," kam patří skupiny řidičů s dopravním chováním špatné parkování, porušení rychlosti, jízda pod vlivem alkoholu, zavinění dopravní nehody, spoluviník dopravní nehody, odebraný řidičský průkaz.

V rámci statistického vyhodnocení jsou za průměrné považovány hodnoty 3–6 na devítistupňové škále.

[2] zákon č. 361/2000 Sb, o provozu na pozemních komunikacích

11.2.2 Freiburský osobnostní dotazník – FPI

Vícedimenzionální dotazník je vhodný pro zjišťování významných vlastností osobnosti. Autoři jsou J. Fahrenberg, H. Selg a R. Hampel. T. Kolárik, E. Poliaková a A. Ritomský (1985) upravili dotazník pro české a slovenské uživatele. Dotazník umožňuje diagnostikovat celkem dvanáct osobnostních dimenzí. Na různé výroky probandi mohou odpovědět „souhlasím“ nebo „nesouhlasím“. Výroky se vztahují na momentální prožívání, nálady, zvyky, postoje testovaného.

Dotazník obsahuje více forem – forma C (211 položek), forma A a B (po 114 položkách) a krátkou verzi forma K (76 položek). Pro potřeby výzkumu byla použita forma A. Dotazník sleduje tyto nezávislé dimenze osobnosti: nervozitu, spontánní agresivitu, depresivitu, vzrušivost, družnost, mírnost, reaktivní agresivitu, zdrženlivost, otevřenost, extraverzi – introverzi, emocionální labilitu – stabilitu a maskulinitu – feminitu.

11.2.3 Cattellův osobnostní dotazník 16 PF – 5. verze

R. B. Cattell vyvíjel šestnáctifaktorový osobnostní dotazník 16 PF dlouhou dobu. Od první verze v roce 1949 prošel několika podstatnými změnami. Pátá verze byla vydána v roce 1994, její českou podobu publikovala bratislavská Psychodiagnostika roku 1997. Páté vydání dotazníku bylo vytvořeno kombinací tradiční faktorově analytické a současně položkově analytické metody. Jeho cíl je shodný s původní verzí, měřit základní faktory normální osobnosti.

Kritériem měření byly dotazníky Personality Inventory Revised (NEO-PI-R), California Psychological Inventory (CPI), Personality Pesearch Form (PRF), Myers-Briggs Type Indicator (MBTI).

Normalizační vzorek pro verzi 16 PF-5 tvořilo 2500 osob (1245 mužů, 1255 žen) různého věku a rasového původu. Reliabilita zjišťovaná metodou test-retest se po dvou týdnech pohybovala v rozmezí 0,69–0,87, po dvou měsících v rozmezích 0,56–0,79. Koeficient vnitřní konzistence se pohyboval v hodnotách 0,66–0,86.

11.2.4 IHAVEZ

Vícedimenzionální dotazník IHAVEZ byl vyvinut, verifikován a aplikován jako nástroj k odhalování struktury osobnosti (Mikšík, 1993).

Struktura psychické variabilnosti:

- kognitivní variabilnost (KO) – týkající se kognitivních funkcí, postihování a zpracování komplexu působících situačních proměnných;
- emocionální variabilnost (EM) - týkající se dynamiky prožívání situačních kontextů a jeho důsledků v oblasti kognitivní a konativní;
- regulační variabilnost (RE) – týkající se mechanismů, forem a způsobů spouštění a ovládání interakčních aktivit;
- adjustační variabilnost (AD) – týkající se procesu vyrovnávání se s novými skutečnostmi.

Validita a homogenita dotazníku byla zjišťována na velkém počtu probandů v letech 1980–1993 v ČR, v různých pozicích ve státní správě, v policejních složkách, s potřebou zjišťovat zvládání stresu, odolnost, obezřetnost, regulaci a emoční stabilitu. Koeficient korelace je u daných škál 0,198–0,411 (Mikšík, 1993).

11.3 Použité statistické metody

Dotazníky byly probandy realizovány formou tužka – papír, po té převedeny do počítačového programu Psychosoft a programu HTS (Hogrefe Testsystém), který vypočítal testové skóry.

Všechny nutné statistické výpočty byly realizovány prostřednictvím programovacího prostředí R 3.0.3.

Pro sestrojení modelu, který umožňuje vysvětlit vztah mezi úspěšností, či neúspěšností řidičů a jednotlivými dimenzemi dotazníků CATTELL, IHAVEZ, FPI a TVP bylo sestrojeno několik regresních modelů. Vzhledem k binární povaze závislé proměnné u všech dotazníků (bezpečný x rizikový) byl zvolen přístup prostřednictvím tzv. **logistické regrese** (McCullagh, 1999) spolu s logitovou linkovací funkcí (McCulloch, 2001, Hilbe, 2009).

K odhadu regresních koeficientů u jednotlivých regresních modelů byl použit iterační algoritmus IRWS (Dobson, 2002). Při formulaci jednotlivých modelů byla v případě psychologických dimenzí snaha o respektování ordinálního charakteru těchto dimenzí (bodové škály, např. pro skóre: „VS1A“, „VS2B“, „VS3C“, atd… u dotazníku CATTELL), nicméně v případě takto zadaných modelů (výsledky nejsou zahrnuty) nastaly problémy s konvergencí iteračního algoritmu. Z tohoto důvodu byla přijata „poněkud zjednodušující“ premisa: jednotlivé psychologické proměnné jsou měřeny pomocí vnitřně spojité proměnné, kde existují ekvidistantní vzdálenosti mezi jednotlivými úrovněmi (1-2-3-4-5). Jinými slovy, dále budou tyto dimenze chápány jako spojité proměnné, nikoliv jako kategoriální proměnné. Jde tak o jisté zjednodušení. Tento přístup byl uplatněn při vyhodnocení všech dotazníků (CATTELL, IHAVEZ, FPI a TVP).

Zároveň bylo, vzhledem k značnému množství vysvětlujících proměnných u jednotlivých modelů, přistoupeno k výběru modelů, resp. výběru vysvětlujících proměnných zahrnutých do výsledných logistických modelů k tzv. stepwise proceduře (Fox, 1997). Takový to výběr vysvětlujících proměnných do finálního logistického regresního modelu byl během stepwise procedury optimalizován vzhledem k Akaiakeho informačnímu kritériu AIC (Cameron, 2005). To vše za účelem, aby bylo dosaženo co možná jeho nejmenší hodnoty u každého z budovaného modelu (tj. pro CATTELL, IHAVEZ, FPI a TVP).

K identifikaci potenciálně vlivných faktorů a následnou predikci a vysvětlení jednotlivých dimenzí (emoce, extraverze, svědomitost) byla využita **metodologie regresních stromů**, jejímž principem je metodologie rekurzivního binárního štěpení popsaná v publikaci Breimana, Friedmana, Olshena a Stonea (1984).

Principem možná největšímu poklesu součtu čtverců reziduí (MSE). Techničtější popis přesahuje rámec tohoto textu a lze jej nalézt ve výše citované literatuře.

Na tomto místě je třeba zmínit skutečnost, že vzhledem k účelu výzkumu práce byla prováděna prostřednictvím tohoto přístupu pouze „první část metodologie CART“. Ta spočívala v odvození „rozrostlého“ klasifikačního stromu, ve kterém se projeví všechny důležité prediktory, jež jsou obsaženy v analyzované datové matici. Druhá část této metodologie již nebyla prováděna (jedná se o zpětné prořezání stromu tak, aby bylo omezeno jeho přetrénování).

12 Výsledky

12.1 První cíl kvantitativního výzkumu

Prvním cílem disertační práce bylo zjistit, do jaké míry na bezpečnost řidiče profesionála má vliv vztah k emocím, k bagatelizaci a k reaktanci (nerespektování pravidel a norem).

Při hledání optimálního logistického regresního modelu byly využity následující proměnné dotazníku TVP. Jako binární závisle proměnná „bezpečnost“ a jako vysvětlující nezávislé proměnné (prediktory) pak následující množina: „věk“, „pohlaví“, „úspěch“, „vzděláni“, „extraverzeZ“, „emoceZ“, „svědomitostZ“, „otevřenostZ“, „přívětivostZ“, „bagatelizaceZ“, „reaktance“, „extraverzeD“, „emoceD“, „svědomitostD“, „otevřenostD“, „přívětivostD“, „bagatelizaceD“ (viz legenda♦).

Pro statistickou analýzu (ověření výzkumných hypotéz) byla aplikována binární logistická regrese (LR-stepwise model), čímž získáme „samotné efekty“ jednotlivých dotazníkových škál. Pro přehlednější interpretaci jsou jako vstupní hodnoty použity z-skóry jednotlivých škál.

Induktivní statistiky jsou testována na hladině alfa = 0,05 resp. zvoleny 95% intervaly spolehlivosti.

Výsledky analýzy (regresní koeficienty a p-hodnoty, poměry šancí a jejich 95% intervaly spolehlivosti) jsou prezentovány v tabulkách – Tab 17, Tab 18, Tab 19, Tab 20.

♦ *legenda: extraverze Z, emoce Z, svědomitost Z, otevřenost Z, přívětivost Z ,bagatelitace Z – v životě, extraverze D, emoce D, svědomitost D, otevřenost D, přívětivost D, bagatelizace D – v dopravě*

Tab 17 Tabulka zachycující výsledky sestavených logistických regresních modelů pro dotazník TVP

Proměnné v rovnici	Biseriální koef korel	p-hodnota
ZTVP_extraverzeZ	0.23	< 0,001
ZTVP_emoceZ	0.27	< 0,001
ZTVP_svedomitostZ	0.24	< 0,001
ZTVP_otevrenostZ	0.24	< 0,001
ZTVP_privetivostZ	0.22	< 0,001
ZTVP_bagatelizaceZ	0.23	< 0,001
ZTVP_reaktance	0.12	< 0,001
ZTVP_extraverzeD	0.19	< 0,001
ZTVP_emoceD	0.19	< 0,001
ZTVP_svedomitostD	0.24	< 0,001
ZTVP_otevrenostD	0.20	< 0,001
ZTVP_privetivostD	0.20	< 0,001
ZTVP_bagatelizaceD	0.24	< 0,001

Model logistické regrese - ENTER

Proměnné v rovnici	regr koef	p-hodnota	poměr šancí	95% KONF INT	
				D	H
ZTVP_extraverzeZ	0.120	0.279	1.127	0.908	1.400
ZTVP_emoceZ	0.321	0.010	1.378	1.078	1.762
ZTVP_svedomitostZ	-0.297	0.221	0.743	0.462	1.195
ZTVP_otevrenostZ	-0.039	0.775	0.962	0.735	1.258
ZTVP_privetivostZ	0.056	0.718	1.058	0.778	1.438
ZTVP_bagatelizaceZ	0.045	0.829	1.046	0.694	1.577
ZTVP_reaktance	-0.173	0.033	0.841	0.718	0.986
ZTVP_extraverzeD	0.121	0.231	1.128	0.926	1.375
ZTVP_emoceD	0.050	0.601	1.051	0.872	1.266
ZTVP_svedomitostD	0.151	0.467	1.163	0.774	1.749
ZTVP_otevrenostD	-0.031	0.746	0.970	0.806	1.167
ZTVP_privetivostD	-0.032	0.810	0.969	0.748	1.256
ZTVP_bagatelizaceD	0.418	0.021	1.519	1.064	2.167
POHLAVÍ	0.858	0.001	2.359	1.393	3.994
VZDĚLÁNÍ	0.188	0.187	1.206	0.913	1.593
Konst.	-0.885	0.006	0.413		

-2 Log prav.	Cox & Snell R^2	Nagelkerke R^2
1683.373	.106	.142

Klasifikační tabulka

Pozorování		Předpoklad		
		ÚSPĚCH		% úsp.
		0	1	
ÚSPĚCH	0	320	265	54.7
	1	226	527	70.0
Celkové procento úsp.				63.3

KAPPA = 0.249

Model logistické regrese - STEPWISE

Proměnné v rovnici	regr koef	p-hodnota	poměr šancí	95% KONF INT	
				D	H
ZTVP_extraverzeZ					
ZTVP_emoceZ	0.429	< 0,001	1.535	1.309	1.801
ZTVP_svedomitostZ					
ZTVP_otevrenostZ					
ZTVP_privetivostZ					
ZTVP_bagatelizaceZ					
ZTVP_reaktance	-0.144	.044	.866	.752	.996
ZTVP_extraverzeD					
ZTVP_emoceD					
ZTVP_svedomitostD					
ZTVP_otevrenostD					
ZTVP_privetivostD					
ZTVP_bagatelizaceD	0.361	< 0,001	1.434	1.253	1.642
POHLAVÍ	0.887	< 0,001	2.428	1.482	3.980
VZDĚLÁNÍ					
Konst.					

-2 Log prav.	Cox & Snell R^2	Nagelkerke R^2
1691.830	.101	.135

Klasifikační tabulka

Pozorování		Předpoklad		
		ÚSPĚCH		% úsp.
		0	1	
ÚSPĚCH	0	319	266	54.5
	1	224	529	70.3
Celkové procento úsp.				63.4

KAPPA = 0.251

Zdroj: vlastní výzkum

H1: přijímáme. Regresní koeficient = 0,429; p = 0,001. Potvrdil se statisticky signifikantní vztah mezi škálou „**emoce v životě**“ a klasifikací bezpečného profesionálního řidiče. Když se nezávislá proměnná (emoce v životě) zvýší o jednu směrodatnou odchylku, pak se **zvýší šance být bezpečným profesionálním řidičem o 53,5%** (odds-radio = 1,535).

H2: zamítáme. P = 0,601. Nepotvrdil se statisticky signifikantní vztah mezi škálou „emoce v dopravě“ a klasifikací bezpečného profesionálního řidiče.

H3 zamítáme. P = 0,829. Nepotvrdil se statisticky signifikantní vztah mezi škálou „bagatelizací v životě“ a klasifikací bezpečného profesionálního řidiče.

H4 přijímáme. Regresní koeficient = 0,361**;** p= 0,001. Potvrdil se statisticky signifikantní vztah mezi škálou **bagatelizací v dopravě** a klasifikací bezpečného profesionálního řidiče. Když se nezávislá proměnná (bagatelizace v dopravě) zvýší o jednu směrodatnou odchylku, pak se **zvýší šance být bezpečným profesionálním řidičem o 43,4 %** (odds-radio = 1,434).

H5 přijímáme. Regresní koeficient = - 0,144; p = 0,044. Potvrdil se statisticky signifikantní vztah mezi škálou **reaktance** a klasifikací bezpečného profesionálního řidiče. Když se nezávislá proměnná (reaktance) zvýší o jednu směrodatnou odchylku, pak se **sníží šance být bezpečným profesionálním řidičem o 13,4%** (odd-radio = 0,866).

Jako poslední údaj ze statistických charakteristik logistické regrese dotazníku TVP lze uvést, že pohlaví **žena** má tak **2,43 krát větší šanci**, že se dostane do skupiny bezpečných profesionálních řidičů (odds = 2,428).

Resumé:

Větší šanci dostat se do skupiny bezpečných (úspěšných) profesionálních řidičů mají osoby, které jsou emočně stabilní a vyrovnané ve svém běžném životě. Jsou spíše dominantní v dopravním chování a mají výraznější vztah k bagatelizaci v dopravě. Do této skupiny má 2,52 krát větší šanci se dostat žena jako profesionální řidička. Naopak se snižuje šance těch řidičů, kteří nerespektují pravidla a normy v dopravním chování, mají zvýšený vztah k reaktanci.

První cíl disertační práce zjistil, že bezpečný (úspěšný) profesionální řidič je emočně vyrovnaný v životních situacích, je schopen rychle reagovat na situace v dopravě a respektovat normy v dopravních situacích.

12.2 Druhý cíl kvantitativního výzkumu

Druhým cílem disertační práce bylo zjistit, **k jakým osobnostním dimenzím inklinují bezpeční profesionální řidiči.**

K ověření daného cíle jsem využila binární logistickou regresi pro dotazník Cattell, IHAVEZ a FPI.

12.2.1 Logistická regrese pro CATTELL

Při hledání optimálního logistického regresního modelu byly využity následující proměnné dotazníku Cattell. Jako binární závisle proměnná „bezpečnost“ a jako vysvětlující nezávislé proměnné (prediktory) pak následující množina: „věk“, „pohlaví“, „úspěch“, „vzděláni“, „VS1A“, „VS2B“, „VS3C“,“VS4E“, „VS5F“, „VS6G“,“VS7H“, „VS8I“, „VS9L“, „VS10M“, „VS11N“,“VS12O“, „VS13Q1“, „VS14Q2“, „VS15Q3“, „VS16Q4“, „FAK1EX“, „FAK2AX“, „FAK3TM“, „FAK4IN“, „FAK5SC“, „VSX1IM“, „VSX2INF“, „VSX3ACQ“ (viz legenda[♦])

[♦] *legenda: VS1A – rezervovaný, VS2B – konkrétní, VS3C-reaktivní, VS4E-submisivní,VS5F-vážný, VS6G – nezásadový, VS7H – plachý, VS8I – utilitární, VS9L – důvěřivý, VS10M-realistický, VS11N- přímý, VS12O – sebejistý, VS13Q1- tradicionalistický, VS14Q2 – orientace na skupinu, VS15Q3 – perfekcionalistický, VS16Q4 – uvolněný, FAK1EX – introvertní, FAK2AX – neúzkostný, FAK3TM – přístupný, FAK4IN – přizpůsobivý, FAK5SC – neovládající se*

Tab 18 Tabulka zachycující výsledky sestavených logistických regresních modelů pro dotazník CATTELL

Proměnné v rovnici	Biseriální koef korel	p-hodnota
ZCAT_VS1_A	-0.06	0.240
ZCAT_VS2_B	0.06	0.216
ZCAT_VS3_C	-0.02	0.726
ZCAT_VS4_E	-0.07	0.197
ZCAT_VS5_F	-0.01	0.800
ZCAT_VS6_G	-0.02	0.737
ZCAT_VS7_H	0.00	0.949
ZCAT_VS8_I	0.09	0.078
ZCAT_VS9_L	-0.06	0.258
ZCAT_VS10_M	0.00	0.983
ZCAT_VS11_N	0.04	0.452
ZCAT_VS12_O	0.06	0.281
ZCAT_VS13_Q1	0.04	0.417
ZCAT_VS14_Q2	-0.04	0.445
ZCAT_VS15_Q3	-0.10	0.063
ZCAT_VS16_Q4	0.02	0.769
ZCAT_FAK1_EX	-0.01	0.817
ZCAT_FAK2_AX	0.03	0.625
ZCAT_FAK3_TM	-0.05	0.308
ZCAT_FAK4_IN	-0.04	0.432
ZCAT_FAK5_SC	-0.04	0.450
ZCAT_VSX1_IM	0.06	0.273
ZCAT_VSX2_INF	-0.01	0.796
ZCAT_VSX3_ACQ	0.01	0.853

Model logistické regrese - ENTER

Proměnné v rovnici	regr koef	p-hodnota	poměr šancí	95% KONF INT D	95% KONF INT H
ZCAT_VS1_A	-0.295	0.221	0.744	0.464	1.194
ZCAT_VS2_B	0.148	0.206	1.160	0.922	1.459
ZCAT_VS3_C	0.175	0.471	1.191	0.741	1.914
ZCAT_VS4_E	-0.400	0.312	0.670	0.309	1.456
ZCAT_VS5_F	0.028	0.912	1.028	0.625	1.692
ZCAT_VS6_G	-0.330	0.210	0.719	0.429	1.205
ZCAT_VS7_H	0.079	0.774	1.083	0.630	1.859
ZCAT_VS8_I	0.259	0.334	1.295	0.766	2.190
ZCAT_VS9_L	-0.324	0.146	0.723	0.467	1.120
ZCAT_VS10_M	0.205	0.466	1.227	0.708	2.127
ZCAT_VS11_N	0.277	0.194	1.320	0.869	2.005
ZCAT_VS12_O	0.007	0.974	1.007	0.647	1.567
ZCAT_VS13_Q1	0.052	0.882	1.054	0.530	2.093
ZCAT_VS14_Q2	-0.150	0.502	0.861	0.556	1.332
ZCAT_VS15_Q3	-0.739	0.023	0.478	0.252	0.904
ZCAT_VS16_Q4	-0.065	0.801	0.937	0.563	1.558
ZCAT_FAK1_EX	0.272	0.632	1.313	0.430	4.005
ZCAT_FAK2_AX	0.538	0.291	1.712	0.632	4.639
ZCAT_FAK3_TM	0.114	0.818	1.121	0.424	2.964
ZCAT_FAK4_IN	0.307	0.575	1.359	0.464	3.979
ZCAT_FAK5_SC	0.870	0.128	2.388	0.778	7.330
ZCAT_VSX1_IM	0.317	0.025	1.373	1.040	1.811
ZCAT_VSX2_INF	0.063	0.684	1.065	0.785	1.446
ZCAT_VSX3_ACQ	0.292	0.128	1.339	0.919	1.950
POHLAVÍ	-0.597	0.339	0.550	0.162	1.871
VZDĚLÁNÍ	-0.317	0.232	0.728	0.433	1.225
Konst.	1.434	0.053	4.195		

-2 Log prav.	Cox & Snell R^2	Nagelkerke R^2
482.712	.077	.104

Klasifikační tabulka

Pozorování		Předpoklad ÚSPĚCH 0	Předpoklad ÚSPĚCH 1	% úsp.
ÚSPĚCH	0	57	97	37.0
	1	41	185	81.9
Celkové procento úsp.				63.7

KAPPA = 0.0194

Model logistické regrese - STEPWISE

Proměnné v rovnici	regr koef	p-hodnota	poměr šancí	95% KONF INT D	95% KONF INT H
ZCAT_VS1_A					
ZCAT_VS2_B					
ZCAT_VS3_C					
ZCAT_VS4_E					
ZCAT_VS5_F					
ZCAT_VS6_G					
ZCAT_VS7_H					
ZCAT_VS8_I	0.182	0.090	1.200	0.972	1.481
ZCAT_VS9_L					
ZCAT_VS10_M					
ZCAT_VS11_N					
ZCAT_VS12_O					
ZCAT_VS13_Q1					
ZCAT_VS14_Q2					
ZCAT_VS15_Q3	-0.254	0.024	0.776	0.622	0.968
ZCAT_VS16_Q4					
ZCAT_FAK1_EX					
ZCAT_FAK2_AX					
ZCAT_FAK3_TM					
ZCAT_FAK4_IN					
ZCAT_FAK5_SC					
ZCAT_VSX1_IM	0.199	0.075	1.220	0.980	1.518
ZCAT_VSX2_INF					
ZCAT_VSX3_ACQ					
POHLAVÍ					
VZDĚLÁNÍ					
Konst.					

-2 Log prav.	Cox & Snell R^2	Nagelkerke R^2
503.534	.025	.033

Klasifikační tabulka

Pozorování		Předpoklad ÚSPĚCH 0	Předpoklad ÚSPĚCH 1	% úsp.
ÚSPĚCH	0	24	130	15.6
	1	16	210	92.9
Celkové procento úsp.				61.6

KAPPA = 0.096

Zdroj: vlastní výzkum

Tab 18 zobrazuje výsledky analýzy logistické regrese dotazníku CATTELL:

Statisticky signifikantní vztah je pouze mezi škálou **perfekcionalismu** a klasifikací bezpečného profesionálního řidiče (regresní koeficient = -0,739; p = 0,023). Když se nezávislá proměnná (perfekcionalismus) zvýší o jednu směrodatnou odchylku, pak se **sníží šance být bezpečným profesionálním řidičem o 22,4 %** (odds-radio = 0,776).

Resumé:

Do skupiny bezpečných (úspěšných) profesionálních řidičů se snižuje šance u těch řidičů, kteří mají sklon k perfekcionalismu.

12.2.2 Logistická regrese pro IHAVEZ

Při hledání optimálního logistického regresního modelu byly využity následující proměnné dotazníku IHAVEZ. Jako binární závisle proměnná „bezpečnost“ a jako vysvětlující nezávislé proměnné (prediktory) pak následující množina: „věk“, „pohlaví“, „úspěch“, „vzděláni“, „VS1 KO“, „VS2 EM“, „VS3 RE“, BS4 AD“, VS5 OV“, „VS6 MH“, „ VS7 KR“, „VS8 ER“, „VS9 KA“, „ VS10 EA“, VS11 RA“, „VS12 FM“, „VS13 US“, „ VS14 EX“ (viz legenda[♦]).

[♦] *legenda: VS1 KO – kognitivní variabilnost, VS2 EM – emocionální variabilnost, VS3 RE regulační variabilnost, VS4 AD – adjustační variabilnost, VS5 OV – obecná hladina psychické vzrušivosti, VS6 MH – motorická hybnost, VS7 KR – kognitivně regulační variabilnost, VS8 ER – emocionálně regulační variabilnost, VS9 KA – kognitivně adjustační variabilnost, VS10EA – emocionálně adjustační variabilnost, VS11RA regulačně adjustační variabilnost, VS 12 FM – maskulinita, VS 13 US – usedlost, bezprostřednost, VS14 EX – inventář extrémních odpovědí.*

Tab 19 Tabulka zachycující výsledky sestavených logistických regresních modelů pro dotazník IHAVEZ

Proměnné v rovnici	Biseriální koef korel	p-hodnota
ZIH_VS1_KO	-0.07	0.306
ZIH_VS2_EM	-0.07	0.302
ZIH_VS3_RE	-0.16	0.019
ZIH_VS4_AD	0.10	0.163
ZIH_VS5_OV	-0.12	0.074
ZIH_VS6_MH	-0.11	0.110
ZIH_VS7_KR	-0.19	0.006
ZIH_VS8_ER	-0.12	0.075
ZIH_VS9_KA	0.05	0.460
ZIH_VS10_EA	0.03	0.659
ZIH_VS11_RA	0.14	0.042
ZIH_VS12_FM	0.01	0.922
ZIH_VS13_US	0.21	0.002
ZIH_VS14_EX	-0.08	0.268

Model logistické regrese - ENTER

Proměnné v rovnici	regr koef	p-hodnota	poměr šancí	95% KONF INT	
				D	H
ZIH_VS1_KO	.118	.651	1.125	.675	1.876
ZIH_VS2_EM	-.234	.455	.791	.428	1.463
ZIH_VS3_RE	.041	.902	1.042	.543	2.000
ZIH_VS4_AD	.194	.452	1.215	.732	2.016
ZIH_VS5_OV	-.004	.989	.996	.549	1.808
ZIH_VS6_MH	-.007	.978	.993	.588	1.675
ZIH_VS7_KR	-.341	.307	.711	.369	1.369
ZIH_VS8_ER	-.207	.494	.813	.450	1.471
ZIH_VS9_KA	.393	.167	1.481	.848	2.586
ZIH_VS10_EA	-.295	.253	.745	.449	1.235
ZIH_VS11_RA	.147	.586	1.159	.682	1.969
ZIH_VS12_FM	-.080	.782	.924	.527	1.620
ZIH_VS13_US	.515	.153	1.673	.825	3.390
ZIH_VS14_EX	.127	.632	1.135	.676	1.907
POHLAVÍ	-.357	.680	.700	.128	3.819
VZDĚLÁNÍ	-.014	.975	.986	.426	2.286
Konst.	-1.274	.242	.280		

-2 Log prav.	Cox & Snell R^2	Nagelkerke R^2
186.806	.084	.135

Tady klasifikační tabulku nelze vytvořit (jedna nebo žádná před. proměnr

Model logistické regrese - STEPWISE

Proměnné v rovnici	regr koef	p-hodnota	poměr šancí	95% KONF INT	
				D	H
ZIH_VS1_KO					
ZIH_VS2_EM					
ZIH_VS3_RE					
ZIH_VS4_AD					
ZIH_VS5_OV					
ZIH_VS6_MH					
ZIH_VS7_KR					
ZIH_VS8_ER					
ZIH_VS9_KA					
ZIH_VS10_EA					
ZIH_VS11_RA					
ZIH_VS12_FM					
ZIH_VS13_US	.631	.003	1.879	1.243	2.839
ZIH_VS14_EX					
POHLAVÍ					
VZDĚLÁNÍ					
Konst.					

-2 Log prav.	Cox & Snell R^2	Nagelkerke R^2
195.033	.047	.077

Zdroj: Vlastní výzkum

Tab 19 zobrazuje výsledky analýzy logistické regrese dotazníku IHAVEZ:

Statisticky signifikantní vztah je pouze mezi škálou **usedlosti, bezprostřednosti** a klasifikací bezpečného profesionálního řidiče (regresní koeficient = 0,515, p = 0,153). Když se nezávislá proměnná (usedlost) zvýší o jednu směrodatnou odchylku, pak se zvýší šance **být bezpečným profesionálním řidičem o 67,3** % (odds = regio = 1,673).

Větší šanci dostat se do skupiny bezpečného (úspěšného) profesionálního řidiče mají osoby, které mají vztah k usedlosti a bezprostřednosti. Podle modelu bazální úrovně psychické integrovanosti (Mikšík, 2003) patří do **varianty C.** Touto variantou jsou charakterizováni řidiči s motorickou hybností, obezřetností, opatrností a schopnosti předvídat nestandartní situace.

12.2.3 Logistická regrese pro FREIBURSKÝ dotazník

Při hledání optimálního logistického regresního modelu byly využity následující proměnné dotazníku FPI. Jako binární závisle proměnná „bezpečnost“ a vysvětlující nezávislé proměnné (prediktory) pak následující množina: „věk“, „pohlaví“ „úspěch“, „vzděláni“, „HS1.1“, „HS2.2“, „HS3.3“, „HS4.4“, „HS5.5“, „HS6.6“, „HS7.7“, „HS8.8“, „HS9.9“, „HS10.E“, „HS11.N“, „HS12.M“, „VS1.1“, „VS2.2“, „VS3.3“, „VS4.4“, „VS5.5“, „VS6.6“, „VS7.7“, „VS8.8“, „VS9.9“, „VS10.E“, „VS11.N“, „VS12.M“ (viz legenda♦).

♦ *legenda: HS1.1 – psychosomatická porucha, HS2.2 – spontánní agresivita, HS3.3 - depresivní, nejistý, HS4.4 - vzrušivý, přecitlivělý, HS5.5 - družný, HS6.6 - klidný, HS7.7-dominanntí, HS8.8-zdrženlivý, HS9.9-otevřený, sebekritický,VS10.E-etravetní, VS11.N-emočně labilní, VS12. M-maskulinní*

Tab 20 Tabulka zachycující výsledky sestavující logistických regresních modelů regresí pro Freiburský dotazník

Proměnné v rovnici	Biseriální koef korel	p-hodnota
ZFR_VS1_1	0.03	.457
ZFR_VS2_2	0.05	.145
ZFR_VS3_3	0.02	.492
ZFR_VS4_4	0.01	.791
ZFR_VS5_5	-0.06	.063
ZFR_VS6_6	-0.04	.236
ZFR_VS7_7	0.03	.457
ZFR_VS8_8	0.03	.403
ZFR_VS9_9	0.01	.820
ZFR_VS10_E	-0.03	.451
ZFR_VS11_N	0.02	.501
ZFR_VS12_M	0.01	.866

Model logistické regrese - ENTER

Proměnné v rovnici	regr koef	p-hodnota	poměr šancí	95% KONF INT	
				D	H
ZFR_HS1_1	.027	.828	1.027	.805	1.311
ZFR_HS2_2	.077	.517	1.080	.855	1.364
ZFR_HS3_3	-.181	.297	.834	.594	1.172
ZFR_HS4_4	-.140	.293	.870	.670	1.128
ZFR_HS5_5	-.380	.021	.684	.496	.943
ZFR_HS6_6	-.150	.102	.861	.719	1.030
ZFR_HS7_7	-.064	.496	.938	.780	1.128
ZFR_HS8_8	-.003	.977	.997	.802	1.240
ZFR_HS9_9	-.030	.759	.971	.803	1.174
ZFR_HS10_E	.227	.204	1.255	.884	1.783
ZFR_HS11_N	.277	.163	1.320	.894	1.949
ZFR_HS12_M	.175	.175	1.192	.925	1.535
POHLAVÍ	.016	.966	1.016	.489	2.112
VZDĚLÁNÍ	.097	.605	1.102	.762	1.593
Konst.	-.148	.742	.862		

-2 Log prav.	Cox & Snell R^2	Nagelkerke R^2
867.691	.024	.032

Klasifikační tabulka

Pozorování		Předpoklad		
		ÚSPĚCH		% úsp.
		0	1	
ÚSPĚCH	0	198	122	61.9
	1	145	172	54.3
Celkové procento úsp.				58.1

KAPPA = 0.16

Model logistické regrese - STEPWISE

Proměnné v rovnici	regr koef	p-hodnota	poměr šancí	95% KONF INT	
				D	H
ZFR_HS1_1					
ZFR_HS2_2					
ZFR_HS3_3					
ZFR_HS4_4					
ZFR_HS5_5	-.376	.006	.686	.525	.898
ZFR_HS6_6	-.171	.050	.843	.711	1.000
ZFR_HS7_7					
ZFR_HS8_8					
ZFR_HS9_9					
ZFR_HS10_E	.247	.067	1.281	.983	1.668
ZFR_HS11_N					
ZFR_HS12_M	.184	.047	1.202	1.002	1.440
POHLAVÍ					
VZDĚLÁNÍ					
Konst.					

-2 Log prav.	Cox & Snell R^2	Nagelkerke R^2
871.100	.019	.025

Klasifikační tabulka

Pozorování		Předpoklad		
		ÚSPĚCH		% úsp.
		0	1	
ÚSPĚCH	0	184	136	57.5
	1	141	176	55.5
Celkové procento úsp.				56.5

KAPPA = 0.13

Zdroj: Vlastní výzkum

Tab 20 zobrazuje výsledky analýzy logistické regrese dotazníku FPI:

Statisticky signifikantní vztah mezi škálou **zdrženlivosti** a klasifikací bezpečného profesionálního řidiče (regresní koeficient = -0,376; p = 0,006). Když se nezávislá proměnná (zdrženlivost) zvýší o jednu směrodatnou odchylku, pak se **sníží se šance být bezpečným profesionálním řidičem o 31,4 %** (odds-radio = 0,686).

Statisticky signifikantní vztah je dále mezi škálou **maskulinity a** klasifikací bezpečného profesionálního řidiče (regresní koeficient 0,184; p= 0,047). Když se nezávislá proměnná (maskulinita) zvýší o jednu směrodatnou odchylku, pak se **zvýší šance být bezpečným profesionálním řidičem o 20,2 %** (odds-regio = 1,202)**.**

Resumé:

Větší šanci dostat se do skupiny bezpečných (úspěšných) profesionálních řidičů mají osoby se vztahem k maskulinnímu, dominantně sebejistému profilu. Naopak se snižuje šance těch řidičů, kteří mají vztah ke zdrženlivosti a k váhavosti.

Druhý cíl disertační práce zjistil, že bezpečný (úspěšný) profesionální řidič má větší šanci, který je emočně vyrovnaný a stabilní ve svém životě, má vztah k bagatelizaci v dopravě a dokáže respektovat normy a pravidla v dopravních situacích (TVP). Dále nemá vyhraněný vztah k perfekcionalismu, tudíž dokáže spíše řešit dané situace globálně než úzkostlivě být zaměřen na detaily (Cattell). Zároveň inklinuje k osobnostním profilům se vztahem k usedlosti, obezřetnosti a opatrnosti před riziky (IHAVEZ). Jeho chování je maskulinní a sebejisté (FPI).

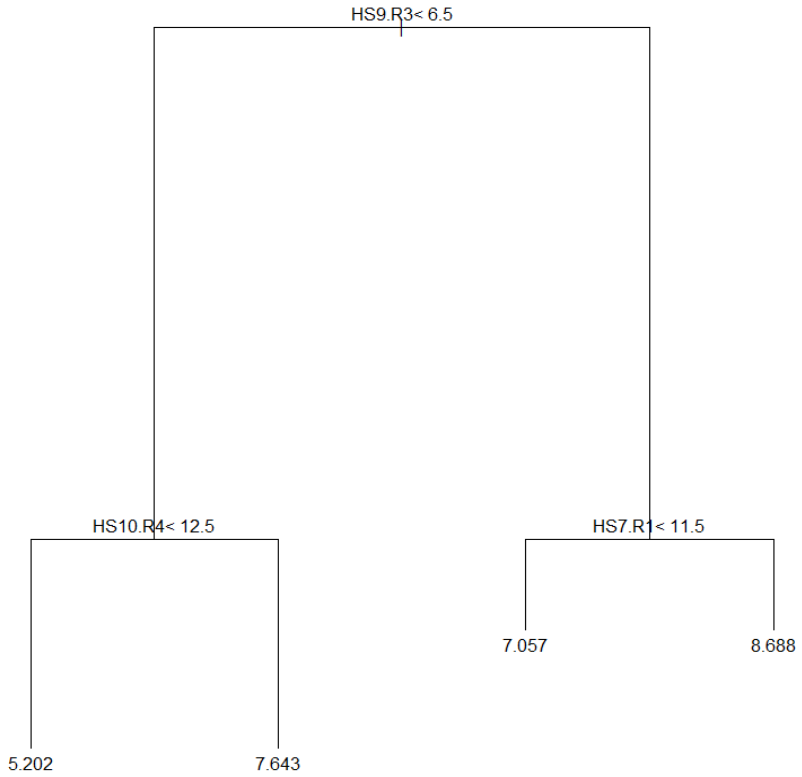
12.3 Třetí cíl kvantitativního výzkumu.

Třetím cílem disertační práce je zjistit, **čím je ovlivňována extraverze v dopravním chování profesionálního řidiče.** Výzkumná otázka se zaměřila**,** jak se podílí úroveň aspirace, hladina anticipace, tendence spoléhat na náhodu a sociální exhibicionismus na extraverzi v dopravě.

Ke zkoumání daného cíle jsem opět použila dotazník TVP (Spicher & Hansgen, 2000) a dotazník IHAVEZ (Mikšík, 2003), ve kterém jsem vybrala jen dimenze, které by mohly predikovat dominantní chování v dopravě. Výběr daných dimenzí vychází z integrovaného posouzení struktury psychické variabilnosti osobnosti, která se nachází v interakci mezi osobními predispozicemi a profesními nebo životními nároky. Podle Mikšíka (2003) vztah k extraverzi, spoléhání se na náhodu, sociální exhibicionismus, aspirace a anticipace mohou silně ovlivňovat rizikovost ve finálním chování jedince, který se nachází v situaci oboustranného situačního rizika.

Pro identifikaci potenciálně vlivných faktorů, následnou predikci a vysvětlení jednotlivých dimenzí (emoce, extraverze, svědomitost) byla využita **metodologie regresních stromů,** jejímž principem je metodologie rekurzivního binárního štěpení popsaná v publikaci Breimana et al., (1984).

Graf 2 Regresní strom – extraverze v dopravě (viz legenda ♦)



Zdroj: Vlastní výzkum

Graf 2 vysvětluje, že profesionální řidiči, kteří mají hodnotu HS9-R3 < 6,5 (tendence spoléhat na náhodu) a zároveň mají hodnotu HS10-R4 < 12,5 (sociálního exhibicionismu), budeme predikovat tak, že v průměru dosahují v případě extraverze v dopravě skóre 5,202.

Naopak profesionální řidiči, kteří měli skóre u proměnné HS9R3 > 6,5 (tendence spoléhat na náhodu) a zároveň HS7-R1 >= 11,5 (úroveň aspirace), budou nejspíše dosahovat v případě extraverze v dopravě skóre 8,688.

Od kořenu dolů jsou řazena nejdůležitější pravidla (měřeno poklesem MSE), zde tedy „HS9.R3“ (tendence spoléhat na náhodu) je důležitější než např. HS10-R4

♦ *legenda: Čteme jej od shora dolů. Nahoře je tzv. kořen stromu (ten obsahuje celý nerozdělený soubor). První proměnná, která řídí první štěpení, je zde „**HS9.R3“ (tendence spoléhat na náhodu)**. Ta má největší vliv na extraverzi v dopravě a určuje štěpení souboru do dvou podmnožin, a to tak, že ty případy, které mají u proměnné HS9-R3 hodnotu menší než 6,5, jdou do levé větve, a ty s hodnotou větší nebo rovnou 6,5 jdou do pravé větve. Dále se v levé větvi následně při dalším štěpení uplatní proměnná **HS10-R4 (sociální exhibicionismus)**, která zapříčiní další štěpení do dvou větví, a to na levou větev, kam spadají případy, které mají hodnotu HS9-R3 menší než 6,5 a zároveň hodnotu HS10-R4 menší než 12,5. Predikce pro tuto větev je 5,202. Analogický postup platí i pro ostatní větve stromu.*

(sociální exhibicionismus). Délka větví je v grafech úměrná důležitosti (měřeno poklesem MSE) té dané proměnné, resp. toho daného pravidla.

Ze statistických výsledků můžeme předpokládat, že dimenze hladiny anticipace se neprojevila jako významná dimenze, která by se měla podílet na extraverzi v dopravě.

Třetí cíl zjistil, že významný vliv dominantního chování v dopravě u profesionálního řidiče **má tendence se spoléhat na náhodu.** Pokud je tato tendence podporována **sociálním exhibicionismem**, můžeme předpokládat rizikovější projevy řidiče. Pokud je podporována **úrovní aspirace**, má větší možnost náhodnou situaci využit ve svůj pozitivní prospěch a posílit bezpečné chování na silnici.

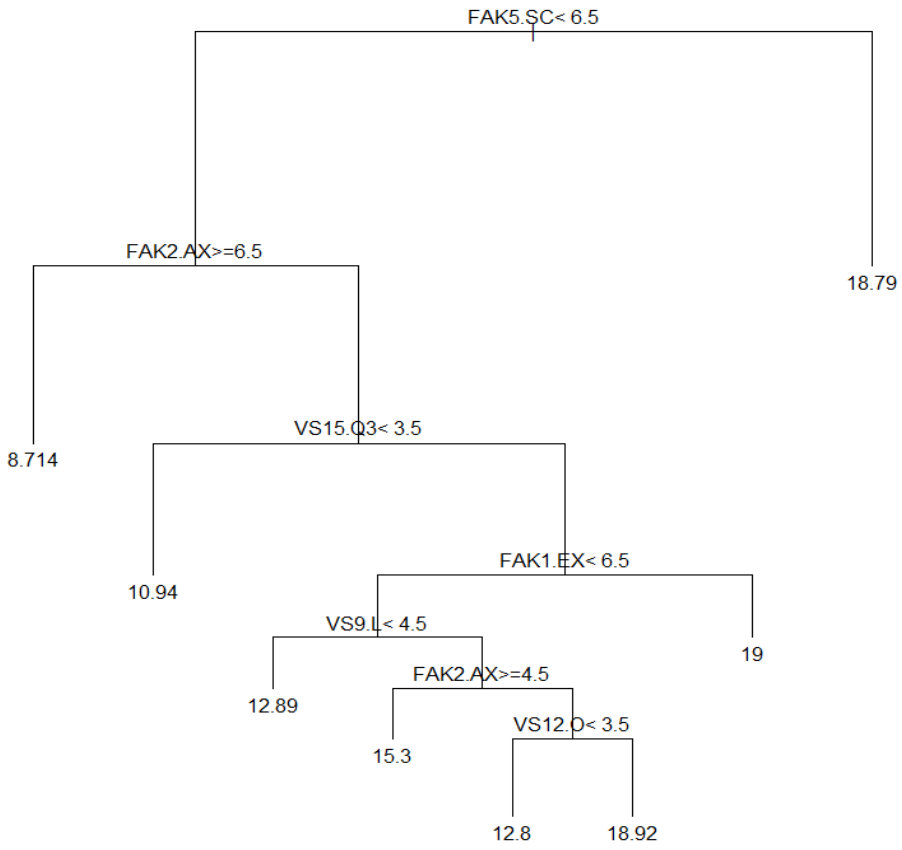
12.4 Čtvrtý cíl kvantitativního výzkumu.

Čtvrtým cílem disertační práce je zjistit**, čím je ovlivňována svědomitost v dopravním chování profesionálního řidiče.** Výzkumná otázka se zaměřila, jak se podílí zásadovost, důvěřivost, sebejistota, perfekcionalismus, extraverze, úzkostnost a sebeovládání na svědomitosti v dopravě.

Ke zkoumání daného cíle jsem použila dotazník TVP (Spicher & Hansgen, 2000) a Cattell 16 PF – 5. verze (1999). Opět byly vybrány jen dimenze, které by mohly svědomitost v dopravě více vysvětlit. Tento výběr se opírá o argumenty vycházející z interkorelace mezi škálami 16 PF (Cattell, Eber, & Tatsuoka, 1970) a z inventáře NEO-PI (Costa & McCrae, 1992), kdy zásadovost, úzkostnost, sebejistota, důvěřivost mohou predikovat důležité chování v dopravě.

K identifikaci jsem opět využila metodologii regresních stromů (Breiman et al., 1984).

Graf 3 Regresní strom – svědomitost v dopravě (viz legenda[♦])



Zdroj: Vlastní výzkum

Čtvrtým cílem disertační práce bylo zjistit, jak se podílí zásadovost, důvěřivost, sebejistota, perfekcionalismus, extraverze, úzkostnost a sebeovládání na svědomitost v dopravě. Regresní strom a jeho štěpení jednotlivých proměnných ukazuje na argument, že zásadovost se neúčastní v predikci svědomitosti v dopravě. Svědomitost v dopravě je především **sycena zdravou mírou sebeovládání**, která je podporována **zvládání úzkostnosti** a **vztahem k perfekcionalismu**, která je dále štěpena určitou **mírou extraverze, důvěřivosti a sebejistoty v rozhodování.**

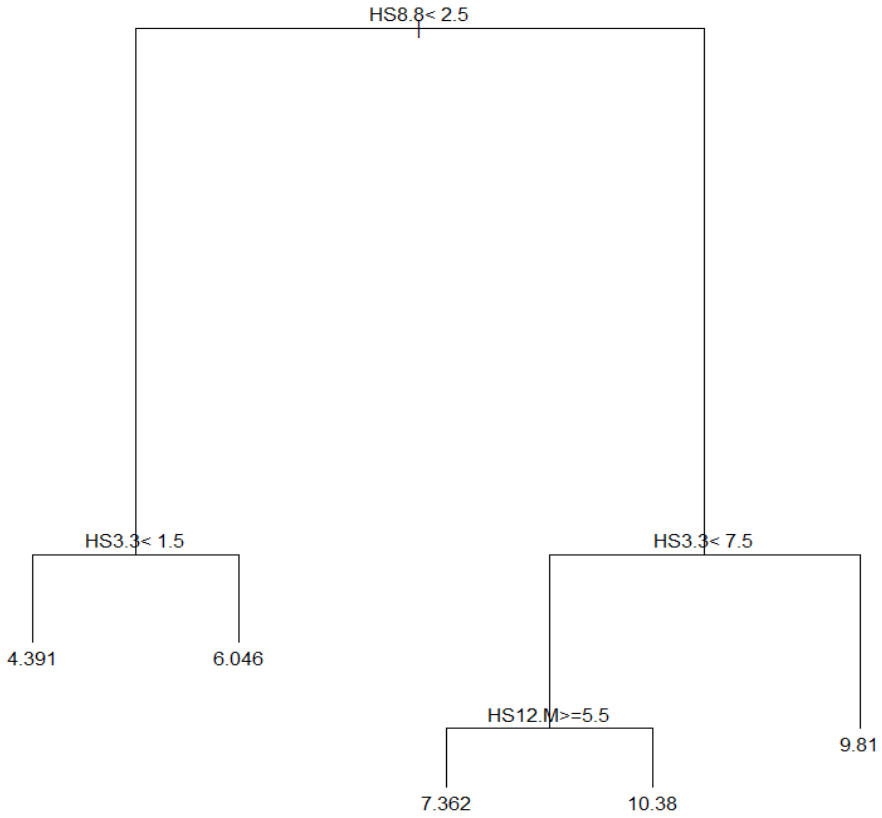
♦ *legenda: První proměnná, která řídí štěpení je zde* ***„FAK5 SC“ (sebeovládání),*** *má největší vliv na svědomitosti v dopravě, určuje dále štěpení souboru do podmnožiny proměnné* ***FAK2 AX (úzkostnost),*** *dále na podmnožinu* ***VS15 Q3 (perfekcionalismus)****, která zapříčiní další štěpení na* ***FAKK2 EX (extraverzi),*** *na* ***VS9 L (důvěřivost),*** *na FAK2 AX (úzkostnost) a na* ***VS12 o (sebejistotu).***

12.5 Pátý cíl kvantitativního výzkumu

Pátým cílem disertační práce je zjistit**, čím jsou ovlivňovány emoce v dopravním chování profesionálního řidiče.** Výzkumná otázka se zaměřila, jak se podílí spontánní agresivita, depresivita, trpělivost, vytrvalost, zdrženlivost a maskulinita na emočním chování v dopravě.

Ke zkoumání daného cíle jsem použila opět dotazník TVP (Spicher & Hansgen, 2000) a Freiburský osobnostní dotazník (Fahrenberg et al., 1984). FPI se netají svými slabinami v diagnostických závěrech (Grundler, 1976), přesto jeho dimenze mohou podporovat predikci důležitosti emoční vyrovnanosti řidiče v dopravním chování.

Graf 4 Regresní strom – emoce v dopravě (viz legenda[♦])



Zdroj: Vlastní výzkum

Pátý cíl disertační práce zjistil, že emoční stabilita v dopravě není sycena spontánní agresivitou, trpělivostí ani vytrvalostí. Z empirických dat můžeme říci, že **emoční vyrovnanost je dána především zdrženlivostí, vyšší mírou sebevědomí a maskulinitou.**

[♦] *legenda: První proměnná, která řídí regresní štěpení a má největší vliv na emoční stabilitu v dopravě, je dimenze* ***HS8 8 (zdrženlivost),*** *jež určuje štěpení do dvou podmnožin - na proměnnou* ***HS3 3 (depresivita)*** *a na* ***HS3 3 (sebevědomí).*** *HS3 3 potom štěpí proměnnou* ***HS12 M (maskulinitu).***

13 Shrnutí výsledků kvantitativního výzkumu

Součástí kvantitativní části výzkumu disertační práce bylo pět dílčích cílů, jejichž řešení přineslo řadu informací. Základní výzkumná otázka smíšeného výzkumu zněla: **Jaké osobnostní faktory mají vliv na bezpečné a rizikové dopravní chování profesionálních řidičů?**

Prvním cílem kvantitativně výzkumné části práce bylo zjistit**,** do jaké míry má na bezpečnost profesionálního řidiče vliv **vztah k emocím, k bagatelizaci a k reaktanci**. Tento cíl byl ověřován dotazníkem TVP a pomocí logistickou regresí můžeme uvést, **že bezpečný profesionální řidič má vyšší šanci o 53,5 %, který je v sociálních situacích emočně vyrovnaný a stabilní. Dále má šanci o 43,4 %, který má vztah k bagatelizaci v dopravních situacích.** Pohlaví žena se pak zvyšuje šance 2,42 krát, že se dostane do skupiny bezpečných (úspěšných) profesionálních řidičů. Pokud řidiče **nerespektuje pravidla a normy v dopravě, sníží se šance být bezpečným profesionálním řidičem o 13,4 %.**

Druhým cílem bylo zjistit, k jakým osobnostním dimenzím inklinují bezpeční profesionální řidiči. Ze statistických údajů logistické regrese dotazníku Cattell 16 PF – 5-verze se zjistilo, že šance být bezpečným profesionálním řidičem se **snižuje o 22,4 %, který má vztah perfekcionalismu.** Nedokáže vnímat aktuální situace globálně, lpí na detailech.

Dále ze statistických údajů logistické regrese dotazníku IHAVEZ lze uvést, že do skupiny bezpečného profesionálního řidiče se **zvýší šance o 67,3 % u těch, kteří mají vztah k usedlosti, bezprostřednosti.** Podle modelu bazální úrovně psychické integrovanosti (Mikšík, 2003) tyto projevy patří do **varianty C,** která charakterizuje řidiče s motorickou hybností, obezřetností, opatrností před riziky.

Z dalších statistických údajů logistické regrese dotazníku FPI lze uvést**,** že šance být bezpečným profesionálním řidičem **se zvýší o 20,2 % u řidičů s maskulinním osobnostním profilem.** Šance být bezpečným řidičem **se sníží o 31,4 % u řidičů se vztahem ke zdrženlivosti, k neprůbojnosti** v jeho rozhodování.

Třetím cílem disertační práce je zjistit, jak se podílí úroveň aspirace, hladina anticipace, tendence spoléhat na náhodu a sociální exhibicionismus na extraverzi v dopravě. Ke zkoumání daného cíle jsem opět použila dotazník TVP (Spicher & Hansgen, 2000) a dotazník IHAVEZ (Mikšík, 2003), byl ověřován metodologií regresních stromů. Závěry ukazují, že **významný vliv dominantního chování v dopravě u profesionálního řidiče má tendence se spoléhat na náhodu.** Pokud je tato tendence podporována **sociálním exhibicionismem**, můžeme předpokládat rizikovější projevy řidiče. Pokud je podporována **úrovní aspirace**, má větší možnost náhodnou situaci využít ve svůj pozitivní prospěch.

Čtvrtým cílem disertační práce je zjistit, jak se podílí zásadovost, důvěřivost, sebejistota, perfekcionalismus, extraverze, úzkostnost a sebeovládání na svědomitosti v dopravě. Ke zkoumání daného cíle jsem použila dotazník TVP (Spicher & Hansgen, 2000) a Cattell 16 PF – 5. verze (1999). Metodologie regresních stromů a jeho štěpení

jednotlivých proměnných ukazuje na argument, že zásadovost se neúčastní v predikci svědomitosti v dopravě. Svědomitost v dopravě je především **sycena zdravou mírou sebeovládání**, která je podporována **zvládání úzkostnosti** a zvládání **vztahu k perfekcionalismu**, která je dále štěpena určitou **mírou extraverze, důvěřivosti a sebejistoty v rozhodování.**

Pátým cílem disertační práce je zjistit, jak se podílí spontánní agresivita, depresivita, trpělivost, vytrvalost, zdrženlivost a maskulinita na emočním chování v dopravě. Ke zkoumání daného cíle jsem použila opět dotazník TVP (Spicher & Hansgen, 2000) a Freiburský osobnostní dotazník (Fahrenberg et al., 1984) a opět využitá metodologie regresních stromů. Z empirických dat můžeme říci, že **emoční vyrovnanost je dána zdrženlivostí, vyšší mírou sebevědomí a maskulinity.**

14 Kvalitativní část výzkumu

Součástí smíšeného výzkumu disertační práce je kvalitativní šetření, které využívá metody **případové studie**. Podle Hendla (2005) spočívá případová studie v detailním studiu jednoho nebo několika málo případů, zaměřuje se pak na zachycení složitosti a komplexnosti případu, na popis vztahů a jejich celistvosti. Objektem výzkumného zájmu případové studie může být osoba, skupina, organizace (Miovský, 2006). V disertační práci bylo použito šetření konkrétních osob, jejichž profesí je řidič z povolání.

Cíl výzkumu.

Cílem kvalitativního výzkumu je hlouběji proniknout do procesu výběru volby řidiče z povolání, porozumět hlubším souvislostem ve výkonu profese a porozumět jim. Dále pak hledat eventuální souvislosti mezi bezpečnými a rizikovými profesionálními řidiči a v neposlední řadě také poukázat na okolnosti, které mohou ovlivňovat řešení každodenních situací řidiče v silniční dopravě.

Konkrétní výzkumné cíle jsou:

- Zjistit souvislost rodinného, výchovného a sociálního působení v procesu rozhodování zastávat pozici řidiče z povolání.
- Zjistit, v čem spočívá subjektivně vnímaná významnost pracovního zázemí řidiče profesionála.

14.1 Základní výzkumná otázka

Základní výzkumná otázka vychází z problémů a cílů výzkumu, je definována následovně: **„Jaké všechny životní okolnosti mohou působit na bezpečnost či rizikovost profesionálního řidiče?“**

Jelikož je výzkumná otázka poměrně široká, zahrnuje kontext působení rodiny, sociálního okolí, kontext znalostí a dovedností jedince, vztah k učení i kontext pracovně – sociálních vztahů a návyků, je zaměřena na tři podotázky, které jsou rozvedeny tematickými okruhy (Tab 21)

Tab 21 Převod výzkumných otázek do tematických okruhů

Výzkumné otázky	Tematické okruhy	Typy otázek, např.
1. Co vše ovlivnilo volbu profesionálního řidiče?	*Rodina, úroveň vzdělání, sociální zázemí, zájmy, vrstevníci, party…*	*Kdy poprvé vás napadlo uvažovat o profesi? Jaké další byly možnosti? Proč zvítězilo toto rozhodnutí? Jaké byly další důvody? V případě ukončení momentální pracovní pozice proč jste se vrátil k pozici?*
2 Jaké jsou výhody a nevýhody profese?	*Finanční zajištění, regionální dostupnost, volnost a organizování si volného času, možnost poznávat, cestovat, samostatně rozhodovat…*	*Jste finančně zajištěn? Dostupnost v bydlišti?* *Časové možnosti?* *Co jiného zvládáte?* *Jak se staráte o své zdraví?*
3. Jaké je hodnocení řidičské praxe současnosti, vize do budoucna?	*Moje dispozice, schopnosti, můj zaměstnavatel, dopravní prostředky, dopravní cesty, komunikace s okolím…*	*Jak jste spokojen s profesí?* *Jak jste spokojen se zaměstnavatelem? Co by bylo důvodem změny profese? Jaké jsou důvody setrvání v profesi?*

Zdroj: Vlastní výzkum

14.2 Design kvalitativního výzkumu

Případovou studii jako design kvalitativního výzkumu jsem zvolila na základě charakteru výzkumného cíle a výzkumných otázek. Argumentem a oporou byly také některé zahraniční zkušenosti s tímto designem (např. Biklen, Casella, 2007; Falls, 2011).

Jsem si vědoma, spolu s autoritami kvalitativního výzkumu (např. Disman, 2002; Hendl, 2005), že teorie či závěry učiněné pomocí kvalitativních procedur nelze zobecňovat na širokou populaci a formulovat obecně platné závěry. Tato kvalitativní část studie si však neklade za cíl zobecňovat výsledky na populaci, ale měla by doplnit souvislosti vztahující se k osobnostním dispozicím řidiče. Je zaměřena na podrobnou deskripci případu, prostřednictvím které je možné získat nová data v nových souvislostech pro další použití.

Zatímco se kvantitativní výzkum při výběru vzorku řídí ideou reprezentativnosti, „demokracií“ výběru, jak píše Kerlinger (1972, 62), případová studie touto cestou nejde. *„Jako kvalitativní výzkum nemůže případová studie nikdy spoléhat na náhodný výběr.“* (Merriam, 1988 In Sedláček, 2007, 103) Volba případu je tedy záměrná, teoretická, a to v tom smyslu, že případ musí mít takové vlastnosti, které chce výzkumník sledovat. Teorie tedy generuje kritéria pro výběr případu. Před vstupem do terénu výzkumník definuje sadu takových kritérií a na jejich základě se rozhoduje, který kandidát na případ je vhodný (Yin, 2009, 91).

14.2.1 Hlavní kritéria výběru vzorku

Kvalitativní výzkum se zabývá respondenty řidiči z povolání, jejichž délka profese je různá a souvisí s jejich zkušenostmi. Proto jsme výběr zaměřily na:

- začínající profesionální řidiče bez profesních zkušeností;
- profesionální řidiče, kteří se průběžně během své kariéry k pozici řidiče vrací;
- profesionální řidiče s dlouholetou zkušeností, s najetými km nad 2 mil.;
- profesionální řidiče s celoživotní zkušeností, před odchodem do důchodu,
- profesionální řidiče – ženy.

Pro kvalitativní výzkumnou strategii jsem vybrala **pět případů na základě účelového (záměrného) výběru**. Výběr vzorku nebyl uskutečňován v jednom časovém termínu, ale průběžně během let 2012–2016. Toto časové rozpětí bylo dáno především tím, že jsem hledala vhodné respondenty a dále jsem musela řešit etické otázky, jako především jejich přirozené volby svobodná vůle se zúčastnit výzkumu. Jednotlivé případy jsem oslovovala v rámci psychologického posuzování a testování psychické způsobilosti řidičů z povolání na dopravně psychologických pracovištích v Táboře a Českých Budějovicích. Uvedený přístup byl zvolený záměrně, s cílem získat důvěru a otevřenost zkoumaných respondentů, což podle Šeďové (2007) velmi silně ovlivňuje kvalitu získaných dat. Tento způsob výběru zároveň představuje postup, kdy cíleně vyhledáváme účastníky, kteří splňují kritéria a zároveň jsou ochotni se zapojit (Miovský, 2006).

Obecná charakteristika případů:

Jiří (případ č. 1)[3] – začínající profesionální řidič

- 25 let
- svobodný, momentálně bez partnerky, dosud střídající partnerství
- žijící u rodičů
- bezdětný
- nejvyšší ukončené vzdělání – vyučený automechanik
- pracovní pozice – automechanik – 7 let
- ŘP sk. C, E – bez praxe (praxe pouze se sk. B, najeto do 500 tisíc km, v tuzemsku)
- bodový stav – 0 bodů
- bez dopravní nehody, menší dopravní přestupky – dvakrát – za pásy
- zájmy – sport – aktivně sport – fotbal, přátelé
- zdravotní stav – výborný, bez léků
- hlavní důvod na řidiče z povolání – potřeba změny, jako automechanik málo peněz, potřeba zažít něco nového

[3] Rozhovor na DPP v Sezimově Ústí, 5. 8. 2014

Pavel (případ č.2) – s profesionálními zkušenostmi

- 48 let
- ženatý, děti – 24, 21 let – žijící samostatně
- nejvyšší ukončené vzdělání – vyučen opravář zemědělských strojů
- pracovní pozice – opravář 15 let, jako řidič z povolání 5 let, vrátil se k řemeslu – výhodnější nabídka zaměstnavatele, ale nyní má zájem opět jezdit – nižší ohodnocení než byla nabídka, pocit volnosti, svobody, zažívat každodenní změny
- jako řidič z povolání – najeto přes 1 milion km, v tuzemsku, málo v zahraničí
- bez dopravní zaviněné nehody, jako mladý se sk. B – srážka se zvířetem, bez následků, menší dopravní přestupky – parkování, telefonování za jízdy.
- bodový stav – 0 bodů
- zájmy – kutil, rybaření, být doma s rodinou
- zdravotní stav – dobrý, vyšší tlak – léky
- hlavní důvod řidiče z povolání – peníze, každodenní změny, možnost poznávání okolí

Jarda (případ č. 3)[4] (viz příloha Rozhovor) – **vracející se řidič**

- 50 let
- podruhé ženatý
- děti – 22, 18 (z prvního manželství), 14 let – od druhé ženy
- nejvyšší vzdělání – SŠ – elektro
- pracovní pozice – elektromechanik 15 let, 5 let radiolokátor Temelín, koordinátor elektro oddělení Temelín
- propuštěn v rámci snižování stavu
- během pracovních pozic brigádně jako řidič sk.C – najeto do 1 mil. km v zahraničí, v tuzemsku
- dopravní přestupky – několik – rychlá jízda, parkování, menší zaviněná dopravní nehoda – bez následků, bodový stav 2 body
- zájmy – rodina, sport - kanoistika, kytara, příroda, knihy
- zdravotní stav – výborný, bez léků
- současná pozice – řidič z povolání sk. C, D pro ČSAD Jihotrans a.s. CB, řidič nákladní kamionové zahraniční dopravy (týdenní intervaly) i autobusové dopravy
- hlavní důvod na řidiče z povolání – velká potřeba zastávat pozici, která má smysl, u firmy již pracoval, zůstaly dobré kontakty a zkušenosti, dále – záliba v cestování, poznávat nové místa, výdělek peněz a „čistou hlavu“

[4] Rozhovor realizovaný na DPP v Českých Budějovicích, 10. 7. 2015

Eva (případ č. 4)[5] – profesionální řidička

- 42 let, žena, rozvedená, dítě 20 let, žijící s přítelem
- vyučená prodavačka, kursy sociální pracovnice, profesní průkaz na ŘP 10 let
- let v pracovní pozici řidička z povolání
- ŘP – najeto do 1 mil. km, tuzemsko a především zahraničí
- bodový stav – 0 bodů
- bez dopravní nehody, menší dopravní přestupky – telefon, pásy
- zájmy – četba, vycházky, přátelé, cestování
- zdravotní stav – dobrý, bez léků
- hlavní důvod na ŘP – v regionu byla dobrá pracovní pozice, rozvod, poté partnerství s mužem s ŘP – začali jezdit spolu na kamionu, do zahraničí – v pozici spokojená, proto zůstává

Josef (případ č. 5)[6] – profesionální řidič před důchodem

- 60 let
- ženatý
- dítě (35 let, samostatně žijící, vlastní děti)
- nejvyšší vzdělání – maturita, gymnázium, policejní akademie
- pracovní pozice – příslušník policie (do r. 1992), řidič stavební firmy, řidič DP CB (od r. 2005)
- změna – vztah k jízdě, cestování, „nebýt sám, ale s lidmi“
- dopravní přestupky – 2–3 menší (parkování), v roce 2014 – zaviněná dopravní nehoda D, s následkem smrti (při zavírání dveří trolejbusu, v zadní části vystupovala 90letá paní, její kabát se zachytil, paní upadla, řidič již neviděl situaci, přejel končetiny, na následky zemřela). Trestní stíhání řidiče po roce zastaveno.
- bodový stav – 5 bodů
- zájmy – rodina, kutilství, vycházky se psem, lidi kolem sebe
- zdravotní stav – přiměřený věku 60 let, bez aktuálních problémů, přechodně s potřebou léků – antidepresiva
- současná pracovní pozice – od r. 1992 stále řidič z povolání (sk. C, D, E)
- hlavní důvod řidiče z povolání sk. D – celoživotní vztah, znalost pozice, zájem, „nic jiného již neumím“, „mám tři roky do důchodu, nikde by mě nevzali“

[5] Rozhovor realizovaný na DPP v Českých Budějovicích, 2. 1. 2014

[6] Rozhovor realizovaný na DPP v Českých Budějovicích, 30. 9. 2015

14.2.2 Metoda sběru dat

V rámci výzkumného šetření bylo zkoumáno pět případů a základní technikou sběru dat byl **hloubkový polostrukturovaný rozhovor,** neboli rozhovor pomocí návodu (Hendl, 2005). Ve vztahu k předmětu výzkumu a výzkumným otázkám jsem vymezila tématické okruhy rozhovoru (Tab 21). Kostra rozhovoru byla tvořena otázkami směřujícími k tomu, aby dotazovaný vypovídal o tématech tvořících jádro samotného výzkumu. Pořadí nebylo striktně dodržováno. Při vedení rozhovoru se vycházelo z ohnisek zájmu zkoumaných osob. Tuto strategii jsem uplatňovala, abych maximalizovala výtěžnost rozhovorů (Miovský, 2006) a aby samotný řidič měl možnost zdůraznit aspekty, které jsou pro něj subjektivně významné.

Rozhovory byly realizovány na dopravně psychologických pracovištích se souhlasem řidiče.

Pro přesnost poskytovaných informací byly rozhovory zaznamenávány na digitální diktafon a pro přesnost zachycení dat byly přepisovány formou komentované transkripce (viz příloha – případ č. 3).

Analytické postupy

Pro prvotní analýzu dat nestrukturovaného kvalitativního materiálu jsem využila **analýzy dat případových studií** (např. Miles, Huberman, 1994; Yin, 2003; Miovský, 2006). Při analýzách se nejprve sledoval cíl vyložit vývoj událostí, vysvětlit příčiny jevů a jejich následky uvnitř případů. Následně jsem provedla komparaci dat mezi všemi případy a snažila se o nalezení obecnějších témat, principů, vzorců a struktur rozhovorů.

Analýza uvnitř případů

Výše popsané postupy umožnily data pečlivě prostudovat, porovnávat mezi nimi podobnosti, rozdíly a dále s nimi analyticky pracovat. Na této bázi jsem provedla **analýzu uvnitř případů** *(within-case analysis)* s cílem odhalit a popsat témata, vysvětlit chronologii událostí a kauzální vztahy u jednotlivých případů. Nejprve jsem využila **metody zachycení vzorců.** Tento relativně jednoduchý analytický nástroj podle Miovského (2006) spočívá v tom, že jsou v datech vyhledávány opakující se vzorce a témata, jež jsou vázány na určitý kontext, osobu apod. Výzkumník přitom postupuje tak, že při analýze dat vytváří určité koherentní „příběhy“ o tom, jak daný jev probíhá.

Analýza mezi případy

Po analýze uvnitř případů a interpretaci dat jsem přistoupila i ke **srovnávání případů** s cílem nalezení opakujících se témat, vzorců a univerzálních kauzálních vztahů, které platí pro všechny případy. Zatímco v předchozích analýzách se pracovalo s daty jednotlivých případů izolovaně, v **analýze mezi případy** *(cross-case analysis)* se využívalo celého datového materiálu k vytvoření obecného vzorce chování řidiče z povolání.

Vyhodnocení získaných dat

Deskriptivním způsobem byly vyloženy obecné rysy, které vedou člověka k volbě řidiče z povolání a působí na jeho úspěšné či neúspěšné obhájení dané role. Aby se zachovala jednotící linie textu, byl její text převyprávěn **technikou „vyložení karet“**. Jde o uspořádání kategorií a subkategorií, které vznikly pomocí **otevřeného kódování.** Finální zpráva má již vybrané kategorie, které se vztahují k výzkumným otázkám a sledují, jakou mezi sebou mají vzájemná souvislost a kauzální vazbu (srov. Šeďová, 2007, 226–227). Autentického materiálu přímých citací se snažím používat tak, aby byly uváděné interpretace transparentní (příloha – Tab 22 názvy kategorií a kódů).

Jednotlivé případy byly zároveň součástí psychologického testování k posouzení psychické způsobilosti řidiče z povolání. Výsledky jednoho z dotazníků TVP, který je zaměřen na dopravně relevantní osobnostní charakteristiky, jsou stručně vyhodnoceny a slouží k doplnění profilů.

15 Profilové anamnézy jednotlivých případů

15.1 Jiří (případ č. 1)

Jiří, 25 ti letý muž, svobodný, žijící ve své původní rodině, pocházející z vesnice nedaleko Tábora se po základní škole vyučil automechanikem a nyní po sedmi letech by rád přešel na pozici profesionálního řidiče. Pochází z více členné rodiny, kde se prarodiče celoživotně věnují zemědělství, jsou úzce spojeny s přírodou a jejich život si nedovedou představit jinak. Prarodiče mají vliv nejenom na styl života všech členů rodiny, ale i na jejich profese. V *naší rodině byl řidičem z povolání děda, i jeho brácha, oba dlouho jezdili, no taky táta, ten má ale dnes zdravotní problémy…tak už nejezdí…..* **Děda** bral často Jiřího jako malého kluka do traktoru, potom do náklaďáku, ale to měl jen za odměnu. Jeho snem bylo jezdit s popeláři, rád se na ně díval, když k nim přijeli pro popelnici, zaujalo ho jejich chování, rychle vyskočili z auta a potom naskočili na stupátko a odjeli pryč. Těšil se na další týden, až přijedou a stále ve svých představách řešil, jak bude jednou jezdit také. Stačilo slyšet jen ten konkrétní **zvuk auta** popelářů a hned se musel na ně jít podívat, zda skutečně přijeli.

V rodině však jeho máma radost z povolání řidiče neměla, měla **starosti** se zdravotními potížemi svého manžela, a především toto povolání brala jako něco, co jí bere muže o veškerý čas, protože jezdil jako profesionál do zahraničí a jezdil domů až za týden. *Budeš pořád pryč a děti tě ani neuvidí…* Jiří však tyto informace nepokládal za důležité, realita toho, že může jezdit s dědou v traktoru, za **odměnu** se svést i náklaďákem a navíc postupně i jeho kamarádi z jeho okolí ho jen v jeho snu podporovali, měl jakoby jasně nasměrovanou cestu budoucího studia. Jeho průměrné studijní výsledky na základní škole a velké ambice pro opravování aut, jenom podpořily jeho vstup na učební obor automechanik, který nebyl od místa bydliště daleko. Dále se zárukou, že tam bude chodit se svými spolužáky a především si snad splní jednou sen být řidičem třeba i popelářů.

Dobu svých studií vidí jako velkou rychlost **školní docházky**, kterou dobře zvládal, neměl žádné zásadní problémy, měl čas i opravovat auta s dědou a tátou přímo doma v garáži. Spíše než aktivně se věnovat sportu byl právě velký a každodenní zájem **opravovat auta**. *Budeš pořád jenom špinavej a unavenej…* ani tyto slova od své mámy nebyly překážkou, aby vyučení nedodělal, ale naopak. Zažil asi dva milostné krátké příběhy, které ale nijak neřešil a spíše vše připisoval, že jeho čas na velkou lásku ještě přijde. Věděl od svých kamarádů, že jako **profesionální řidič** si může vydělat dost peněz, tudíž mít i větší sebejistotu v prosazování se u dívek, které by on chtěl a zároveň si uměl **vydělat peníze**.

Po vyučení chtěl uplatnit svůj vystudovaný **obor automechanik,** a proto nedaleko od svého bydliště tuto pracovní možnost našel a ihned začal pracovat. V praxi se setkal s opravy osobních i nákladních automobilů, a protože toho hodně znal ze svých ranních zkušeností z rodiny, nikdy mu nedělalo problém se dalšího něco přiučit a tvořit si vyšší úroveň v svém oboru. Sedm let v této pracovní pozici a asi poměrně jednotvárný styl mladistvého života - do servisu, z práce domů, kde ho třeba čekala i další **opravářská činnost** ho však stále více vyzývala ke splnění jeho

přání být řidičem z povolání. Rád s kamarády zašel na pivo do místní hospůdky, někdy na nějaké party za hudbou do města, ale občas i místní fotbal a hasičské závody byly pravidlem jeho stylu života. *Vidíš, jsi pořád špinavej, ani si holku k sobě nenajdeš, říkala jsem ti, uč se a studuj…..* Možná právě tyto **výtky ze strany jeho mámy** ho ještě více začaly ovlivňovat, aby si intenzivně začal hledat práci, která by mu splnila být řidičem z povolání.

Tato již dětská myšlenka se konečně proměnila v realitu, když se dozvěděl, že firma, ve které pracuje jako servisní technik, **hledá mladé řidiče** pro rozšíření své obchodní strategie do zahraničí. V situaci, kdy si Jirka hodnotí své technické dovednosti jako velmi dobré, má najeto cca do 50 tisíc km s osobními auty i auty do 3,5 t, nemá momentálně trvalou partnerku, s vědomím, že své mámě ukáže, že si umí vydělat peníze i bez špinavých rukou, jsou krásnou nabídkou přímo pro něho. Přestože nemá zároveň rád zásadní změny ve svém životě, o tento pokus změny se však jistě pokusil a uspěl. *Jo tebe berem, známe tě, jseš spolehlivej….* Potřebuje změnu, *nic mě doma nedrží, potřebuju peníze, chci jezdit jako děda, mít volnost, peníze a někam se taky podívat do světa.. cha cha.*

Jirka má **dobrý zdravotní stav**, baví ho jezdit, rozumí autům po technické stránce, přestože uznává, že nemá moc najetých kilometrů s velkým autem, těší se na změnu. Nyní se **zaškoluje**, vedoucí mu ráno přidělí konkrétní úkol, sdělí mu co a kde zboží naložit, on si připraví cestu na dané místo určení. Začíná stále více využívat mapu na internetu, protože všechna místa také nezná, rozšiřuje si své znalosti. Vyjíždí brzy ráno kolem šesté ranní hodiny, kdy už vše musí jasně vědět, aby nebyl zbytečně ve strachu. *Cestu si připravím den dopředu, musím si bejt jistej…..* Jeho přání je však jezdit do zahraničí, ale uvědomuje si, že musí mít praxi, projít všechny odborné i psychické testy. *Takovou mám chuť do světa konečně a poznávat….no i ty peníze potřebuju, vím že tady je pořád stejně dokola.*

Jirka ve své řidičské minulosti si uvědomuje, že má již nasbíraných šest bodů, a to konkrétně za to, že **neměl pásy, telefonoval za jízdy**, nemá však žádnou dopravní nehodu, ani zbytečně nepřekračuje rychlost jízdy, dokonce, když se srovnává s ostatními kamarády, neměl problémy s alkoholem ani drogy za volantem. *Tohle co mám, jsou takový blbosti, já o nich vím, ale to bude dobrý, teď musím jezdit kvalitně, abych neměl problémy…ono je to i o štěstí a náhodě to tak prostě je.* Jirkova současnost je ve stavu připravenosti jezdit s autem nad 7,5 t, hodnotí se jako spolehlivý, i když trochu lehkomyslný. Uznává, že někdy podceňuje maličkosti, ale je hodně motivovaný k tomu, aby měl čistý bodový záznam. Má velkou vůli všem dokázat, že bude dobrý i řidič z povolání. Svůj zdravotní stav si hodnotí jako dobrý, i když připouští, že má mírnou nadváhu. K tomu uvádí, že na to mají vliv i jeho genetické předpoklady. *To bych třeba kvůli holce i něco shodil…. cha cha.*

Jirkovy vize do budoucna se pohybují okolo pozici řidiče, má jednoznačné blízké cíle, nemít **žádné body** v bodovém hodnocení. Další cíle směřují k možnosti jezdit **do zahraničí**, k tomu mu bude podporovat i **rodina.** *Když rodina uvidí, že to zvládám a že jsem šťastný, myslím, že mě bude podporovat……jo když uvidí, že to nedávám, podporovat mě nebude…* O této motivační síle moc dobře ví, a proto má

velkou potřebu všem dokázat jeho úspěšnost. V současné době je jen opravářem, potřebuje peníze a zažít nové zkušenosti ve světě. Porovnává, jak se cítí být stále špinavý, ležet pod autem, s pocitem řidiče. Dokáže se i sebekriticky hodnotit, uvědomuje si, že **není dokonalý.** Přesto všechny překážky, které by mu bránily jeho sen uskutečnit, chce překonat. *Vidím se jako spokojený řidič….* (viz legenda osobnostní profil z výsledků TVP)♦.

15.2 Pavel (případ č. 2)

Pavel, 49 ti letý muž, žije s manželkou, který má již dospělé děti. Žijí samostatně a k rodičům se jen vracejí. Z jeho bezprostředního okolí není nikdo řidičem z povolání. Pochází z vesnice, kde si v mládí se ženou postavili rodinný dům, vychovali dvě děti. Je pokračovatelem svého rodu, který hospodařil na svých pozemcích a on byl vždy součástí rodinného stylu života. Protože v jeho okolí nebylo moc důležité studovat, zároveň rodina neměla prostředky na vzdělání, tudíž **dojíždění do města**, od svého základního studia volně přecházel na výuční obor, který byl blízko k jeho zájmům a znalostem a především byl dostupný místem. Na základní škole byl jen **průměrným žákem**, po škole ho rodiče často motivovali jen manuální prací, starostí kolem svého domu a svých pozemků, na kterých rodiče i prarodiče hospodařili. *Naši potřebovali opravovat stroje, měl jsem zkušenosti i mně to velmi bavilo, a proto jsem šel do učení a stal se opravářem zemědělských strojů…* Po vyučení Pavel začal jezdit s nákladním autem, uměl ho opravit, jízda ho bavila, **manuální činnost** mu nedělala problémy. Brzy se oženil a se ženou si chtěli **postavit svůj dům**, plán si splnili tím, že postavili na své zahradě, kde začali i vychovávat dvě děti. Ovšem stavěli asi pět let, protože neměli peníze a vše co potřebovali na stavbu, on **sám dovezl** svým nákladním autem. *Postavil jsem vlastní dům svými prostředky…myslím tím, že jsem si nakoupil a odvezl sám… to dělám dodnes, když potřebuje někdo něco z rodiny… to je moje role, hned se ozvou na mě…..*

U firmy, kde Pavel začínal, dělal nejprve údržbáře, potom jezdil jako řidič profesionál, později, když snižovali stavy řidičů, zase přešel do role údržbáře. Tato práce ho začala stále více neuspokojovat, začaly právě i zdravotní problémy - hypertenze, cukrovka, dna. *Vím, že už řidiče nechtějí, ale já se chci vrátit, protože jen manuální práci už dělat nemůžu……* Firma byla jeho celoživotní, měla pro něho spoustu výhod, ale přesto Pavel začal **hledat dopravní firmu jinde**, protože si je jistý, že této práci rozumí a nejvíce mu vyhovuje. Nevadí mu ani, že bude vzdálenější od jeho bydliště, přesto je celoživotně zvyklý na jednu firmu. *Potřebuju změnu a potřebuju nějakou jistotu a stabilitu relativně pohodlnější práci….přece jenom mi bude už padesát…..* .Přestože na pár let přerušil řidiče, bude se k pozici vracet. *Je to můj chleba, nic jiného vlastně neumím….* Pavel si našel dopravní firmu, která mu nabízí řidiče tuzemska, nevadí mu, že není místní, dokázal se s novým

♦ *legenda: Výsledky z osobnostního dotazníku TVP směřují v dopravnímu chování k emoční mírné labilitě, průměrné svědomitosti, nižší otevřenosti ke zkušenostem, průměrné přívětivosti, k bagatelizaci a k průměrné respektování norem a pravidel – viz příloha.*

zaměstnavatelem dohodnout o svých **vzájemných potřebách** *...já to beru jako nutnost a zálibu v jednom...*

Jeho životní styl je daný způsobem života z dětství, ráno do práce, z pracovní činnosti rovnou k rodinným pracovním činnostem, přímo úklid dobytka, **manuální práce** na zahradách, oprava strojů. Občas se ženou zajišťuje nákupy, proto cesta do města někdy i a kulturou. Relaxace jen v podobě spánku, odpočinek u televize, procházky do lesa, na zahrady, pobyt s dětmi. *Mně to prostě nevadí naopak, je to můj styl a součást života...*

Pavel je zcela přizpůsobený na daný životní styl, říká, že nic jiného neumí, a proto musí přijímat problémy na silnici v zimě i v létě, jako jsou zácpy, náledía mrazy, horko. *Hodně je to v tom, jak člověk **umí předvídat,** aby ho něco nezaskočilo.... Já otce na rady neměl, ale **kamarádi** jo to si kluci řeknou mezi sebou...*

Jeho životním ideálem je nadále mít možnost zastávat řidiče z povolání, opět mít možnost jezdit a vážit si toho. *Nic jiného neumím, proto to **musí být můj ideál.*** Zároveň Pavel zdůrazňuje, že tuto práci zná a vidí v profesi řidiče řadu výhod, doveze si materiál na přestavbu domu, kdykoli rodina potřebuje něco přivést, je k dispozici....*to když člověk spočítá, tak to jsou hodně **velký peníze.....*** Dále k jeho výhodám patří dostupnost, časová volnost a znalost oboru. K nevýhodám patří **špatná životospráva a** stále sezení. Ví o sobě, že neumí dbát na svůj zdravostí stav, má slabou vůli, aby se zbavil svých **zlozvyků.** Má rád především tučné maso, pivo jen po práci, protože se bojí, aby nepřišel o řidičský průkaz.

Pavel svou řidičskou minulost vidí tak, že není špatná, přesto je pravda, že neměl půl roku řidičský průkaz za dopravní nehodu. Jako mladý, ještě bez řidičských zkušeností, ho na silnici překvapila srnka, on již nedokázal zabránit čelnímu střetu. Narazil do protijedoucího vozidla, **dopravní nehoda** se obešla bez velkého zranění. Tato zkušenost pro něho byla velmi nepříznivá, přesto se po krátké době vrátil ke své profesi. Největší oporou mu byla jeho rodina, která ho neodsuzovala, **podpořili ho**, aby se mohl k profesi vrátit. Dodnes najel kolem jednoho milionu kilometrů již bez nehod, bez žádných odebraných bodů. Vzpomíná si však ještě na jednu malou záležitost při nesprávném parkování s osobním autem, kdy byl s dětmi na rodinném výletě na Moravě. *Jo to byly ještě děti malé, to jsem vyřídil na místě, při otáčení...*

Pavlova řidičská současnost v posledních sedmi letech, kdy jezdil jen osobním autem, byla bez problémů v silničním provozu. Rád se vrací k možnosti řídit nákladní auto, *jsem za to rád, mám to rád..... baví mě to...* další jeho motivací je možnost vydělat **peníze a být v oboru**, který dobře zná a mít možnost začít jezdit do zahraničí. *No to by mi mohlo vydržet do důchodu, pokud se něco nestane....tím myslím zdraví nebo nehoda na silnici..... to člověk v tomhle povolání nikdy neví....* Jeho budoucnost je **vrátit se** k povolání řidiče, dokonce začínat jezdit do zahraničí, vydržet v pozici a mít radost z této profese.

Klient své **zdraví** hodnotí jako průměrné dobré, *moje tělo si řekne a pak ho musím poslechnout...no je to tak...* Rád se hodnotí s druhými kamarády a usuzuje, že na tom tak špatně zdravotně není. Vítězí profese, kterou má rád a zdravé

sebehodnocení, že **nic jiného neumí**. *Potřebuju mezi lidi ven, potřebuju změnu a tak…… (viz legenda*[♦]*).*

15.3 Jarda (případ č. 3)

Jarda je 50ti letý muž, který pochází z úplné spořádané rodiny, která vždy velmi dbala na vzdělání svých dětí. Podpora ve vzdělání byla ve formě přívětivé komunikace, možnost realizovat své všestranné zájmy. S otcem měl možnost něco vyrábět, opravovat doma v dílně a porozumět elektrice, proto se vydal směrem elektrotechnické odborné školy s maturitou. Po té nastoupil **do pozice provozního elektromechanika.** Měl na starosti řídicí systémy, protože obor vyžadoval další vzdělávání, ještě v něm pokračoval. Pracoval pro vojáky - letecké trenažéry a poté nastoupil jako provozní mechanik do JE Dukovany. V té době se oženil a měl dvě děti, jeho rodina potřebovala stále více peněz, proto začal ještě jezdit jako **řidič.** To obnášelo si koupit velké auto, v jeho případě na hypotéku. Uzavřel smlouvu s dopravcem, který ho vysílal do Německa, ale po roce spolupráce skončila, protože zkrachoval. Situace pro něho nebyla jednoduchá, aby splatil hypotéku, musel proto opět nastoupil do zaměstnaneckého poměru ve svém obru. Nicméně ho profese řidiče upoutala na tolik, že se od této myšlenky další roky nemohl odpoutat, a proto se k ní **vracel.**

Postupně jeho rodinné požadavky a potřeby byly stále náročnější, začal stavět dům, děti a žena byly stále náročnější, a proto začal jezdit do zahraničí na celé týdny a vracet se domů po 14dnech. Přestože si myslí, že žil a žije skromně, nepije, nekouří, ale žije pozitivně, finanční potřeby byly stále vyšší až neúnosné. *Tento styl života stejně dovede člověka k rozchodu se svou rodinou, to je prostě neúnosný*. Po šesti letech Jarda přichází o původní rodinu a po rozvodu mu byla nabídnutá pozice správce systémů na JE Temelín. Protože se nacházel ve velmi složité životní situaci, odchází od své rodiny a má potřebu udělat velkou změnu, odchází i do jiného regionu. Na pracovní pozici se mu velmi líbilo, **kariérně povýšil,** jako správce systémů postupně vykonával pozici provozního inženýra, *dělal jsem správce radiační kontroly, měl jsem všechno na starosti, jednal jsem s firmami, podepisoval jsem smlouvy v zastoupení ČEZU, podepisoval faktury všechno….* V dané pozici se Jarda cítil také velmi dobře, byla velmi různorodá, zajímavá a přínosná. Pracovní povinnosti ale stále přibývaly, a začaly se objevovat další problémy, jeho kreativní schopnosti začaly silně narážet na striktní normy a regule firmy. *Měl jsem pořád za zády paní Drábovou ze státní energetické a jaderné bezpečnosti.* ČEZ měl v té době zásadní a striktní opatření ve snižování peněz. Realizované opravy se oficiálně neprokazovaly a nevyplácely. Tento styl začal zásadně měnit podmínky a pro Jardu opět zásadně měnil vztah k dané pracovní pozici. *Já mám takové krédo nebo takový názor, že je život moc krátkej, aby dělal člověk něco, co ho nebaví nebo na co už psychicky nemá…..* Začal mít potřebu čistého svědomí, a proto momentálně využil

---

[♦] *legenda: Výsledky z dotazníku TVP směřují k osobnostním projevům umírněnosti, otevřenosti a přívětivosti. V dopravních situacích má sklony k sebejistějším ale i mírně labilnějším projevům, s adekvátním sklonem k respektování norem – příloha.*

možnost odstoupení. Z důvodu organizačních změn po 18 letech odpracovaných v energetice, odešel navždy z pozice odborného elektromechanika.

Protože měl Jarda zkušenosti s řidičem, poznal všechny výhody i nevýhody, pokračoval v činnosti, která ho bavila. Každá jízda má svůj příběh, není to jen jízda z místa na místo, ale člověk to musí vzít jako úděl a hlavně to mít rád….je tu volnost, řídíte si tady čas jenom vy…. V Jižních Čechách poznal firmu Jihotrans, věděl, že se s ní dá rozumně dohodnout, a proto uzavřel smlouvu a začal **jezdit s autobusem** v zahraničí. Dostal turnusy na tři týdny a víkend doma, a pokud potřeboval upravit turnusy, vždy to bylo možné. Přesto odešel od své **původní rodiny**, stále se s ní chtěl kontaktovat a to bylo pro něj velmi důležité. Postupně se seznámil se ženou, která měla ve své péči také dvě děti. A protože se cítil velmi spokojený a šťastný, od té doby se stará o všechny čtyři děti. Tento pocit starosti musel **naplnit pocit**, že má stálou práci, že se na ní může spolehnout a že mu celkově vyhovuje. Komunikace s lidmi mu nikdy nedělala problém ale naopak, služba pro cestující je pro něj posilují forma činnosti.

Člověk má dělat to, co umí a co ho baví….. Zásadní problémy **za volantem neměl**, preferuje pozitivní přístup k řešení momentálních situací, za 32 let najezdil přes milion kilometrů, s autobusem za 10 let o něco méně. K dopravním přestupkům řadí rychlost, to spíše s osobním autem než s nákladním autem. Také jednu menší dopravní zaviněnou nehodu měl s osobním autem. Firma *je super, já potřebuju jistotu, dostanu zaplaceno a mám jistotu, že vše zaplatím, nikde nedlužím jako dříve*, *to šofér potřebuje mít klid….* V poslední době opět jezdí s nákladním autem zase v zahraničí, s danými **časovými turnusy**. Pro další jistotu potřebuje naplánovanou trasu, navigací se dostane na všechny místa, včetně možnosti zaparkování, podle vyhlášky 631 nepřekračovat čas jízdy, využít možnost odpočinku, udělat si pohodu a nedělat si starosti při jízdě. **Ke klidu** přispívají i knížky, filmy, internet, mít svou sprchu v autě. V naplánovaném čase přesně ví, kde má větší čas na odpočinek, který využije na procházky a podle místa jízdy do přírody, do města za památkami. Po delší době se v posledních letech cítí spokojeně. Přestože neměl rodinné vztahy dobré a musel řešit spoustu nemilých situací ve vztahu k první ženě a k dětem, jeho přáním je zůstat profesionálním řidičem (viz legenda♦).

15.4 Eva (případ č. 4)

Eva (38 let) pochází z malé vesnice, kde nikdy moc možností na výběr vzdělání neměli a navíc ani rodiče jí nevedli k učení tak, aby se osamostatnila a šla za vzděláním. *Prostě mě to nebavilo.*. Vyučila se prodavačkou, její velkou potřebou bylo být s lidmi, s nimi komunikovat, ale zároveň měla od mládí kladný **vztah k mužským pracím**. Sekání trávy, dřeva často dělala s otcem, který jí bral jako svého syna. Bral jí i na motoristické závody, a když jeli svým džípem do terénu, cítili

♦ *legenda: Výsledky jeho osobnosti z TVP směřují k osobnostním projevům umírněnosti, otevřenosti a přívětivosti. V dopravních situacích má sklon k sebejistým ale i zároveň k labilnějším projevům, s adekvátním sklonem k respektováním daných norem – viz příloha.*

se vždy hodně spokojeně. *Než pomáhat doma mamce v kuchyni to jsem byla raději s tátou…..* Po vyučení se Evě narodila dcera, byla krátce vdaná. Její muž velmi často pil alkohol, měl své kamarády, měl hodně dluhů, a proto začaly rodinné hádky a finanční problémy. Toto období bylo pro Evu tak problémové, že se jí dnes o tom nechce více zmiňovat. Začala bydlet u rodičů, a protože v okolí bydliště **sháněli sociální pomocnici** k postiženým lidem do terénu a Eva neměla žádnou možnost výdělku, zrealizovala kurs sociálního pracovníka a začala se starat o nemocné a postižené lidi v okolí. *Tato práce se nedá dělat dlouho navíc mám problémy pracovat s ženskejma….. mám raději prostředí s mužskejma……*

Po určité době se Eva seznámila s mužem, který jezdil jako řidič z povolání pro dopravní společnost. Jeho jiný styl života, možnost jezdit a **poznávat dálky** jí natolik oslovily, že se i ona začala tímto směrem více zajímat. *On a jeho auto mě vzalo tak za srdce, že jsem nemohla volit jinak…..* Situace nabrala směr, Eva si začala realizovat řidičský průkaz na skupinu C, začala s partnerem vyjíždět na turnusy, a proto se rozhodla ukončit práci jako sociální pomocnice. Dcera byla již starší a nebyl problém, aby zůstala doma s prarodiči, kteří se o ni postarali. **Odjížděla s partnerem** na celý týden, nechala dceru doma s rodiči, a přesto se cítila velmi spokojená. Začala být **velmi šťastná**, to mělo vliv i na její vztah k rodičům a k dceři. Začala být **finančně nezávislá**, začala si vydělávat více peněz, a tudíž zabezpečit své potřeby i ostatních v rodině. Okolí jí v dané roli podporovalo, přestože začátky její změny pozice a technické záležitosti nebyly vůbec snadné, přesto pro ní řešitelné. Velkou **oporou** se stal i její partner. Dopravní společnost je postupně přivítala jako dvojici, která se na cestách doplňuje, dokáže obstarat jedno nebo dvoutýdenní turnusy v zahraničí. *Vše jsem podstoupila, zařídila a jde to dodnes….. vůbec bych neměnila, jsem spokojená…..*

K výhodám profese patří u Evy určitá svoboda a cestování, nemusí komunikovat a vyjednávat na stále stejném místě. Po technické stránce je podle ní vše zajištěno na takové úrovni, že žena nemusí vůbec nic realizovat. Auto je konformně zařízené, technicky seřízené, pro situační silniční nesnáze slouží technický servis. K úplné spokojenosti Eva přidává možnost jezdit s partnerem, který má nad vším přehled a v případě nesnází se může na něho spolehnout. Partnerská dvojice řidičů je zároveň velmi zajímavou variantou pro dopravní podnik. *Je spokojena i naše firma….. jezdíme v kuse celu Evropu s partnerem a vše si dokážeme zařídit a vyřešit…. žijeme v autě….* Eva z dané role vidí i další výhody jako jsou, že nemusí chodit ke kadeřníkovi, na pedikúru, volný čas na trasách má předem **plánované.** Konkrétně možnost koupání v moři, procházka starobylých městem, zajímavosti měst. K nevýhodám patří jízda v zimě, horší silnice, počasí, omezené možnosti pobytu jen v autě a nemá pravidelný život se členy rodiny.

Eva si zároveň dobře uvědomuje, že zatím nemá žádné zásadní starosti se svým **zdravím**, pokud se něco akutního přihodí, musí řešit na místě, za jízdy v autě. Zkušenosti má již s možností zavolat si záchrannou službu, lékaře, kdy navíc pomáhá i partner. Pravidelné návštěvy zubaře, gynekologa Eva řeší v době, kdy je v ČR a na místě bydliště. Pokud má naplánovanou jízdu sama, bez partnera, bere to jako

pracovní povinnost, i když odlišnost vidí v tom, že musí být více samostatnější a rozhodnější. Pak přichází vděk a sounáležitost k možnosti **jezdit ve dvou**, s partnerem. Péče o pestrý **jídelníček** je složitější, ale snaží se vše přizpůsobit. *Dbám na doplňky stravy, hodně piju vodu, a protože toto chlapy moc neřeší, cíleně na toto bdím i nad jeho jídelníčkem…….*

K její velké výhodě patří celková spokojenost, **finanční nezávislost** a volnost profese, cestování do míst, kam by se člověk jinak nedostal. K nevýhodám patří u Evy **nemožnost vidět svou dceru** pravidelně *jen si voláme a potom když přijedu, to vše musíme řešit, ale moc se na sebe těšíme…..* Snaží se využívat spánek, kdy je to možné, třeba i přes den, aby mohla v noci řídit. Dále se Eva učí odolávat všem termínům, které firma určí, protože řidič musí především reagovat na aktuální silnici, kde jsou nejrůznější překážky, problémy a nehody. Uvědomuje si, že řidič je poměrně často nebo trvale v časovém stresu. Aby tomu předcházel, musí mít nejenom harmonogram činnosti, ale musí být i v určitém předstihu a nadhledu. *Myslím, že stres je všude a záleží jen na tom, jak si ho dokáže připustit a řešit konkrétní záležitosti než si jen* stěžovat……

Eva najezdila kolem jednoho milionu kilometrů, bez dopravní nehody, jen malé přestupky za telefonování, parkování nebo za pásy. Se zaměstnavatelem je zcela spokojená, vzájemné očekávání a možnosti se spolehnout na řidiče a firmu uvádí za jednu u nejdůležitějších součástí pracovní spokojenosti. Velmi si chválí logistiku firmy, kterou řidiči zabezpečuje, aby se nemusel starat o termíny a konkrétní zboží na místo určení. Zdůrazňuje, že řidič je **plně odpovědný** za konkrétní jízdu, schopnost jet v každém počasí, za jakýchkoliv podmínek časových, silničních a situačních. *Pamatuji si na píchlou pneumatiku… no to ale chlapy pomůžou a servis to dořeší… prostě **žena na silnici** to nemá nejhorší…..(viz legenda[♦]).*

15.5 Josef (případ č.5)

Josef pochází z krajského města, z rodiny úředníků, kteří ho vedli ke vzdělání. Vystudoval gymnázium a dlouho nevěděl, čím se vlastně bude v budoucnosti živit. *Tenkrát přišel takový nábor na příslušníky VB (policie), a protože jsem nevěděl, co přesně budu chtít dělat, šel jsem tímto směrem…* Musel být i politicky angažovaný, to mu nevadilo, ale vlastní práci měl rád, **zodpovědnost ve své profesi** považoval za samozřejmé. Pracoval u dopravní policie, kde nasbíral hodně profesních i lidských zkušeností a zážitků.

Oženil se, narodil se jediný syn, který s rodiči bezproblémově vycházel, v současné době je již dospělý a má již svůj život, často se vrací, aby rodičům pomáhal. Svou profesní dráhu u policie nesl plně zodpovědně, se vším pozitivním i negativním. Postupně ostré zážitky a občasné konflikty mezi členy sboru po sametové revoluci

---

[♦] *legenda: Její osobnostní profil z výsledků TVP – v sociálních situacích směřuje k průměrné dominanci, emoční stabilitě, obezřetnosti, přívětivosti, ale k nižší svědomitosti. V dopravních situacích se sklonem k výrazné dominanci, někdy až k rizikovému chování, k nerespektování daných norem, s touhou je řešit samostatně, podle svých pravidel – viz příloha.*

v ČR vyústily v rozhodnutí, že odejde od policie. *Bylo to divné období, chtěl jsem* ***utéct od těch všech problémů****, ale zároveň jsem chtěl zůstat s lidmi, kteří byli slušní a vyznali se v životě i v problematice dopravy…..* Další rozhodování, jakým směrem se bude ubírat, hodně ovlivňovala **doprava**, které rozuměl. I když u nich doma nebyl nikdo řidičem z povolání, začal se tímto směrem orientovat. Od mládí měl **rád auta**, jejich opravy, setkávání chlapů, kteří oboru rozuměli a měli si vždycky co říci. Po odchodu od policie se stal řidičem z povolání u stavební firmy. *Tady se mi moc nelíbilo, pořád* ***špinavej, unavenej mezi cikánama a*** *no víte mezi dělníkama různého charakteru……*Tato pozici netrvala dlouho, po roce hledání dalších možností a uplatnění jako řidič ho oslovila možnost jezdit jako řidič trolejbusu u dopravních podniků. ***Měl jsem štěstí****, že hodně nabírali nové řidiče.*

Josefa oslovila stabilita firmy, kultivovanější komunikace a vstřícnější vztahy na pracovišti. ***Málo peněz mi nevadilo*** *a nevadí, lidi si pořád na něco stěžují……* Jeho střední cesta v náročnosti života, umírněné potřeby a vystupování, mu zajišťují pohodu a klid ve výkonu jeho profese. Vítězí u něho pocit radosti ze své pozice, samostatnosti, spolehnutí se na jistotu a potřeba jít v životě střední cestou náročnosti. K výhodám zahrnuje mít možnost být stále mezi lidmi, jasnost režimu pracovního dne, jasné denní směny a možnost si tak plánovat své další zájmy a styl života. *Rád* ***chodím se podívat na fotbal*** *a hrát s partou karty, zajít si na pivo a být taky s rodinou doma…..* Josef **potřebuje mít zorganizovaný den**, týden a celý měsíc dopředu, nemusí dojíždět do zaměstnání, protože bydlí v centru města. *Mám všechno u ruky a tak…..*

Za celou profesní kariéru měl Josef dva až tři přestupky, za parkování. V posledním roce se mu však přihodila nešťastná nehoda. *Vloni jsem měl krušné dny a hodiny……* Vážná dopravní nehoda byla prezentovaná i v televizi, jak řidič přejel člověka a ujel od nehody. Ve skutečnosti se jednalo o nešťastnou náhodu. Na podzim k večeru, kdy měl směnu, při otevírání a zavírání zadních dveří nikoho v autobusu neviděl, proto se dveře zavíraly. Poté veliký křik lidí, že tam někdo venku leží. Jednalo se o starou paní, které se zachytil její dlouhý kabát o dveře, a když už byla venku, autobus se rozjel a bohužel jí přejel ruku a nohu. Řidič situaci neviděl a popojel, lidi ho křikem ihned zastavili. *Odjel jsem nechtěně a oni z toho hned udělali, že řidič odjel od nehody……* Stará paní bohužel na následky zranění zemřela. Dopravní situace byla hodnocena jako **trestní čin a ublížení na zdraví**. Josef danou situaci nesl velmi nešťastně, psychicky se zhroutil a celý měsíc byl **pracovně neschopný.** Docházel na psychiatrické a psychologické konzultace. Čas vyšetřování a objasňování skutečností mu byly nápomocny danou situaci zvládat. Samozřejmě mu psychicky pomáhala jeho žena, syn i jeho parta kamarádů. *To jsem celé dny nespal, jen chodil a přemýšlel, kde jsem udělal chybu…..* Trestní řízení se řešeno dodnes, ale nyní již danou záležitost vnímá jinak, dokázal jí v sobě vnitřně přehodnotit a zaujmout pozitivní postoj k danému činu. *Já nic* ***jiného dnes už neumím,*** *tak musím jezdit dál…….*

Josef je v předdůchodovém věku, více než dvacet let je u dopravních podniků, za celou profesní kariéru neměl žádné jiné problémy. Jeho pozitivní zkušenosti,

osobnostní a morální přístup byly hlavními důvody, proč **setrval na pracovní pozici.**

Josef se ve svém věku cítí zdráv, nebere žádné léky, potřeboval je jen na psychické zklidnění v době jeho dopravní nehody. K posílení jeho sebejistoty a pracovní pozice potřebuje **pravidelný styl pracovního a soukromého života**, jistotu zaměstnavatele, jistotu průměrného výdělku a setkávání s kamarády, pokračování ve svých zájmech jako jsou karty, pejsek, komunikace s nejbližšími a spokojenost v rodinném zázemí. Svou budoucnost vidí v možnosti stále obhajovat roli řidiče, v posilování pocitu, že má práci, výdělek a své zájmy. V poslední době rád se svou ženou chodí na procházky do lesa, ale také i na výstavy do města, za historií okolních zámků a hradů. Má potřebu si **chránit své zdraví**, svou vitalitu a pozitivní přístup k životu (viz legenda♦).

♦ *legenda: Jeho osobnostní profil v životních situacích je spíše uzavřenější, s menší angažovaností, emočně průměrně stabilní, přívětivý, s vyšším sklonem k sebekritice. V dopravních situacích si zachovává uzavřenější reakce, s výraznou otevřeností ke zkušenostem, ochotou respektu, sebekritiky a respektování daných norem – příloha.*

16 Komparace případové studie

Nejprve mne zajímaly všechny možné důvody, které mohou ovlivnit profesi řidiče z povolání.

Téměř ve všech případech se rozhodování formuje v rámci rodinné konstelace vztahů. Primárním faktorem zůstává forma komunikace v úplné či neúplné rodině, rozložení sourozeneckých vztahů, vliv prarodičů a širší rodiny, harmonické spolužití, profesní vzor, podpora manuálních, maskulinních činností a úroveň podpory vzdělání.

Členové rodin představují danou kvalitu vlivu pro další generaci. Prostředky vlivu jsou na vědomé i spontánně nevědomé úrovni. Propojují se a logicky vyúsťují v reálné chování daného jedince. Pokud je forma komunikace zároveň podporována vlastní sociální rolí, stylem preferování důležitosti vztahu k manuální činnosti nad činností intelektuální, je velký předpoklad, že tento směr vlivu bude rozhodující ve výběru profesní role směřující k řidiči. Každý člen rodiny (včetně prarodičů i sourozenců) se stává jakýmsi vzorem pro dané chování, které je spontánně podporováno momentálními výhodami, vztahem ke svobodné pozici, ke zdánlivě rychlému nabytí financí, k určité samostatnosti a volnosti v režimu pracovního dne. *V naší rodině byl řidičem z povolání už děda, jeho brácha, no, táta taky jednu dobu jezdil….. (Jiří, 25 let).*

Přestože rodič zastává profesi řidiče, nemusí tato skutečnost nutně znamenat, že jeho dítě automaticky tuto roli bude vykonávat taktéž. Zároveň to však neznamená, že by si jedinec studující na gymnáziu či střední odbornou školu nemohl vybrat (pod vlivem jiných primárně důležitých okolností a preferencí) pozici řidiče z povolání. *No u nás doma nikdo nebyl řidičem z povolání, nebyl, ale otec měl hodně rád auta, jejich opravy, setkávání chlapů s auty a já jsem byl s ním, to je pravda, jo, to je tak… (Josef, 60 let).*

Z mého okolí není nikdo řidičem z povolání, kromě toho, že jezdí s osobním autem dnes již každý včetně žen, dětí… já jsem podle možností mého bydliště na venkově moc výběru škol neměl, naši hospodařili, tak potřebovali opravovat a bylo tohle vyučení dostupné, tak mě to i bavilo… (Pavel, 49 let).

Pozice řidiče z povolání oslovuje v naší kultuře nejenom muže, ale i ženy. Ženy mají nízké procentuální zastoupení dané profese, nicméně okolnosti, které vedou ženy k výkonu pozice, se týkají především převahy maskulinní povahy, nebo souvisí s nespokojeností ve stávající profesi či v momentálních osobních vztazích, ale vyplývají také z potřeby být mimo současné sociální prostředí. *Pocházím z malé vesničky, kde nikdy těch možností výběru profesí nebylo, naši mě moc nevedli k učení, no, já jsem k tomu ani moc nebyla, prostě mě to nebavilo… tak jsem se vyučila prostě prodavačka, no, potřebovala jsem být s lidmi a něco pro lidi a tak, ale také jsem měla ráda i mužské práce jako je sekání trávy, dřeva, jo, no, to jo, s tátou, to jsem byla někdy jako kluk a potom, když táta nastartoval auto, on měl takového do terénu, no, džípa, no, to byla paráda… než jít něco domů pomáhat mamce nebo tak, to jsem raději byla s tátou… (Eva, 42 let).*

Zřejmě primární podmínkou profese řidiče z povolání je technická a manuální zdatnost a zároveň určitá fyzická i psychická flexibilita. K profesi řidiče z povolání není požadované konkrétní vyučení či odborné vzdělání, zájemci mají různorodé vzdělání, včetně varianty pouze základního nebo i vysokoškolského. *No já to vidím okolo, že doma jezdili kamarádi, jezdí, ono to je fajn, když si můžete dojet kamkoli cokoli vyřídit, ale prostě jedete venku, máte svobodu, nikdo na vás nekřičí… (Jiří, 25 let)*

Od určitého věku jedince však **rodina nemůže vlastními silami zabezpečit komplexní rozvoj dítěte**, a je proto v tomto směru odkázána **na spolupráci s jinými výchovně vzdělávacími institucemi. Základní školy, učňovská odborná střediska a střední školy** mají svou kulturu managementu, svůj styl vnitřní komunikace, úroveň vzdělanostních požadavků, nabídky dalších zájmových aktivit i konkrétní formy výchovného působení je jedince. Rozhodující je tedy i míra a forma oslovení konkrétní školy.

Já jsem vystudoval gymnázium, já jsem se dobře učil, no, to jo, ale nevěděl jsem, co vlastně budu chtít dál, to dlouho ne… (Jiří, 60 let).

Po maturitě dělal jsem provozního mechanika elektro, na starosti řídicí systémy a takový… 18 let. Vyučil jsem se v energetice, pak jsem pokračoval, dělal jsem v oboru, pak jsem dělal pro vojáky letecký trenažéry, počítače … (Jarda, 50 let).

Výchovné cíle si rodiče volí na základě vlastního hodnotového systému a podle požadavků na straně jedince. Hodnotový systém rodičů se zakládá na hodnotách jejich preference a na zkušenostech v jejich dosavadním stylu života. Hierarchie hodnot rodin se liší podle sociokulturní a intelektové úrovně, vztahu k respektování pravidel a morálních postojů k normám dané sociální skupiny. *U nás v rodině se potřebovali opravovat stroje a jezdit s nimi, tak bylo vyřešeno… (Pavel, 49 let).*

Já jsem chtěl jezdit s popeláři, snil jsem o tom, že budu za volantem a ujedu těm, co jsou na stupačce… no, já jsem se ve škole moc neučil, no, tak teď vidím všechno, co musím dohánět, ……Ale s autama, no to jo, to mě moc baví, jo, rodiče byli takoví taky, nechali mě, co mě baví, a my spíše na tu manuální práci doma a tak, no… (Jiří, 25 let).

To má souvislost i s tím, **jak jedinec využívá svůj volný čas, jaké má konkrétní možnosti v** rámci **svého regionu.** Později přicházejí **zaměstnavatelé,** kteří nabízí pracovní pozici, kterou může nebo by chtěl jedinec vykonávat. *Ovlivnění prostředí, kde jsem bydlel a žil, mě to taky bavilo, prostě řídit, a dnes už nic jiného neumím… (Pavel, 49 let).*

Konkrétní sociální prostředí předkládá jedinci možnost přijetí nebo nepřijetí dané profesní role. Záleží na formě a intenzitě předávání zkušeností. Ty mohou být základem celkového přijetí, které jedince postupně navede na výhodný směr, například jak se vyrovnávat s konkrétními problémy, co může být hlavním stimulem a motivem pro pozitivní obhájení své role. Někteří jsou rozhodnuti velmi časně, po ukončení školy, po vyučení, jiní jdou procesem hledání se, zvažování výhod a nevýhod pro svou životní existenci. *Já jsem měla vyučení prodavačka, to jsem dělala jen pár*

roků, do toho se mi narodila dcera, tak toho prodávání tolik nebylo a navíc tady ani nebylo místo, ……. hlavně já jsem tady mohla přímo být zaměstnaná, k tomu rodiče, holka, jo, a dobrý… ale je pravda, tato profese se také nedá dělat dlouho… (Eva, 42 let).

Na směrování a přijetí profesní role má svůj podíl samotná osobnost. Osobnostní dispozice s převahou dominance či uzavřenosti, vztah k emoční nevyváženosti či ke stabilitě mohou být původními zdroji, kdy další stimuly budou v procesu hledání dané role rozhodující. **Hledání role**, kde je jedinec za své řešení situace odpovědný, má souvislost **s osobnostními rysy**. Najde-li soulad mezi tím, kým je a jakou roli může zastávat, nabývá rozměrů spokojenosti a tím vyšších rozměrů sounáležitosti sám se sebou i s okolím. Dokonce můžeme hledat souvislost i mezi tím, jaké má jedinec problémy v silničním provozu a v jakém jsou množství. Umírněnější povahy, tj. emočně vyrovnaní jedinci, mají pozitivní předpoklady řešit i rizikové a velmi psychicky náročné situace s určitým respektem, nadhledem a pokorou. Emočně nevyvážení jedinci spějí k překotnému, nedbalému a často chybovému jednání. *Jo, menší problémy zase mezi ženskejma, já nejsem typ pořád něco vysvětlovat a povídat si a potom si to závidět, žárlit, jo, na chlapy a tak mezi tím…, no, hlavně když se člověk cítí velmi dobře, jde to hodně dobře a všechno se vám kolem líbí, není pro člověka vlastně problém nic… (Eva, 42 let).*

Já si myslím, že to umím, a člověk má dělat to, co umí… problémy za volantem… je perfektní, já nemám vůbec žádný problém, já jsem klidný člověk, já se nerozčiluju, já vím, co vím, já nemusím nic nikomu dokazovat… takže nemám důvod, abych někomu někde se předváděl, jak předjíždět, já si hezky počkám, ať jede… řidičák mám 32 let, dlouho… Najezdil jsem více než milion… Na D, no, já nevím, asi 10 let… (Jarda, 50 let).

Další významnou informací v době, kdy si **jedinec vybírá konkrétní profesní zaměření,** jsou jeho reálné činnosti, zájmy a vztah k nim. Patří sem **ochota se učit, úroveň odborných schopností, manuálních dovedností, samostatnost a schopnost obhájení svého rozhodování.**

Po maturitě dělal jsem provozního mechanika elektro, na starosti řídicí systémy a takový… 18 let. Vyučil jsem se v energetice, pak jsem pokračoval, dělal jsem v oboru…. A protože mě bavilo jezdit… jezdil jsem s taxíkem, pak při zaměstnání brigádně nákladňákem, autobusem… (Jarda, 50 let).

Ale pak, jak dále nezůstat přímo u policie, ale něco s dopravou… No, tak vás to směřuje na řidiče… začínal jsem u stavební firmy na nákladňák, ale to se mi moc nelíbilo, stále špinavej, unavenej, mezi cikánama a no, víte, prostě mezi dělníky různýho charakteru, to fakt nebylo na dlouho… (Josef, 60 let).

Myslím, že autům rozumím, umím je opravovat… Tak bych chtěl jezdit, chci být čistej, podívat se do světa… No, cha cha… (Jiří, 25 let)

Prioritou každého jedince zůstává **potřeba uspokojování primárních potřeb**, které jsou posilovány **životními hodnotami, vztahem smyslu pro**

povinnosti, smysluplnosti, naplnění životních cílů nebo i touha po splnění našeho očekávání.

V oblasti pracovní kariéry jsou potřeby a cíle velmi podobné. Příkladem může být individuální cíl **„seberealizace na pracovišti".** Řidič tedy dělá všechno pro to, aby se na pracovišti realizoval, tedy usiluje o naplnění tohoto cíle, který vede k uspokojení nějaké konkrétní potřeby. Jde právě cestou přizpůsobení se, cestou osobní způsobilosti k požadavkům práce. Dále se může snažit o rozvoj osobnosti prostřednictvím vzdělávání, vykonávání konkrétní činnosti za účelem zvýšení existenční jistoty (existenčního bezpečí), což představuje profesní základ jeho existence v pozici řidiče z povolání. N*yní když jsem měl vážnou dopravní nehodu, firma se za mě vzala…. Jsem jí za to vděčen (Josef, 60 let). No, mohu říci, že jsem si to tam oblíbil, podnik prostě fungující, no, to, že máme málo peněz, je jasný, to si lidi stěžují pořád, no, já mám rád střední cestu ve všem, tak ne, že by mi to stačilo, ale prostě jsem rád, že to dělám, a peníze nejsou tak moc hlavní… (Josef, 60 let).*

No, ze začátku náročný a úžasný zároveň, to je jasný, ale ono to technicky není tak velký problém, ano, skutečně není, no a tak to začalo, dopravní společnost přivítala nás jako dvojku a já jsem si všechno tak zařídila, že to šlo a vlastně jde dodnes… já bych nyní asi vůbec neměnila, no prostě ne… (Eva, 42 let).

Ke standardním pracovním stimulům patří **peníze, samostatnost, zaměstnanecký poměr, forma právního výkonu.** V každém životním příběhu však najdeme různé hodnoty těchto stimulů, které podle vyjádření vedou k jejich uspokojení. *Jako řidič z povolání jsem přešel hlavně z důvodu finančních, hlavně protože se to nedalo utáhnout… protože mě to na Temelíně nebavilo, já potřebuju dělat práci, která mě skutečně baví a která má nějaký smysl…. (Jarda, 50 let).*

Je to můj chleba, nic jiného neumím, se zaměstnavatelem se dokážu dohodnout, aby jeho i moje potřeby nějak byly vzájemný, tak je to nutnost i záliba v jednom… (Pavel, 49 let).

Jezdím, protože mě to baví a mám dobrou firmu, a ať je to, jak je to, tak ČSAD je super, protože tam máte tu jistotu, a já ji potřebuju, jistotu… (Jarda, 50 let).

K rozhodujícím faktorům volby mohou být nejenom úroveň vzdělání, **vztah** k manuální zručnosti, ale **i k regionálním možnostem**. Vliv **poptávky a nabídky pracovních příležitostí**, zároveň i nepřímé kariérní plánování jedince, který je nutně ovlivněn věkem, pohlavím a zdravotní kondicí.

K výhodám této profese, no pro mě určitě svoboda a cestování a nemusím se s nikým bavit, jak to či ono mám udělat, nebo jinak, no prostě svoboda… (Eva, 42 let). S mým partnerem jezdíme třeba i na čtrnáct dní v kuse celou Evropu, no prostě žijeme v autě, v hotelu, někdy a někde, všude to vůbec nejde, to právě má člověk všechno v kabině, no, to jsem si zvykla, i na ten život, to patří prostě k tomu… (Eva, 42 let).

Baví mě to zatím pořád, ale už čestně přiznávám, že to, no, ty peníze, cha cha… smích… a samozřejmě ty peníze, který tady mám, tak nikde nedostanu… (Jarda, 50 let).

Jo, mám takovou chuť do světa a žít a poznávat… no, i ty peníze potřebuju, kde jinde bych si je vydělal, já vlastně zatím nic jiného neumím… (Jiří, 25 let).

No, výhody, no, určitě mám to rád, jsem rád mezi lidmi… mám přesně jasné směny, vím, kdy a co, a dokážu si plánovat další věc… máte přesně zorganizovanej den, týden a tam měsíce… nemusím dojíždět daleko, bydlíme v centru města, dojedu si svým autem, je to všechno u ruky a tak… (Josef, 60 let).

Na pozici řidiče z povolání jsou zároveň kladeny **fyzické i psychické nároky.** Řidič potřebuje pozitivně zastávat manuální a technickou zdatnost, flexibilitu reakcí v rozhodování standardních i nestandardních situací. Musí umět **odolávat únavě, monotónní činnosti, hustotě silničního provozu, silničním kolizím, ale i třeba odloučení od rodiny.** *Je pravda, no, zdraví, jo, to já problémy nemám, ale když něco je, musím všechno řešit, na cestě si člověk musí poradit sám, no, a já jsem na tom vždycky s přítelem dohromady, nebo taky přímo v tý zemi si musíte poradit, zavolat lékaře nebo dojít do nemocnice a tak.., já jsem tedy žádné problémy neměla, závažné to ne, ale pravidelné prohlídky, jak jsme zvyklí, zubař nebo gynekolog a tak, to nejde často, jo, když máme volno dva týdny, tak si všechno doma zařídím, ale jinak si člověk musí poradit sám…. (Eva, 42 let).*

Jezdí se v zimě v létě… to je náledí, mrazy nebo velké horko… dále jsou tady ty nešťastné špatné silnice, zácpy, nehody… hodně je to o tom, že člověk musí předvídat, nemělo by to člověka zaskočit…. (Pavel, 49 let).

Dalším cílem rozhovorů bylo ***najít určité kauzální propojení mezi touhou uspokojit své potřeby řidiče z povolání a jeho reálnými ambicemi, které tento vztah mohou nějak posilovat.***

Je-li vytvořena **pozitivní komunikace mezi řidičem a zaměstnavatelem,** pak je vytvořen určitý prostor vděku za práci, za splnění jejich pracovně životních přání jako je **volnost a svoboda rozhodování**, **jistota zaměstnance**, **jistota výdělku, možnost cestování**. Řidiči tohoto typu inklinují i ke zdravé sebekritice, týkající se úrovně jejich vzdělání, konkurence na trhu práce a určitý zvyk na stereotypní styl života. Nespokojení řidiči prochází různými fázemi od potřeb vyšších ambicí, neustálého hledání něčeho výhodnějšího až po jejich nenaplnění, které mohou vyústit do situací, kdy musí čelit četným problémům se silničními pravidly.

Tady, říkám, to jsou samé výhody… dovezl, přivezl materiál na stavbu domu… kdykoli rodina potřebuje, zase jsem k dispozici… to když člověk spočítá, tak to jsou hodně velké peníze… no jo, určitě je to všechno v mém okolí, no to je ta dostupnost a volnost časová, má to člověk rozložený na den, dva týdny, jo, prostě, jak je potřeba… (Pavel, 49 let).

Opět se zde můžeme setkávat s argumenty, jak řidiče ovlivňovaly výchovné role, jak byly morálně nasměrovány a **jak se ztotožnily s procesem dodržování**

daných sociálních norem. U dlouhodobých profesionálních řidičů, se vztahem k výraznější dominanci, k vyšší míře sebejistého rozhodování nacházíme fakt, že si rádi tvoří vlastní pravidla a normy chování vůči okolí, tedy i vůči silničním pravidlům. Velkoryse je obhajují, přestože se vymykají adekvátní morálce, mají výrazný vztah k přeceňování se a k nízké sebekritice. V daných případech se zároveň často dostávají do komunikačních konfliktů na pracovišti. A naopak řidiči, kteří mají **skony k umírněnosti, k adekvátní sebejistotě a k respektováním norem v osobním životě i v silničním provozu**, jsou často bezproblémoví v komunikačních vztazích na pracovišti i v respektování pravidel silničního provozu.

Mám… v termínu peníze, že doma nemá starost, zaplatím nájem a jinak mě nic netrápí a ta firma, pro kterou jezdím v tý Vídni, to jsou takoví kluci, který zase sami jezdili, takže ví, co šofér potřebuje… ví, že když oni mi nebudou dělat problémy, já jim taky nebudu dělat problémy… (Jarda, 50 let).

No jídlo pravidelně, jak si člověk zařídí, a kvalitu, no, to si i vaříme, no, tak podle možnostech a chuti a času, ale já zase dbám na ty doplňky stravy a hodně pít vodu a tak, to zase jo, to musím mít k tomu i přítele, ten tohle moc neřešil, to je fakt, jako jsou chlapy, ale já tohle jo, no ano… (Eva, 42 let).

Jo, určitě i nevýhody, no, ale když tak přemýšlím, no, já tam ani nevýhody nemám, když člověk už umí a není lenivý, tak si to musí umět zařídit a prostě reagovat, neusnout, mít odpočinek a tak, no, společnost, třeba nakládá hodně termínů, ale to se taky dá, když se chce, jo, všechny ty okolnosti kolem, jako jsou ty překážky, ale člověk toto musí dělat, že překážky prostě nejsou, nebo jsou, aby se vyřešily, a potom to všechno jde… (Eva, 42 let).

Jsem připraven jezdit s velkým autem, jezdit umím jsem spolehlivý a trochu lehkomyslný, to je pravda, podceňuju maličkosti, to je taky pravda, nemám čistý bodový záznam, to je taky pravda… ach… no jo, ale já to změním… mám vůli, to jo, možná dokázat sám za sebe ostatním. třeba rodině, že jsem taky dobrej… (Jiří, 25 let).

Vize do budoucna řidičů z povolání, kteří začínají nebo kteří si prošli různými etapami životních událostí či jsou **před důchodovým odpočinkem**, nám svými příběhy naznačují, že vykonávají či tvoří v pracovní kariéře z jejich pohledu maximum, aby si svoji pracovní profesi pozitivně obhájili. K tomu jim dopomáhají nejrůznější sociální i psychické stimuly, které jsou nedílnou součástí jejich rozhodování při výkonu profese. Patří k nim jejich **preference zájmů, podpora rodinných členů, dostupné finance, zdravotní stav**, ale i **určitý strach** z udržení si svého pracovního místa a pocit tzv. **„nic jiného dělat neumím".**

Do budoucna jsem rád, že jezdím, že toto bude za mnou… že budu vědět, že mám práci a peníze… no a prostě, chci se zajímat o své zájmy, pejsek, kynologie, zajdu na fotbálek, no a tak s partou… určitě žena, s tou rád chodím na houby, ano, jo, někam se podívat do města, výstavy, ona má ráda historii, a tak si prostě plánovat taky čas pro sebe, své zájmy a hlavně se šetřit ohledně zdraví, abych to vše ještě užil… (Josef, 60 let).

Jistota výkonu profese řidiče se pohybuje kolem potřeby v podobě požadavků na organizaci jako je značka zaměstnavatele, spravedlnost, zacházení, dynamická zároveň stabilní společnost, finanční odměny, benefity, pracovní podmínky. A dále v podobě potřeby požadavků na typ pracovní činnosti jako je potřeba afiliace, smysluplnost práce, status a odpovědnost, autonomie – potřeba samostatného rozhodování, nezávislosti, bezpečí a jistoty, potřeba mít za sebou výsledky a ohodnocení nebližšího okolí.

Jsem nyní jenom opravář, chci k firmě, která mi dá možnost jezdit… Potřebuju peníze, jet pryč do světa a taky něco zažít… no, je to tak tady, no, co pořád špinavej pod autem, no a nic… profesák mám, nemám najeto, ale to prostě musím někde začít… jo, nejsem dokonalej, ale já když chci a moc to chci, tak se to naučím… (Jiří, 25 let).

Já si myslím, že to je všude něco, a mě to baví, tak ani ty nevýhody nevidím, já je vlastně ani nemám… jo, já jsem spokojená tak, takto budu chtít jezdit nadále, firma je super, jo, je to dobrý… snad se mi zásadně nezmění doma, že všechno bude dobré, tak já změny dělat nechci, prostě toto mám ráda! (Eva, 42 let).

Odpočinek, tak já v podstatně… no, dříve jsem vozil knížky, teď je už nevozím, protože bych jich potřeboval strašně moc, protože čtu rychle, ale většinou nějaký ten internet, nějaký film, no, mám, že si i vozím svou sprchu, když je horko a takový… (Jarda, 50 let).

Vracím se k náklaďáku… Jsem za to rád… abych vydělal nějaký peníze a nebyl doma… No, já bych si něco našel, ale tohle umím a chci začít i do zahraničí jezdit… jo… teď to vidím, že budu pokračovat, a mohlo by mi to vydržet až do důchodu, pokud se něco nestane… myslím tím zdraví, nehoda… to člověk v tomto povolání nikdy neví… jo, chtěl bych vydržet… Těším se na to… (Pavel, 49 let).

17 Shrnutí výsledků kvalitativního výzkumu

Kvalitativní část výzkumné disertační práce měla za **cíl hlouběji proniknout do podstaty procesu výběru pracovní role řidiče z povolání** a co vše může být zdrojem obhájení dané pozice. Protože kvalitativní aspekty psychologických proměnných bezpečnosti či rizikovosti profesionálních řidičů nebyly hlavním cílem disertační práce, šíře dané problematiky byla ohraničena tematickými okruhy. Konkrétně se jednalo o hledání zdrojů ovlivnění volby profesionální řidiče, o potenciální důvody úspěšnosti či neúspěšnosti v silničním provozu a o nalezení odpovědi na otázku, co vše může profesionální řidič vnímat pod pojmem „bezpečnost na silnici".

K danému cíli jsem si záměrně vybrala pět případů, které nás konkrétně zavedly do života jedinců, kteří si svobodně vybrali profesi řidiče z povolání v České republice. Snažila jsem se zaměřit na mladého začínající muže, na muže, který měnil své pracovní role a častěji se vracel k pozici řidiče, dále na řidiče, který celoživotně zastává profesionálního řidiče a na ženu, která změnila profesi a profesi řidiče si dobrovolně vybrala.

Pomocí hloubkových polostrukturovaných rozhovorů jsem analyzovala jednotlivé případy, dále jsem je mezi sebou srovnávala a technikou vyložení karet jsem mohla přistoupit k finálnímu kategorizování stěžejních témat. K nim patří kategorie rodinné konstelace, výchovných institucí, aktivit řidiče, formy uspokojování potřeb, komunikační stimuly sociálního okolí, profesní faktory volby obhájení řidiče, postoje a názory na silniční problematiku, zastávání současné strategie pozice a vize do budoucího obhájení profese řidiče.

Prvotním zdrojem směrování jedince na **výběr profese je konkrétní podoba komunikačních vztahů, která je dána rodinnou konstelací všech členů užší i širší rodiny.** Kvalita vedení a kontroly, úroveň intelektu, vliv autorit, napodobování, úroveň sociálního statusu nutně přispívají k profilování maskulinního stylu chování a podporují technicko-manuální zaměření jedinců. Tyto nepřímé vlivy mohou být pro jedince v době volby profese a budoucího vzdělání rozhodujícími impulzy, které vedou k pozici profesionální řidiče.

Další podíl na rozhodování mají všechny **instituce**, které se podílí na vzdělání, na formování charakterového profilu jedince. Vedou ho ke konkrétnímu způsobu využití dostupných činností, jež se v daném **sociálním a regionálním prostředí** nachází. Důležité postavení v procesu přijímání určitých pravidel, norem a způsobu chování mají životní role a z jednotlivých příběhů můžeme uvádět, že pracovní role jedinců, kteří prošli procesem identifikace, mají kvalitnější předpoklady k udržení si této role. Profesní role pozitivně souvisí i s **identitou,** která ovlivňuje pracovní výkon, řidičovo celkové chování vůči ostatním i vůči respektování pravidel na silnici.

Osobnostní dispozice řidiče mají svůj podíl na obhájení pozice. Řidiči s profilem uzavřenějším, **emočně stabilnějším a respektujícím** mají výraznější předpoklady ke vstřícné a loajální komunikaci nejen se zaměstnavateli, ale tyto

sklony v jednání se objevují v každodenním řešení situací v silničním provozu. **Osobnosti se vztahem ke svéráznosti, překotnosti, emoční labilitě** a sebepřeceňování inklinují k nerozvážnosti, nepřesnosti, ke konfliktům s nejbližšími, tudíž i **k potencionální rizikovosti na silnici**. Člověk, který cokoli koná a činí, realizuje v kontextu svého očekávání. Shoduje-li se toto očekávání se schopnostmi, dovednostmi, zkušenostmi a životními cíli, pak má takový jedinec blízko ke spokojenosti se svým výkonem, a tudíž může očekávat i pozitivní hodnocení od jeho okolí. Pracovní spokojenost je zároveň dána úrovní komunikace se zaměstnavatelem a také vzájemnou oddaností hodnot. Rys stability, jistoty a rozvahy může řidič využít v řešení rizikových momentů na silnici. Zároveň i zaměstnavatel může takového jedince vnímat jako stabilního pracovníka, s vyšší úrovní spolehlivosti.

Záměrně byla v analýze příběhů také zařazena žena jako **profesionální řidička,** která prošla cestou hledání vlastního „profesní já“. Ženy se prakticky svými ambicemi, dovednostmi a schopnostmi nijak neliší od řidičů profesionálů; od ostatních žen se ženy spokojené s danou pracovní pozicí řidiče odlišují pouze tím, že inklinují k výrazným maskulinním osobnostním profilům.

Druhým cílem kvalitativní části výzkumu bylo odpovědět na otázku, v čem spočívá subjektivně vnímaná významnost pracovního zázemí řidiče profesionála.

Příběhy řidičů mě navedly na cestu určité komparace, která v sobě sdružuje dané propojení všeho, co stojí na **počátku rozhodnutí jedince pro danou pozici**. Máme možnost zde pozorovat jejich usměrňování a uspokojování jejich potřeb s jistou dávkou osobnostních atribut, vlastní identity, očekávání a pracovních priorit profesionálních řidičů. Je to **proces určitého hledání**, který má své etapy. Jsou-li podporovány dominantní výrazností a svérázností vůči sobě samému i vůči standardním pravidlům, může docházet k nejrůznějším problémům, jak uvnitř jedince samotného, tak i vůči projevům sociálního kontextu, který je řízen vždy danými pravidly. Celoživotní „zahledění se“ do jedné profese a jakási nemožnost se od tohoto tématu odpoutat, může vést až k pocitu, že profesi musí zastávat, protože „nic jiného neumí“.

18 Etické otázky a limity smíšeného výzkumu

Empirická část smíšeného výzkumného designu disertační práce tvoří kvantitativní část, která má šest dílčích cílů. Ty byly ověřovány logistickou regresí a metodologií regresních stromů. Kvalitativní část práce využívá pět případových studií k dalším dvěma výzkumným cílům, které pomáhají odhalovat určitá úskalí k hledání ideálních osobnostních profilů profesionálních řidičů.

Pětiletá výzkumná práce přinesla řadu statisticky průkazných argumentů, které by měly sloužit k psychodiagnostice dopravní psychologie v České republice. Celoplošný sběr dat 1343 respondentů ve dvou městech jižních Čech, s maximální ochranou dat obou stran, uchováním důvěryhodnosti, ochranou osobních údajů, výběrem a validitou testů byla přesto provázena různými metodologickými úskalími, která mohla být sytícími zdroji metodologických limitů.

Kvantitativní a kvalitativní výzkum čelí některým etickým otázkám a zároveň je uvádím jako metodologické a etické limity své disertační práce.

Sběr dat kvantitativního výzkumu probíhal v letech 2011–2016 na dopravně psychologických pracovištích v jižních Čechách. Do výzkumu byli zařazeni všichni respondenti, kteří toho času ze zákona (kap.7.1) žádali o posudek psychické způsobilosti k výkonu profese řidiče, dále kteří byli vybodovaní nebo jim byl odebraný řidičský průkaz (kap. 7.1). 3 % ze základního souboru profesionálních řidičů byla na psychologickém testování již po druhé (z potřeby zákona). Nikdo ze zúčastněných, jež byli požádáni o spolupráci ve výzkumu, neodmítl předat výsledky ke statistickému zpracování. Podepsali čestné prohlášení, že jejich výsledky psychologických testů budou moci být součástí výzkumu dopravní psychologie.

Vyjádření k **metodologickým limitům** výzkumu:

Všechny použité **psychologické metody jsou standardizovány pro českou populaci**, včetně nově zavádějícího dotazníku TVP – Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti (Hogrefe-Testcentrum, Praha, 2016).

Daný sebeposuzovací dotazník má své limity. Dotazovaný se může dopouštět chyb při posuzování vlastních názorů ke vztahu respektování norem a pravidel v životě i na silnici, zároveň se může stylizovat. Ovšem přístup Uwe P. Kanninga (2009) je originální v tom, že stylizaci interpretuje jako kapacitu probanda chovat se sociálně žádoucím způsobem a vnímá ji spíše pozitivně. Moje zkušenosti s administrací dotazníku i zpětné vazby od probandů jsou velmi dobré a mohu inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti jenom doporučit.

Formulace jednotlivých proměnných vycházela **z Manuálu doporučených psychodiagnostických metod** pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel MD ČR (Zaoral et al., 2010). Diagnostická proměnná **bezpečný (úspěšný) profesionální řidič / rizikový (neúspěšný) profesionální řidič** – je definován řidič, který má vztah k určitému počtu přestupků, nehod či dopravních kolizí v silniční dopravě za celou jeho profesionální dráhu. V této souvislosti již nebyla realizována regresní analýza na zjištění prediktivní

schopnosti nezávislých proměnných ve vztahu k souhrnnému kritériu a jeho parametrům.

Design **kvalitativní případové studie** tvořilo pět rozhovorů s řidiči profesionály. Výběr případů byl zvolen strategií účelového (záměrného) výběru (viz kap. 14.3.1), který má prezentovat standardní profily profesionálních řidičů. Tento kvalitativně metodologický limit mi nedovoluje příběhy řidičů transformovat na celou populaci.

Při realizaci výzkumného rozhovoru byly **eliminovány subjektivní vlivy dotazování** (tazatel – respondent). K tomu napomáhalo standardní vybavení psychologického pracoviště, standardní klima, dopolední čas testování respondentů a standardní odborný přístup psychologa.

Vyjádření k **etickým limitům** výzkumu:

Součástí **diagnostické baterie řidičů byly ještě další psychodiagnostické metody,** které již nebyly součástí analýzy potřeb smíšeného výzkumu, ale respondenti jimi procházeli. Výše ověřované psychologické metody byly zadávány v prvním časovém úseku, aby nebyly ovlivněny respondentovou únavou.

Informace sdělené od řidiče **ohledně přestupků** mohly být úmyslně nebo neúmyslně pravdivé. Tyto informace však bylo možné jednotlivě ověřit výpisem z karty řidiče.

K dalším etickým limitům disertační práce patří skutečnost, že určitá míra subjektivity v kvalitativním přístupu je dána vždy lidských faktorem ve vztahu výzkumník - respondent.

Jako poslední etický limit spatřuji v získávání kvalitativních dat. Ty jsou vždy dány především **obsahovou úrovní odpovědí** a úrovní komunikačních schopností respondenta (viz příloha č.2).

Přes všechny uvedené metodologické i etické limity výzkumu jsem přesvědčena, že závěry nejenom navazují na již dřívější i soudobé výzkumy dopravní diagnostiky, ale dále nás obohacují v pohledu na bezpečného a rizikového profesionálního řidiče v silniční dopravě.

19 Diskuse a závěr kvantitativní části

Ze statistické analýzy kvantitativních dat vyplývá, že bezpeční profesionální řidiči jsou **v dopravním chování** spíše **dominantnější, aktivní a cílevědomí, maskulinní, sebejistý, odolní vůči zátěži při překonávání životních překážek a prakticky zaměřený**. Zároveň je jejich chování v sociálním životě výrazně **emočně stabilní a vyrovnané**, se vztahem k usedlosti, k maskulinitě. V dopravních situacích dokážou reagovat výrazně rychle, dominantně a velkoryse s určitým nadhledem nad momentální dopravní situací. **K rizikovým profesionálním řidičům patří řidiči se vztahem k nerespektování pravidel a norem v dopravě**, k výraznějšímu vztahu k perfekcionalismu, ke zdrženlivosti a k váhavosti. Zároveň ti, kteří jsou spontánně bezprostřednější a spíše vyčkávající na podněty z daných situací. Tyto faktory rizikovosti se také objevují ve výzkumu Stránského (2000), kdy dominuje vztah k bezstarostnosti, k lehkomyslnosti, k nedostatku sebedisciplíny a s výraznou potřebou se prosadit.

Úroveň svědomitosti a přívětivosti se nepotvrdila jako rozhodující faktor úspěšnosti řidiče profesionála. Navazujeme tímto na výzkum Milse a Johnsona (2003), kteří tvrdí, že není signifikantní rozdíl mezi skupinou řidičů opakovaně trestaných za přestupky a kontrolní skupinou studentů ve faktorech Přívětivost, Svědomitost a Neuroticismus. Způsob ovlivnění těchto faktorů můžeme spatřovat v hledání souvislostí získaných v kvalitativním šetřením. Úroveň svědomitosti a přívětivosti může být **sycena výchovným prostředím, rodinnou konstelací, úrovní vzdělání** a **životními prioritami** řidiče profesionála. Jedinci většinou pocházejí z prostředí se silnými vzory svých otců, kteří tíhnou k technicky orientovaným profesím. Určitá lhostejnost k empatickému chápání vztahů a neschopnost hledání souvislostí mezi potřebami praktických hodnot a hodnot vztahových idejí vyústí v preferenci pracovní role, jako je řidič profesionál.

V další části kvantitativního výzkumu jsem se zaměřila na vytvoření osobnostního profilu z hlediska sycenosti dominantního chování řidiče v dopravním chování. Pomocí regresních stromů jsem zjistila, že pokud je tato dominance řidičem sycena **úrovní aspirací**, má větší možnost náhodnou situaci využít ve svůj pozitivní prospěch. Ovšem je-li dominance s tendencí spoléhat se na náhodu sycena **exhibicionismem**, můžeme předpokládat **rizikovější projevy,** tedy vyšší míru nehodovosti, způsobení závažných a častých přestupků. Tyto závěry potvrzuje například Vavrikova studie (1997), kde za rizikové vlastnosti řidiče určují vysokou míru dominance, sebevědomí, afiliace a sklonu k exhibici.

Další regresní strom a jeho štěpení jednotlivých proměnných ukazuje na argument, že zásadovost se neúčastní v predikci svědomitosti v dopravě. Svědomitost v dopravě je především sycena **zdravou mírou sebeovládání**, která je podporována zvládáním úzkostnosti a vztahem k perfekcionalismu. Tedy bezpečný a svědomitý profesionální řidič by měl mít zdravou míru sebeovládání, sebejisté a neúzkostné reakce se vztahem k dominanci. Zároveň by měl mít vyšší míru rozhodnosti v momentální dopravní situaci.

Emoční stabilita v dopravním chování není sycena spontánní agresivitou, trpělivostí ani vytrvalostí, ale empirická data kvantitativního výzkumu přispěla k tomu, že emoční vyrovnanost je především dána **zdrženlivostí, vyšší mírou sebejistoty a maskulinity.**

Z dalších statistických výsledků lze predikovat, že k pozitivním osobnostním dimenzím profesionálního řidiče patří určitá **míra jednoznačnosti, důraznosti.** Celkově jeho profil inklinuje k výraznému **maskulinnímu profilu**. Tyto závěry výzkumy potvrzují tvrzení Havlíka (2005), který považuje za neselhávající řidiče, kteří jsou výkonní, adaptabilní, odpovědní, citově vyrovnaní, schopny sebeovládání a překonávání zátěže a stresu.

20 Diskuse a závěr kvalitativní části

Podle Kellera (2004) každý člověk v podstatě hraje tři druhy rolí. Základní role je dána věkem a pohlavím, profesní role je spojena s kvalifikací a role ve volném čase se týká rekreačního a politického zázemí. Aby se tedy daná role stala součástí strukturálního já, musí proběhnout její interiorizace, a to **procesem identifikace s rolí** v rámci sociálního učení.

Jedinci, kteří jsou pokračovateli **profese mezi generacemi**, jsou vzájemně podporováni větším prostorem pro budování mezigeneračních vztahů a předávání zkušeností. Profesionalizace tak představuje pro dané povolání vzestup na žebříčku pracovních míst a zároveň pro daného profesionála zpravidla vzestupnou mobilitu na společenském žebříčku (Šanderová, 2000, s. 125).

Výkon profese souvisí taktéž s **profesní identitou a jejím utvářením**. Pojem identita bývá chápán jako totožnost, sebedefinice, vlastní představa o sobě samém (Bačová, 2008). I když jedinec prochází v životě dvěma výraznými, a pro budování své identity, významnými obdobími, buduje si identitu po celý život skrze sebepoznání. Základem profesní identity je profesionalita, která odkazuje mimo jiné na to, co konkrétně řidiči z povolání vykonávají, jaké mají znalosti, jak je získávají, k jakým cílům směřují či jaké postoje jim jsou blízké. Profesní identita tedy může značně ovlivňovat pracovní výkon, profesní chování, sebehodnocení a vztah k respektování norem dané sociální skupiny.

Alderfer (in Bělohlávek, 1994) vychází z Maslowovy teorie potřeb a podle něho zahrnují **potřeby existenční, vztahové a růstové**. Růstová potřeba je součástí touhy jedince se něčemu učit, pracovat na sobě a spět k naplnění seberealizace, nezávislosti a úspěchu. Tyto potřeby mají různou sílu, vychází z potřeby naplnění a užitečnosti, kterou jedinec v kontextu vnímání své identity v reálném čase a prostoru nabývá. Potřeby řidiče mohou být blízko k jeho **očekávání.** Monroe (2007) konkrétně uvádí krátký seznam očekávání od práce, ke kterým patří peníze, pozice, moc, spokojenost, smysl života, přátelé, vzrušení, dlouhodobá jistota, možnost rozvoje, svobody, autonomie až po materiální statky. Tento seznam očekávání bychom mohli sdílet i u profesionálních řidičů.

Teorie pracovního přizpůsobení říká, že **čím více se shodují schopnosti**, vědomosti, zkušenosti, postoje člověka s požadavky s pozicí v organizaci, tím je větší pravděpodobnost, že zaměstnanec bude svou práci vykonávat dobře a bude zaměstnavatelem vnímán jako „vyhovující“. Zároveň čím více odpovídá organizace s hodnotami a potřebami zaměstnance, tím více bude zaměstnanec svou práci vnímat jako „uspokojující“ (Dawis, & Lofquist, 1984).

Hroník a Růžička (2007) nabízejí **pět stupňů kariéry**, která začíná přípravou a spočívá v načerpání poznatků, zkušeností, zvídavosti a tvorby prvotních představ o další kariéře. Dále následuje fáze rozvoje, jež představuje období nalezení identity a rozhodování se ohledně dalšího směru. Fáze vrcholu se vyznačuje především respektem vzhledem k pozici, na kterou se jedinec vypracoval, maximální výkonnost

a odpovědnost za stále náročnější úkoly. Fáze platau má za cíl udržet vysokou výkonnost po co nejdelší dobu, k tomu využívá předchozí zkušenosti, dovednosti i znalosti. Poslední fáze útlumu značí hledání nové kariéry v organizaci nebo mimo ní, kdy klesá výkonnost, mění se jeho potřeby, zájmy a styl života.

Důležitým faktorem často zůstává **vztah ke svému zaměstnavateli** a srovnání, jak to vypadá s hodnocením pracovní činnosti jinde. V této souvislosti uvádím výzkum společnosti Penna (2015), který hodnotil pozitivní i negativní osobnostní rysy nové generace v pracovním prostředí. Za pozitivní rysy patří entusiasmus, nápady, kreativita, ambice a rychlé nasazení. Mezi negativní rysy patří nedostatek loajality, oddanosti a důvěryhodnosti. Zároveň výzkum potvrdil, že mezi největší kariérní cíle této generace patří rovnováha mezi pracovním a osobním životem. Zajímavým zjištěním výzkumu bylo, že zaměstnancům nové generace záleží na hodnotách v organizaci dvakrát více než jejich manažérům. Čili celoživotní oddanost zaměstnavateli se může chápat i jako rys stability, jistoty a rozvahy, který budou potřebovat v náročných pracovních situacích, jako je například situace, kdy jedinec zaviní vážnou dopravní nehodu.

21 Závěr

Společenské podněty týkající se dopravní bezpečnosti a především moje dopravně diagnostická odborná činnost mě motivovala k potřebě se v disertační práci věnovat základní výzkumné otázce, jaké osobnostní faktory mají vliv na bezpečné a rizikové dopravní chování profesionálních řidičů. K odhalování osobnostních prediktorů jsem využila kvantitativního a kvalitativního výzkumu profesionálních řidičů na dopravně psychologických pracovištích v jižních Čechách.

Ze statistické analýzy kvantitativních dat jsem zjistila, že bezpeční profesionální řidiči jsou **v dopravním chování** spíše **maskulinní, sebejistý, aktivní a cílevědomí, se vztahem k bagatelizaci**, s **odolností vůči zátěži při překonávání životních překážek**. Celkově je jejich chování **v sociálním životě výrazně emočně stabilní a vyrovnané,** v dopravních situacích dokážou reagovat výrazně rychle, dominantně a velkoryse s určitým nadhledem nad momentální dopravní situací. Ve svém životě jsou ochotni přiznávat své chyby a slabosti, ovšem i oni vztah k respektování pravidel a norem nemají jednoznačný a nepovažují ho za nejdůležitější. **Úroveň svědomitosti a přívětivosti se nepotvrdila jako rozhodující faktor bezpečnosti řidiče profesionála**. Způsob ovlivnění těchto faktorů můžeme spatřovat v hledání souvislostí získaných v kvalitativním šetření. Úroveň svědomitosti a přívětivosti může být **sycena výchovným prostředím, rodinnou konstelací, úrovní vzdělání** a **životními prioritami** řidiče profesionála. Jedinci většinou pocházejí z prostředí se silnými vzory svých otců, kteří tíhnou k technicky orientovaným profesím. Určitá lhostejnost k empatickému chápání vztahů a neschopnost hledání souvislostí mezi potřebami praktických hodnot a hodnot vztahových idejí vyústí v preferenci pracovní role, jako je řidič profesionál.

Větší šanci dostat se do skupiny bezpečných (úspěšných) profesionálních řidičů mají osoby, které jsou **emočně stabilní a vyrovnané ve svém běžném životě**. Jsou spíše dominantní v dopravním chování a mají výraznější **vztah k bagatelizaci v dopravě**. Do této skupiny má 2,43 krát větší šanci se dostat **žena** jako profesionální řidička. Dále sem patří osoby se **vztahem k usedlosti,** bezprostřednosti, které podle modelu bazální úrovně psychické integrovanosti (Mikšík, 2003) patří do **varianty C.**

Naopak se snižuje šance těch řidičů, kteří nerespektují pravidla a normy v dopravním chování, mají zvýšený vztah k **reaktanci**. Dále se snižuje šance u těch řidičů, kteří mají sklon **k perfekcionalismu, ke zdrženlivosti a k váhavosti**.

V další části kvantitativního výzkumu jsem se zaměřila na vytvoření osobnostního profilu z hlediska sycenosti dominantního chování řidiče v dopravním chování. Pomocí regresních stromů jsem zjistila, že pokud je tato dominance řidičem sycena **úrovní aspirací**, má větší možnost náhodnou situaci využít ve svůj pozitivní prospěch. Ovšem je-li dominance s tendencí spoléhat se na náhodu sycena **exhibicionismem**, můžeme předpokládat **rizikovější projevy,** tedy vyšší míru nehodovosti, způsobení závažných a častých přestupků.

Další regresní strom a jeho štěpení jednotlivých proměnných ukazuje na argument, že zásadovost se neúčastní v predikci svědomitosti v dopravě. Svědomitost v dopravě je především sycena **zdravou mírou sebeovládání**, která je podporována zvládáním úzkostnosti a vztahem k perfekcionalismu. Tedy bezpečný a svědomitý profesionální řidič musí mít zdravou míru sebeovládání, sebejisté a neúzkostné reakce se vztahem k dominanci a rozhodnosti k momentální dopravní situaci.

Emoční stabilita v dopravním chování není sycena spontánní agresivitou, trpělivostí ani vytrvalostí, ale empirická data kvantitativního výzkumu přispěla k tomu, že emoční vyrovnanost je především dána **vyšší mírou sebejistoty a maskulinity.**

Z dalších statistických výsledků lze předpokládat, že k pozitivním osobnostním dimenzím profesionálního řidiče patří určitá **míra jednoznačnosti, důraznosti a vztah k adekvátní flexibilitě.** Celkově jeho profil inklinuje k výraznému **maskulinnímu profilu**.

Součástí empirického smíšeného výzkumu je kvalitativní část, která se dále snaží **objasnit zdroje** pozitivního osobnostního profilu profesionálního řidiče. Výrazný a poměrně zásadní vliv na vývoj profesní kariéry budoucího řidiče má **rodinné zázemí**, **vliv autority** dané profese a **maskulinní přístup k životním situacím.** Tyto zdroje dále jedince směřují k úrovni vzdělání, k přijímání norem a pravidel v sociálních skupinách. Obhájení pozice dále souvisí s vlastní identitou, motivací role a s uznáváním principů skupiny. Subjektivní vnímání je dáno individuální mírou očekávání, schopností sebehodnocení a identifikací pracovních priorit profesionálního řidiče.

Disertační práce měla za cíl konkrétně interpretovat a zdůraznit osobnostní dispozice, které jsou důležitou součástí pozitivního obhájení pracovní pozice profesionálního řidiče. Závěry osobnostních profilů by měly sloužit **k posuzování psychické způsobilosti v dopravní diagnostice**, k poradentství pro výběry pracovních pozic personálních agentur, úřadů práce a personálních oddělení zaměstnavatelů dopravních podniků. V neposlední řadě by mohly přispět k reedukaci morálních prediktorů, které mohou být hlavním obsahem **rehabilitačních výcvikových kursů rizikových profesionálních řidičů.**

22 Shrnutí

Cílem disertační práce bylo hledat všechny psychologické souvislosti, které se účastní na formování osobnostního profilu profesionálních řidičů. Teoretická část vymezila komplexnost šíře daného tématu, od zdrojů příjmu a zpracování informací při řízení motorových vozidel až po osobnost profesionálního řidiče. Za tímto účelem práce hledala souvislosti v tuzemských i zahraničních výzkmech, které směřují ke sledování všech osobnostních dimenzí. K nim patří výzkumy zabývající se vlivem agresivity, emocemi, hněvem a úzkostí v dopravě.

Další část teoretické části disertační práce je věnována typologiím řidičů, které mají za cíl kategorizovat typy chování a osobnostní profily. Poukazují na dvě nejrizikovější skupiny řidičů, ke kterým patří muži s nízkou mírou altruismu a úzkosti, vysokou úrovní sensation seeking, nezodpovědnosti a agresí za volantem. Druhou rizikovou skupinou jsou řidiči s vysokou tendencí vyhledávat zajímavé podněty, agresivní, úzkostní a se sklonem k hněvu pří řízení (Ulleberg, 2001). K bezpečným řidičům podle Quenaultena (in Štikar, et al., 2003) patří řidiči emočně vyrovnaní, respektující pravidla silničního provozu, s přiměřenou sebedůvěrou, spolehlivostí a svědomitostí.

Důležitost sledování osobnostních proměnných řidičů dala podnět pro vznik zákona, který stanovuje řidičům z povolání a řidičům s odebraným řidičským průkazem v České republice nutnost se podrobit dopravně psychologickému vyšetření (z. 361/ 2000 Sb). Za tímto účelem je realizováno dopravně psychologické vyšetření, které je zaměřeno na zjištění kognitivních a výkonových aspektů i osobnostních profilů. Vyšetření sleduje vztah k rizikovému chování, k antisociálním postojům, k úrovni anticipace, k atribuci a vztah k agresivním tendencím chování řidiče v silničním provozu (Černochová, 2012).

Ke zjištění osobnostních profilů dopravní psychologie vycházíme ze známých, již standardizovaných dotazníků. Za účelem posílit dopravní diagnostiku v České republice pro zjištění osobnostních profilů řidičů nejenom v běžném sociálním životě, ale i v dopravním prostředí, prošel dotazník TVP - Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti standardizací. Dotazník TVP se opírá o pětifaktorovou osobnostní teorii NEO, kterou představuje pět osobnostních dimenzí, tj. extraverze, emoční labilita, otevřenost vůči zkušenosti, přívětivost a svědomitost. Zvláštností osobnostního dotazníku TVP je paralelní zařazení dopravně specifických a situačně nezávislých aspektů založených na tomto pětifaktorovém modelu (Spicher & Hansgen, 2000; in Rudá & Černochová, 2016).

Teoretická část disertační práce se stala podnětným zdrojem pro empirickou část, která se již konkrétně věnovala osobnostním faktorům profesionálních řidičů. Kvantitativní výzkum podpořil informace o tom, že k bezpečným profesionálním řidičům patří osoby, které jsou emočně stabilní a vyrovnané ve svém životě, mají vztah k usedlosti a k bezprostřednosti. V dopravním chování se projevují sebejistě, aktivně a cílevědomě, jsou odolní vůči zátěži při překonávání překážek. Svědomitost podporuje jejich zdravou míru sebeovládání a neúzkostné reakce na dopravní situace.

Jejich osobnostní profily preferují míru jednoznačnosti, důraznosti a maskulinity. K rizikovým profesionálním řidičům inklinují osoby se vztahem k reaktanci, k perfekcionalismu, ke zdrženlivosti a k váhavosti. Vážnějších a častých dopravních přestupků se mohou dopouštět i řidiči se vztahem k exhibicionismu.

Kvalitativní část výzkumu objasňuje zdroje adekvátního osobnostního profilu profesionálního řidiče. Výrazný a poměrně zásadní vliv na vývoj profesní kariéry budoucího řidiče má rodinné zázemí, vliv autority a maskulinní přístup k životním situacím. Tyto zdroje dále jedince směřují k úrovni vzdělání, k přijímání norem a pravidel v sociálních skupinách. Obhájení pozice dále souvisí s vlastní identitou, motivací role a s uznáváním principů skupiny. Subjektivní vnímání je dáno individuální mírou očekávání, schopností sebehodnocení a identifikací pracovních priorit profesionálního řidiče.

Disertační práce měla za cíl konkrétně interpretovat a zdůraznit osobnostní dispozice, které jsou důležitou součástí pozitivního obhájení pracovní pozice profesionálního řidiče. Protože dané cíle disertační práce byly naplněny, závěry osobnostních profilů bezpečných a rizikových profesionálních řidičů by měly být součástí posuzování psychické způsobilosti v dopravní diagnostice. Dále by měly být součástí rehabilitačně výcvikových kurů. Zároveň by mohly poskytovat informace v poradentství personálních agentur, úřadů práce a personálních oddělení dopravních podniků.

Seznam použité literatury

Aber, L., & Rimmo, P. - A. (1988). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41,39-56.

Akutsu, M. (1993). The charakteristice of the use of car navigation systém and the ergonomic problem in the design. *Proceedings of the 33rd Conference of the Japanese Council of Traffic Sciece,* 38, 57-60.

Allport, G.W. (1961). *Pattern and Growth in Personality*. New York: Holt,Rinehart and Winston.

Antušek, I. (1998). *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha: Grada Publishing.

Arnett, J.J., Offer, D., & Fine, M.A. (1997). Reckless driving in adolescence: "state" and "trait" factors. *Accident Analysis Prevention*, 29(1),57-63.

Arthur, J., & Doverspike, D. (2001). Predicting Motor Vehicle Crash Involvement from a Personality Measure and a Driving Knowledge Test. *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, 22 (1), 35.

Atkinson, R.L., Atkinson, R.C.,Smith, E.E., Beem, D.J., & Nolen-Hoeksema, S. (2003). *Psychologie*. Praha: Portál.

Bakalář, E. (1992). *Metodika k vyšetřování řidičů z povolání.* Praha: Ústav silniční a městské dopravy.

Baldock, M.R.J., Mathias, J., McLean, J., & Berndt, A. (2007). Visual attention as a predictor od on-road driving performance of older drivers. *Australian Journal of Psycholog,* 59(3), 159-168.

Barkley, R.A., & Cox, D. (2007). A review of driving risks and impairments associated with attention-deficit/hyperactivity disorder and the effect of stimulant medication on driving performance. *Journal of Safety, Research*, 38, 113-128.

Barenbaum,N.B., & Winter,D.G. (2008). History of modern personality theory and reseasch. In O.P. John,R.W., Robins,L.A., & Pervin,L.A.(eds):*Handbook of personality*. New York, London:Guiford Press,s.3-26.

Bedrnová, E., & Pauknerová,D.(1997). Psychologie obsluhy a služeb. Praha: Fortuna.

Bedrnová, E., Nový, I., & Jarošová, E. (2012). Manažerská psychologie a sociologie. Praha: Management Press.

Bena, G., Prosperi, J.M., Lejeune, B., & Olivieri, I. (1998).Evolution of annual species of the genus Medicago: Amolecular phyligenetic approuch. *Moleculor Phylogenetics and Evolution* 9: 552-559.

Benešovská, J. (2009) Agresivita za volantem. *Moje psychologie*, č.6/2009, 35-39.

Beran, T. (2007). *Dopravní nehody: Právní rádce pro každého řidiče*. Brno, Computer Press.

Bigert, C. (2003). Myocardial infarction among professional drivers. Department of Occupational and Environmental Health. *Stockholm Centre for Public Health, Sweden. Epidemiology*.

Blatný, M., & Hřebíčková, M. (2010). *Psychologie osobnosti: hlavní témata, současné přístupy*. Praha: Grada Publishing.

Blatný, M., & Plháková, A. (2003). Temperament, inteligence, sebepojetí: nové pohledy na tradiční témata psychologického výzkumu. *Brno: Psychologický ústav Akademie věd ČR*.

Blumenthal, R.M.(1968). *Markov Processes and Potencial Theory by R.M.Blumenthal*. Amazon.

Bone, S. A., & Mowen, J. C. (2006). Identifying the traits of aggressive and distracted drivers:a hierarchical trait model approach. *Journal of Consumer Behaviour*, 5 (5), 454–464.

Borman, W.C., Ilgen, D.R., & Klimoski, R.J. (2003). Handbook of Psychology. *Library of Congress Cataloging-in-Publication Data, Canada*.

Bradáč, A. (1997). *Soudní inženýrství*. Brno: CERM.

Britt, W., & Garrity, M. J. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. *British Journal of Social Psychology*, 45 (1), 127-147.

Brown, I.D. (1991). Highway hypnosis:implications for road traffic researchers and practitioners. In Gale, A.D.et al.(Eds.). *Vision in Vehicle III*. *North-Holland:Elsevier,*459-465.

Buss, A.H., & Perry, M. (1992). The Aggression Questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology,* 63 (3), 452–459.

Bureš, Z. (1973). *Psychologie práce a její užití*. Praha: Práce.

Cain, S. (2011). *Still:Die Bedeutung von Introvertieten in einer lauten Welt*. Munchen:Riemann.

Cakirpaloglu, P. (2012). *Úvod do psychologie osobnosti*. Praha: Grada Publishing.

Cameron, A.C. a P.K. (2005). Trivedi. Microeconometrics: methods and applications. New York: Cambridge University Press.

Carvone, D., Shadel, W. G., & Jencius, S. (2001). Social-cognitive theory of personality assessment. *Personality and social psychology review*, 5 (1), 33–51.

Cattell, R.B. (1971). *Abilities: Their structure, grouth and action*. Boston: Houghton.

Castello, J., & Pérez, J. (2004). Sensitivity to punishment and sensitivity to reward and traffic violations. *Accident Analysis & Prevention*, 36 (6), 947–952.

Cloninger, S. (2009). Conceptual issues in personality theory. In p.Corr & G.

Cloninger, C. R. (1994). Temperament and personality. *Current Opinion in Neurobiology, 4*, 266-273.

Cloninger, C. R., Svrakic, D. M. & Przybeck, T. R. (1993). A psychobiological model of temperament and character. Archives of General Psychiatry, 50, 975-990.

Matthews (Eds.), the Cambridge Handbook of personality Psychology (pp. 3-26). *Cambridg, Cambridge Univerzity Press.*

Cohen, A.S. (1984). Einflussgrossen auf das nutzbare Sehfeld. *Berdisch Gladbach: BASt.*

Cohen, A.S. (1987). *Blickverhalten und Informationsaufnahme von Kraftfahrern*. Berdish Gladbach:BASt.

Cohen, A.S. (1998). *Visuelle Orientierung im Strassenverkeln Eine empirische Untersuchung zur Theorie des visuellen Abtastens*. Bern: Schweizerische Beratungstelle fur Unfallverhutung.

Consiglio, W., Driscoll, P., Witte, M., & Berg, W.P. (2003). Effect of cellular telephone conversations and other potential interference on reaction time in a braking response. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (4), 495-500.

Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1992). *NEO-PI-R Revised NEO Personality Inventory (NEO-PI-R)*. Odessa: Psychological Assesment Resources.

Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1988). From catalog to classification: Murray´s Leeds and the five-factor model. *Journal of Personality and Social Psychology, 55*, 258–265.

Costa, P.T., & McCrae, R.R. (2004). *NEO-PI-R*. Praha: Hogrefe-Testcentrum.

Craig, A., Tran, Y., Wijesuriya, N., & Boord, P. (2006). A controlled investigation into the psychological determinants of fatigue. *Biological Psychology*, 72 (1), 78–87.

Čermák, I. (1998). *Lidská agrese a její souvislosti*. Ždár nad Sázavou: Fakta.

Čermák, I., Hřebíčková, M., & Macek, P. (2003). *Agrese, identita, osobnost*. Tišnov: Sdružení Scan.

Černochová, D., & Rudá, A. (2016). *TVP – Inventář dopravně relevantních vlastností osobnosti*. Praha,Hogrefe-Testcentrum.

Černochová, Z. (2012). *Psychické aspekty dopravní psychologie*. BP, JU České Budějovice.

Černochová, D., & Rehnová, V. (2010). December 3rd). Peripheral perception depending on age and the effect of secondary load. *Paper presented at the 3rd Internacional Driver Car Interaction and Interface Conference, Prague.*

Davies, D.R., & Parasuraman, R. (1982). *The Psychology of Vigilance*. New York: Academic Press.

Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M., M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341–348.

De Vries, J., & Van Heck, G. L. (2002). Fatigue relationship with basic personality and temperament dimensions. *Personality and Individual Differences*, 33 (8), 1311–1324.

Deffenbacher, J. L. (2008). Anger, aggression and risky behavior on the road: A preliminary study of urban and rural differences. *Journal of Applied Soci* PI-*al Psychology*, 38 (1), 22–36.

Deffenbacher, J.L., Richards,T.I., Filetti,I.B., & Lynch, R.S.(2005). Angry drivers: A test of State-trait Theory. *Violence and Victims*, 20(4),455-469.

Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40 (6), 717–737.

Dobson, A. J. (2002). An introduction to generalized linear models (2nd ed.). Boca Raton: Chapman & Hall/CRC.

Dorn, L. (2003). *Driver behaviour and training*. Ashgate Publishing Limited: England.

Drapela, V. (2003). *Přehled teorií osobnosti*. Praha: Portál.

Edwards, J.D., Vance, D.E., Wadley, V.G., Ciseell, M. G., Roenker, D.I., & Ball, K.K. (2005). Reliability and validity of useful field if view test scores as administered by personal computer. *Journal of clinical and experimental neuropsychology*, 27(5), 529–543.

Etický kodex ČMPS. Českomoravská psychologická společnost [online]. [cit. 20. 10. 2015]. Dostupné z: http://cmps.ecn.cz/?page=eticky-kodex

Evans, L. (2004). *Traffic safety, Science Serving Society*. Blomfields Hills: Michigan.

Eysenck, H.J. (1992). Four ways five factors are not basic.*Personality and Individual Differences*, 13,667-673.

Eysenck, H.J., & Eysenck, S.B.G.(1975). *Manual of the Eysenck Personality Questionnaire*. London: Hodder stoughton.

Falco, A., Rolli, C., & Lombardo,A. Evaluation of an instrument for training in road prevention and safety: A longitudinal research, *Abstracts of XII.European Congress of work and organizational Psychology*. *Istanbul, EAWOP,* May 12-15, 2005-05-30.

Fernandez-Seara, J.L. (1978). Psychology of the automobile driver:Personality factors of drivers with multiple accidents. *Revista de Psicologia General y Aplicada,* 33,217-228.

Fernandes, R., Job, R. F., Soames, & Hatfield, J. (2007). A challenge to the assumed generalizability of prediction and countermeasure for risky driving: Different factors predict different risky driving behaviors. *Journal of Safety Research*, 38 (1), 59–70.

Fox, J. (1997). Applied regression analysis, linear models, and related methods. Thousand Oaks, Calif.: Sage Publications.

Fromm, E. (1967). *Člověk a psychoanalýza*.Praha: Svoboda.

Gibbs, J.C. (1991). Toward an integration of Kolberg‘s and Hoffman’s theories of morality. In Kurtines, W.M. - Gewirtz, J.L. (Eds). *Handbook of moral behavior and development*, Vol.1.s.183-222. Hilsdale,NJ:Erbaum.

Goleman, D. (1997). *Emoční inteligence*. Praha: Columbus.

Groeger, J. A. (2000). *Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task*. East Sussex: Psychology Press.

Haigney, D., & Westerman, S. J. (2001). Mobile (cellular) phone use and driving: a critical review of research methodology. *Ergonomics*, 44 (2), 132–143.

Hamer, D., Copeland, P., & Blecha, V. (2003). *Geny a osobnost: biologické základy psychiky člověka*. Praha: Portál.

Hamerníková, V.(2010). *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. NK Praha.

Hampel, B. (1962). A study to determine the relationship between driver fitness and intelligence level. *Psychologie unde Praxis*,6,1-13.

Hamerníková, V. (2009). Agresivita za volantem. *Fleet. Firemní automobily*, 1, s. 46-49.

Hamerníková, V. (2010). *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Praha: Národní centrum ošetřovatelství.

Hancock, P.A., Lesch, M., & Simmons, L. (2003). The distraction effects of phone use during a crucial driving maneuver. *Accident Analysis and Prevention,*35(4),501-514.

Hanzalíková, I. (2004). Proč selháváme za volantem. *Psychologie dnes*, 6, 14-15.

Hartl, P., & Hartlová, H. (2010). *Velký psychologický slovník*. Praha: Portál.

Harms, L., & Patten, C. (2003). Peripheral detection as a measure of drive distraction. A study of memory–based versus system–based navigation in a built–up area. Transportation Research Part F: *Traffic Psychology and Behaviour*, 6 (1), 23–36.

Havlík, K. (2013). *Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky*. Klatovy: Centrum.

Havlík, K. (2009). Ženy za volantem: nechybí razance ani sebevědomí. *Psychologie dnes,* 9/2009.

Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál.

Helus, Z. (2011). *Úvod do psychologie: učebnice pro střední školy a bakalářská studia na VŠ*. Praha: Grada Publishing.

Helus, Z. (2001). *Úvod do sociální psychologie*. Praha: Univerzita Karlova.

Hendl, J. (2012). *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Praha: Portál.

Hennessy, D.A., & Wiesebthal, D.L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior*, 25(6),409-423.

Hilbe, J. M. Logistic regression models. Boca Raton: CRC Press, c2009. Texts in statistical science. ISBN 978-1-4200-7575-5.

Hollnagel, E. (2002). Time and time again. *Theoretical issues in Ergonomics Science,* 3(2), 143-158.

Hollnagel, E., & Woods D.D. (2005). Joint cognitive systems: Foundations of cognitive systems engineering. Boca Raton, FL: CRC Press / Taylor & Francis.

Höschl, C., Libinger, J., & Švestka, J. (2002). *Psychiatrie*. Praha:Tigis.

Houston, J.M., Johnson, J.A., Skinner, A.N., & Clayton, M.V.(2006).Assessing aggressive driving:Comparing four self-report measures. *North American Journal of Psychology*,8(2),301-306.

Hošek, V.(1999). *Psychologie odolnosti*. UK Praha.

Hroník, F. (2002). *Poznejte své zaměstnance: vše o Assesment Centre*. Šlapanice: ERA.

Hřebíčková, M. (2011). *Pětifaktorový model v psychologii osobnosti: přístupy, diagnostika, uplatnění*. Praha: Grada Publishing.

Hřebíčková, M.(2004).*NEO osobnostní inventář (podle NEO-PI-R P.T. Costy a R.R. McCraee)*.Praha:Hogrefe-Testcentrum.

Chapman, P., & Groeger, J.A.(2004).Risk and the Recognition of Driving Situations. *Applied Cognitive Psychology*, 18(9),1231-1249.

Chorvát, F., & Orlík,J. (1980). *Za volantom člověk*. Bratislava: Šport Blava.

Chráska, M. (2007). *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Praha: Grada Publishing.

Jahn, G., Oehme, A., Krems, J.F., & Gelau, C.(2005). Peripheral detection as a workload measure in driving: Effects of traffic complexity and route guidance system use in a driving study. Transportation Research Part F: *Traffic Psychology and Behaviour,* 8 (3), 255– 275.

James, L., § Nachl,D. (2000). *Road rage and aggressive driving*. N.Y.Prometheus Books.

Johanson, G., & Rumour, K. (1971). Subjects‘ brake reaction times. *Human Factors,* 13 (1), 23–27.

Keskinen, E. (1996). *Why do young drivers have more accidents?* Junge Fahrer und Fahrerinnen. Referate der Ersten Interdiziplinären Fachkonferenz, December 12–14, 1994 in Köln. (in English) Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 52.

Kannning, U.P. (2009). ISK. Inventar sozialer Kompetenzen. Manual, Hogrefe, Gottingen.

Kohoutek, R. (2000). *Základy psychologie osobnosti*. Brno: CERM.

Kohoutek, R., & Štěpaník, J. (2000). *Psychologie práce a řízení*. Brno: CERM.

Kleinmann, K. (2010). *Dopravná psychológia*. Bratislava: SZU.

Kolaříková, O., & Hřebíčková, M. (2005). *Téma osobnostních rysů v psychologii dvacátého století*. Praha: Academi Bratislava.

Kollárik, T., Poliaková, E., & Ritonský, A. (1984). *Freiburský osobnostní dotazník*. Bratislava: Psychodiagnostické a didaktické testy.

Kolberg, L. (1969). Stage and sequence: The cognitive-developmental approach to socialization. In Goslin, D.A.(Ed). *Handbook of socialization theory and research,*s.347-480. Chicago: Rend McNally.

Kopečková, M. (2015). *Psychická zátěž řidičů mezinárodní kamionové dopravy*. Rigorózní práce, Univerzita Palackého v Olomouci.

Kořán, M. (2009). Psychologické a fyziologické aspekty řidičské agrese aneb silniční Rambové na českých silnicích. In M. Šucha (Ed.), *Agresivita na cestách* (s. 97–110). Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Filozofická fakulta.

Kořán, M. (2009). Dopravní psychologie. In Baštecká,B.(Ed).*Psychologická encyklopedie Aplikované psychologie*. Praha: Portál.

Koukolík, F. (2002). *Lidský mozek*. Praha: Portál.

Kratochvíl, S. (2009). *Klinická hypnóza*. Praha: Grada Publishing .

Lachenmayr, B.J.(1995).*Sehen und gesehen werden:Sicher untewegs im Strassenverkehr*. *Aachen:Verlag Shaker*.

Lajunen, T. (2001). Personality and accident liability: Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to tradic and occupationa(2005). *Personality and Individual Differences,* 31 (8), 1365-1373.

Lee, H.C., Lee, A.H., Cameron, D., & Li-Tsang,C. (2003). Using a driving simulator to identity older drivers at inflated of motor vehicle carshes. *Journal of Safety Research,* 34(4),453-459.

Lezak, M.D. (1995). *Neuropsychologie Assessment*. Oxford University Press: New York.

Lev, D., Hershkovitz, E., & Yechiam, E**.** (2008). Decision making and personality in traffic offenders: A study of Israeli drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 40 (1), 223–230.

Löhken, S. (2014). *Introverti a extroverti: jak spolu vycházet a vzájemně se doplňovat*. Praha: Grada Publishing.

Löhken, S. (2013). *Síla introvertů: jak uspět ve světě, který přeje extrovertům*. Praha: Grada Publishing.

Makishita, H., & Matsunafa, K. (2008). Differences of drivers“ reaction times according to age and mental workload. *Accident Analysis and Prevention*, 40(2), 567–575.

Mathias, Ch.W., & Stanford, M.S. (1999). P300 under standard and surprise conditions in self-reported impulsive aggression. *Progress in Neuro-Psychopharmacology e-Biological Psychiatry*, 23(6),1037-1051.

Matthews, G. (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue. *Theoretical Issues in Ergonomics science*, 3(2),195-211.

Matthews, G., & Desmond, P. A. (1998). Personality and multiple dimensions of task-induced fatigue: A study of simulated driving. *Personality and Individual Differences*, 25 (3), 443–458.

McCrae, R. R., & John, O. P. (1992). An introduction to the five-factor model and its application. *Journal of Personality, 60*, 175–215.

McCrea, R. R., Costa, P. T., Ostendorf, F., Angleitner, A., Hřebíčková, M., Avia, M., & Smith, P. (2000). Neture over Arture: temperament, personality, and lifespan development. *Journal of Personality and Social psychology*, 78, 1, 173–186.

McCullagh and J.A. Nelder. (1999). Generalized linear models (2nd ed.). Boca Raton, Fl: Chapman, & Hall.

McCulloch, C.E. and Searle, S.R. (2001). Generalized, linear, and mixed models. New York: John Wiley.

McEvoy, S.P., Stevenson, M.R., & Woodward, M**.** (2007). The contribution of passengers versus mobile phone use to motor vehicle crashes resulting in hospital attendance by the driver. *Accident Analysis and Prevention*, 39 (6), 1170–1176.

Mesken, J., Hagenzieker, M.P., Rothengatter, T., & de Waard, D. (2007). Frequency, determinants,and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 10 (6),458–475.

Mikšík, O. (2009). *Psychika osobnosti v období závažných životních a společenských změn*. Praha: Karolinum.

Mikšík, O. (2007). *Psychologická charakteristika osobnosti*. Praha: Karolinum.

Mikšík, O. (2005). *Hromadné psychické jevy: (psychologie hromadného chování)*. Praha: Karolinum.

Mikšík, O. (1992*) IHAVEZ*. Bratislava: Psychodiagnostika.

Miles, D. E., & Johnson, G. L. (2003). Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour,* 6 (2), 147–161.

Miller, S.M., Shoda, Y., & Hurley, K. (1996). Applying cognitive-social theory to health-protective behavior: Brest self examination in cancer sreening. *Psychological Bulletin, 119,s. 70_94.*

Miovský, M. (2008). *Konopí a konopné drogy: adiktologické kompendium*. Praha: Grada Publishing.

Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing.

Ministerstvo dopravy. (2014). *Bodovaní řidiči. Informace o stavu bodového systému v České republice*. Získáno 5.4.2014 z http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A36A9280-A6CE-4DCB-A140-33A67B52B3BF/0/1403_BR.pdf

MP – Pracovní manuál řidiče nákladní dopravy- 4/2009, ČSAD Jihotrans, CB.

Musseler, J.,Cebus, G., Huestegge, L., Anders, S., & Skottke, E.-M. (2009). *Massnahmen zur Verbesserung der visuellen Oreintierungsleistung bei Fahranfangern*. Entwicklung von Indikatoren zur Erfassung der visuellen Orientierungleistung. Berdisch Gladbach: BASt.

Näätanen, R., § Summala, H. (1976). *Road-user behaviour and traffic accidents*. North-Holland: Publishing Company.

Näätanen, R., § Summala, H. (1974). Amodel for the role of motivational faktors in drivers¨decision-making. *Accident Analysis § Prevention* 6(3),243-261.

Nakonečný, M. (2014). *Motivace chování*.Praha: Triton.

Nakonečný, M. (2013). *Lexikon psychologie*. Praha: Vodnář.

Nakonečný, M. (2012). *Emoce*. Praha: Triton.

Nakonečný, M. (2009). *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia.

Národní ústav pro vzdělávání (2014) *Národní soustava kvalifikací*. Staženo dne 3.4. 2015 z http://www.narodnikvalifikace.cz.

Neighbors, C.,Vietor, N.A., & Knee, C.R. (2002). A motivational model of driving anger and aggression. *Personality and Social Pscyhology Bulletin*, 28(3),324-335.

Noller, P., Law, H., & Comrey, A. L. (1987). Cattell, Comrey and Eysenck personality factors compared: More evidence for the five robust factors. *Journal of Personality* and Social Psychology, 53, 775–782.

Nolen-Hoeksema. S., Fredrickson, B.L., Loftus,R., & Wagenaar, W.A.(2012). *Psychologie Atkinsonové a Hilgarda*. Praha: Portál.

Ones, D.S., Reiss, A.D., & Viswesvaran, C. (1996). Role of Social Desirability in Personal Testing for Personnel Selection:The Red Herring. *Journal of Applied Psychology,* 81,660-679.

Ott, B.R., Festa, E.K., Amick, M.M., Grace, J., Davis, J.D., & Heindel, W.C.(2008). Computerized maze navigation and on-road performace by drivers with dementia. *Journal of Geriatric Psychiatry and Neurology*, 21(1), 18-25.

Pardel, T.(1988). *Psychológia*. Bratislava: Psychodiagnostické a didaktické texty. 489 s.

Parker, D., Lajunen, T., & Summala, H (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries Accident Analysis & Prevention, Volume 34, Issue 2, Pages 229-235.

Paulhus, D.L. (1988).Assessing self deception and impression management in self-reports:the Balanced Inventory of Desirable Responding. U*niversity of British Columbia, Vancouver,B.C.,Canada,* V6T1Y7.

Pêcher, C., Lemercier, C., & Cellier, J. M. (2009). Emotions drive attention: Effects on driver's behaviour. *Safety Science*, *47*(9), 1254-1259.

Pervin, I.A. (2003). *The Science of personality*. New York: Oxford Univerzity Press.

Plháková, A. (2007). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia.

Ranney, T.A. (1994). Models of driving behaviour. A review of their evolution. *Accident analysis and prevention*, 26(6),733-750.

Redelmeir, D.A., & Tibshirani, R.J. (1997). Association between cellular telephone calls and motor vehicle accidents. *The New England Journal of Medicine*, 336 (7), 453-458.

Rehnová, V. (2007). *Mladí řidiči a dopravní nehodovost*. Získáno *17.3.2014 z* http://www.czrso.cz/index.php?id=493.

Rehnová, V. (2011). *Úvod do dopravní psychologie*. Přednáška v rámci vzdělávacího programu dopravní psychologie realizovaného na Univerzitě Palackého v Olomouci.

Rehnová, V., Šucha, M., Kotál, R., Winberger, J., Zaoral, A., & Hamerníková, V. (2009). Závěrečná zpráva o řešení projektu IZAMK. Praha:MD ČR.

Renner, W., & Anderle, F.G. (2000). Venturesomeness and extraversion as correlates of juvenile drivers' traffic violations. *Accident Analysis & Prevention*, 32 (5), 673–678.

Riseer, R., (1997). Validity of driver's diagnostics and selection. *Assessing the driver*, 89-101. Braunschweig:RotGelb-Grun.

Rosenbloom, T. (2003). Sensation seeking and risk taking in mortality salience. *Personality and Individual Differences*, 35 (8), 1809–1819.

Rosenbloom, T., Ben-Eliyahu, A., & Nemrodov, D. (2009). Self-concept and dangerous driving proclivity in male and female Israeli drivers. *Social Behavior and Personality*, 37 (4), 539–544.

Russell, J.A., & Barrett, L.F. (1999). Core affect, prototypical emotional episodes, and other things called emotion: Dissecting the elephant. *Journal of Personality and Social Psychology,*76(5),805–819.

Rycroft, Ch. (1979). *A Critical Distionary of Psychoanalysis*.London: Pengiun.

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezídia České republiky. (2014) přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013. Získáno 23.10.2014 z http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx

Říčan, P. (2010). *Psychologie osobnosti: obor v pohybu.* Praha: Grada Publishing.

Seitl, M. (2012). *Poznávání interpersonálních charakteristik osobnosti*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Seitl, M., & Šucha, M. (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel.* Praha: MD ČR.

Selling, L.S. (1940). Personality traits observed in automobile drivers. *Journal of Criminal Psychopathology,* 1, 258-263.

Shinar, D., & Compton,R. (2004). Aggresive driving an observational study of driver, vehicle and situational variables. *Accident Analysis and Prevention*, 36,3,429-443.

Schwebel, D.C., Severson, J. Ball, K.K., & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility,conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis and Prevention,* Vol.38, pp. 801–810.

Schlag, B. (1993). Elderly drivers in Germany - fitness and driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 25 (1), 47 -55.

Schmith, P.,Waterman, M., & Ward, N. (2006). Driving aggression, anger and impulsivity. *British Journal od Psychology*, 97 (Pt3),387-403.

Schmith, E.A., Schrauf, M.S., Simon, M., Fritzsche, M., Buchner,A., & Kincses,W.E. (2009). Drivers‘ misjudgement of vigilance state during prolonged monotonous daytime driving. *Accident Analysis and Prevention,* 41 (5), 1087-1093.

Slaměník, I., & Výrost, J. (2001). *Aplikovaná sociální psychologie*. Praha: Grada Publishing.

Smékal, V. (2002). *Pozvání do psychologie osobnosti*. Člověk v zrcadle vědomí a jednání. Brno: Barrister & Principal.

Sobotková, I. (2012). *Psychologie rodiny*. Praha: Portál.

Sommer, M., Herle, M., Häusler, J., Risser, R. , Schutzhofer, B., & Chaloupka, Ch. (2008). Cognitive and presonality determinants of fitness to drive. Transportation Research Part F: *Traffic Psychology and Behaviour*, 11(5). 362-375.

Spalding, T.J., Kiss, J., Kyberd, P., Turner-Smith, A., & Simpson, A.H. (1994). Driver reaction times after total knee replacement. *Journal of Bone and Joint Surgey*, 76 (5), 754-756.

Spicher, B., & Hänsgen, K.-D. (2003). *TVP – Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale*. Göttingen: Hogrefe.

Spurný, J. (1996). *Psychologie násilí*. Praha: Euroounion s.r.o.

Stanton, N.A., & Salmon, P.M. (2009).Human error taxonomies applied to driving: A generic driver error taxonomy and ist implications for intelligent transport systems. *Safety Sciece*, 47(2),227-237.

Stephems, A.N., & Groeger, J.A.(2009).Situational specificity of trait influences on drivers¨evaluations and driving behaviour. T*ransportation Reasech Part F:Traffic Psycholoyg and Behaviour,* 12(1),29-39.

Sternberg, R.J. (2002). *Kognitivní psychologie*. Praha: Portál.

Stojan, M. (2008). *Dopravní výchova dětí a mládeže jako jeden z pilířů ochrany zdraví a prevence úrazů*. Brno:Pedagogická fakulta Masarykovy Univerzity.

Stránský, Z. (2000). Psychologie v praxi bezpečnosti silničního provozu. *In Sborník prací Filozofické fakulty brněnské Univerzity* P4(pp.175-184). Brno: Masarykova Univerzita.

Strasburger, H. (2003). *Indirektes Sehen, Formerkennung im zentralen und peripheren Gesichtsfeld*. Göttingen:Hogrefe Verlag.

Stuchlíková, I. (2007). *Základy psychologie emocí*. Praha: Portál.

Stuchlíková, I., & Man, F. (2003). Hněv a vyraz hněvu. In Čermák, I., Hřebíčková, M., Macek, P.,(Eds.), *Agrese, identita, osobnost* (pp. 134–157). Tišnov: SCAN a.s.

Suemer, N., Lajunen, T., & Oezkan, T. (2004). Big Five Personality Traits as the Distal Predictors of Road Accident Involvement. *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application.* Proceedings of the ICTTP 2004.

Sumida, S., Suzuki, Y., Makishita, H., & Matsunaga, K. (2004). A study of automobile drivers“ braking reaction times according to age bracket. *Transaction of Society of Automobile Engineers of Japan*, 35 (3), 209-214.

Summala, H. (2000). Brake reaction times and driver behaviour analysis. *Transportation Human Factors*,2(3),217-226.

Summala, H. (2007). Towards understanding motivational and emotional factors in driver behaviour: comfort through satisficing. In *Modelling driver behaviour in automotive environments* (pp. 189-207).

Summala, H., & Mikkola, T. (1994). Fatal accidents among car and truck drivers: effects of fatigue, age, and alcohol consumption. *Human Factors*, 36 (2), 315-326.

Sullman, M., Dorn, L., & Stanislaw, H. (2012). Personality and Demographic Predictors of Aggressive and Distracted Driving, *Advances in Traffic Psychology*, Pages 64 –74.

Svoboda, M., Humpolíček, P., & Šnorek, V. (2013). *Psychodiagnostika dospělých*. Praha: Grada Publishing.

Svoboda, M. (2010). *Psychologická diagnostika dospělých*. Praha: Portál.

Svoboda, M., Řehan, V., Vtípil, Z., Klimusová, H., & Humpolíček, P. (2004). *Aplikovaná diagnostika v České republice*. Brno: Psychologicky ústav FF MU.

Svoboda, M. (1992). Metody psychologické diagnostiky dospělých. Praha: CAPA.

Šmolíková, J., Hoskovec, J., & Štikar, J. (2008). Potenciálně nehodoví agresivní řidiči. *Psychologie v ekonomické praxi*, 3–4, 83–86.

Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolínová, J. (2010). Nepozornost řidiče. *Paper presented at the Mezinárodní konferencia o dopravnej psychologii,* Bratislava.

Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolíková, J. (2007). *Bezpečná mobilita ve stáří*. Praha: Karolinum.

Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod*: *(teorie a praxe)*. Praha: Karolinum.

Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolíková, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.

Štikar, J. (2003). *Psychologie ve světě práce*. Praha: Karolinum.

Štikar, J. (1991). *Obrazová komunikace*. Praha: Karolinum.

Štikar, J. & Hoskovec, J. (1995). *Přehled dopravní psychologie*. Praha: Univerzita Karlova.

Šucha, M. (2012). Principy psychologické diagnostiky v dopravněpsychologickém vyšetření. *Psychologie pro praxi*, (3-4), 83-88.

Šucha, M., & Černochová, D. (2016). Driver personality as a valid predictor of risky driving. *Transportation Research Procedia*, *14*, 4286-4295.

Šucha, M., Černochová, D., Rehnová, V., Šrámková, L., & Zámečník, P. (2015). *Metody pro dopravněpsychologické vyšetření*. Praha: Hogrefe-Testcentrum.

Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., & Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing.

Šucha, M., Charvát, M., & Řehan, V. (2009). *Kvalitativní přístup a metody ve vědách*. Olomouc: Univerzita Palackého.

Šucha, M. (2009). *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

Švaříček, R., & Šeďová, K. (2014). *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách. Praha: Portál.*

Tasca, L. (2000): A Review of the Literature on Aggressive Driving Research. Dostupné z http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf.

Taylor, J. E., Deane, F. P., & Podd, J. V. (2007). Driving fear and driving skills: Comparison between fearful and control samples using standardised on-road assessment. *Behaviour Research and Therapy*, 45 (4), 805–818.

Thiffault, P., & Bergeron, J. (2003b). Fatigue and individual differences in monotonous simulated driving. *Personality and Individual Differences*, 34 (1), 159–176.

Tupes,E.C., & Christal, R.E. (1992). Recurrent personality factors based on trait ratings. *Journal of Personality,* 60,1992,s.225-251.

Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers.Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation research Part F:Traffic Psychology and Behaviour*,4(4),279-297.

Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41 (5), 427–443.

Underwood, G., Chapman, P., Berger, Z., & Crundall, D. (2003). Driving experience, attentional focusing, and the recall of recently inspected events. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*,6(4),289-304.

URBÁNEK, T. Nejpoužívanější psychodiagnostické metody v České republice. *Testfórum* [online]. Zveřejněno 2010 [cit. 20. 10. 2015]. Dostupné z: http://testforum.cz/domains/testforum.cz/index.php/testforum/article/view/3#.VjDtzNdH4g

Vaa, T., Assum. T., & Veisten, P.U. (2004). *Effects of information campaigns on behaviour and road accidents – conditions, evaluation and cost effectiveness*. Oslo: Swedish Road Administration.

Vágnerová, M. (2010). *Psychologie osobnosti*. Praha: Karolinum.

Vágnerová, M. (2007). *Základy obecné psychologie*. Liberec: Technická univerzita v Liberci.

Vajnerová, O., Bernášková, K., & Černochová, D. (2008). *Rozmístění sdělovačů a ovladačů v interiéru autromobilu z hlediska minimalizace zátěže řidiče při jízdě*. Rešeršní práce. Mladá Boleslav: Škoda-Auto.

Vaa, T. (2003): Impairments, diseases, age and their relative risk of accident involvement: Results from metaanalysis: IMMORTAL EU research project Deliverable R1.1. Dostupné z http://www.immortal.or.at/deliverables.php.

Van Rooy, D.L., Rotton, J., & Burns, T.M.(2006). Convergent, diskriminant and predictive validity of aggressive driving inventories. *They drive as They live. Aggressive Behavior,* 32(2),89-98.

Van der Zwan, S. (2009). *De invloed van leeftijd op de beoordeling van rijvaardigheid* (The influence of age on the assessment of driver performance).Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.

Vavrik, J. (2007). Personality and risk-taking: A brief report on adolescent male drivers. *Journal of Adolescence*, 20 (4), 461–465.

Vendel, Š. (2008). *Kariérní poradenství*. Praha: Grada Publishing.

Verwey, W. B., & Zaidel, D. M. (2000). Predicting drowsiness accidents from personal attributes, eye blinks and ongoing driving behaviour. *Personality and Individual Differences*, 28 (1), 123–142.

Vlčková, I. (2014). *Osobnost řidiče terénního (cross) motocyklu*. Závěrečná práce, FF UP Olomouc.

Vyhláška č. 31/2001 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o řidičských průkazech a o registru řidičů v platném znění.

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

Vyhláška č.75/2016 Sb. o řidičských průkazech a o registru řidičů v platném znění.

Výrost, J., & Slaměník, I. (2008). *Sociální psychologie*. Praha: Grada Publishing.

Walls, L., Revie, M., & Bedford, T. (2016). Risk, Reliability and Safety: *Innovating Theory and Practice: Proceedings of ESREL 2016*, Glasgow, Scotland, 25-29 September.

Warshawsky-Livne, L., & Shinar, D. (2002). Effects od uncertainty, transmission type, driver age and gender on brake reaction and movement time. *Journal of Safety Research,* 33 (1), 117-128.

West, R., & Hall., J. (1997). The role of personality and attitudes in traffic akcident risk. *Applied Psychology: An International Review*, 46 (3), 253-264.

Westerman, S. J., & Haigney, D. (2000). Individual differences in driver stress, error and violation. *Personality and Individual Dufferences,*29(5),981-998.

Wiesenthal, D. L., Hennessy, D., & Gibson, P. M. (2000). The Driving Vengeance Questiion. *Personality and Individual Differences*, 29 (5), 981–998.

Wijesuriya, N., Tran, Y., & Craig, A. (2007). The psychophysiological determinants of fatigue. *International Journal of Psychophysiology*, 63 (1), 77–86.

William, A. O‘ Neill.(1974).*Traffic Safety and the Driver*. Leonard Evans.

Winter, D.G., John, O.P., Stewart, A.P., Klohnen, E.C., & Duncan, L.E. (1998). Traits and motives: Toward an integration of two traditions is personality research. *Psychological Review, 105, s. 230-250*.

Wollstadter, S., Eichhorst, S., & Becker, L. (2012). Emotion Regulation of Car Drivers by the Physical and Psychological Parameters of Music, *Driver Behaviour and Traning, Rainer Hoger*, Leuphama University od Lueneburg, Germany, 2012, Pages 101 – 104.

www.facebook.com/ibesip www.ibesip.cz , 28.2.2014

www.katalog.nsp.cz

www.doprava.vpraxi.cz

Yilmaz, V., & Celik, H.E. (2004). A Model for risky driving attitudes in Turkey. Social Behavior & Personality: An International Journal, 32(8),791-795.

Young, R., & Schreiner, C. (2008). Real-world personal conversations using a hands-free embedded wireless device while driving:effect on airbag-deployment crash rates. Risk Analysis: *An International Journal*, 29 (2), 187-204.

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

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

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

Zákon č. 411/2005 Sb, §87a , o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v platném znění.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.

Zákon č.133/2011 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu) v platném znění.

Zákon č.101/2013 Sb, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v sociální oblasti týkající se silniční dopravy v platném znění.

Zaoral, A, (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. MD ČR, Praha.

Seznam tabulek

Tab 1 Hlavní příčiny dopravních nehod
Tab 2 Alkohol a dopravní nehody řidičů nákladních automobilů
Tab 3 Měkké kompetence a obecné dovednosti řidiče nákladního vozidla
Tab 4 Měkké kompetence a obecné dovednosti řidiče autobusu
Tab 5 Přehled různých typů řidičů podle Mc Gruire
Tab 6 Mozková činnost introvertů a extravertů
Tab 7 Přednosti introvertů a extravertů
Tab 8 Překážky introvertů a extravertů
Tab 9 Škály dotazníku TVP a jejich obsah
Tab 10 Interpretace TVP v dopravní psychologii
Tab 11 Interpretace škál FRI
Tab 12 Základní komponenty bazální psychické integrovanosti
Tab 13 Cattell – šestnáct primárních faktorových škál – 5.verze
Tab 14 Psychologické vyšetření ostatních řidičů v jiných evropských zemích
Tab 15 Zákaldní soubor kvantitativního výzkumu
Tab 16 Charakteristika bezpečného a rizikového profesionálního řidiče
Tab 17 Tabulka zachycující výsledky sestavených logistických regresních modelů pro dotazník TVP
Tab18 Tabulka zachycující výsledky sestavených logistických regresních modelů pro dotazník Cattell 16 PF – 5 - verze
Tab 19 Tabulka zachycující výsledky sestavených logistických regresních modelů pro dotazník IHAVEZ
Tab 20 Tabulka zachycující výsledky sestavující logistických regresních modelů pro FPI
Tab 21 Převod výzkumných otázek do tematických okruhů
Tab 22 Názvy kategorií a kódů - příloha

Seznam obrázků

Obr. 1 Emoční nálady při řízení
Obr. 2 Zóny bezpečnosti
Obr. 3 Gadget model 4 úrovní
Obr. 4 Transakční model stresu v dopravě
Obr. 5 Role času a chování řidiče
Obr. 6 Základní varianty bazální integrovanosti psychické variabilnosti
Obr. 7 Psychologické testování profesionálního řidiče skupiny C, D, E v evropských zemích

Seznam grafů

Graf 1 Dopravní nehody těžkých nákladních automobilů (nad 3,5 t) v EU
Graf 2 Regresní strom – extraverze v dopravě
Graf 3 Regresní strom – svědomitost v dopravě
Graf 4 Regresní strom – emoce v dopravě

Přílohy

Tab 22 Názvy kategorií a kódů

Rodinná konstelace - RK

- rodina
- sourozenci
- děda
- výtky ze strany rodiče
- vzor
- podpora manuálních činností
- nižší vzdělání

Výchovné instituce - VI

- průměrný žák
- školní docházka
- dojíždění do města
- obor automechanik
- profesionální řidič
- zaměstnavatel
- prostředí v regionu
- opravářská činnost

Aktivity řidiče - AŘ

- parta
- potřebují řidiče
- přání býti řidičem
- manuální dovednosti
- zaškolování

Uspokojování potřeb - US

- vydělat peníze
- postarat se o rodinu
- sám doveze
- volnost
- životní stabilita
- cestování
- plnit povinnosti
- řešit situace v silničním provozu

Stimuly - ST

- poznat dálky
- peníze
- samostatnost
- kamarádi
- zaměstnanecký pracovní poměr
- starosti
- jet do zahraničí „unavenej, špinavej, s cikánama“

Faktory volby - FV

- špatná životospráva
- zlozvyky
- dopravní nehoda
- fenomén „ řidič“
- odloučení od rodiny
- splnění snu cestovat
- podpora

Názory, postoje - NP

- neměl body
- náročnost psychická
- únava
- časový stres
- není dokonalý
- odloučení od nejbližších
- hustý silniční provoz
- silniční uzávěrky, objížďky

Současná strategie - ST

- vděk za práci
- pozitivní komunikace se zaměstnavatelem
- volnost, cestování
- jistota výdělku
- konkurence
- naplnění přání
- odpočinek
- žena v silničním provozu

Vize do budoucna - VB

- zájem
- podpora
- finance
- „nic jiného neumím“
- strach o pracovní místo
- můj zdravotní stav

Jiří (případ č. 1)

Jiří [redacted] (M - 25;0 let) Strana 1 z 1
TVP - Zkrácená verze Test z 05/08/2014 09:13

TVP - Inventář dopravně relevantních charakteristik osobnosti - (Zkrácená verze)
Český standardizační soubor - celkem - staninové hodnoty (5+2z)

min -s m +s max
1 2 3 4 5 6 7 8 9

Hrubý skór	St. Skór		
		1 Extraverze	**1 Extraverze**
13	4	**Intorverze** samotářský, zdrženlivý, nesmělý, rezervovaný, pasivní, uzavřený, rozvážný, nesmělý, opatrný, nespolečenský, drží se raději v pozadí	**Extraverze** aktivní, družný, lehkomyslný, nenucený, bezstarostný, podnikavý, společenský, rád riskuje
12	6	**Introverze - dopravně specifická**	**Extraverze - dopravně specifická**
		2 Emocionální labilita	**2 Emocionální labilita**
18	7	**Emocionální stabilita** klidný, vyrovnaný, sebevědomý, sebejistý, ovládá se, odolný vůči zátěži, odolný vůči zátěži	**Emocionální labilita** pochybuje o sobě, úzkostný, nejistý, citlivý, zranitelný, málo odolný vůči zátěži
15	8	**Emocionální stabilita - dopravně specifická**	**Emocionální labilita - dopravně specifická**
		3 Svědomitost	**3 Svědomitost**
24	4	**Nízká svědomistost** nedbalý, lhostejný, spontánní, flexibilní, se sklonem k porušování pravidel, bez cíle	**Vysoká svědomitost** opatrný, korektní, starostlivý, cílevědomý, rigidní, plánující, s velkou ochotou podstoupit námahu
23	6	**Nízká svědomitost - dopravně specifická**	**Vysoká svědomitost - dopravně specifická**
		4 Otevřenost ke zkušenosti	**4 Otevřenost ke zkušenosti**
12	2	**Nízká otevřenost ke zkušenosti** jednoduché, povrchní myšlení, malá ochota učit se	**Vysoká otevřenost ke zkušenosti** zvídavý, otevřený, oceňuje nové zkušenosti, intelektuálně flexibilní, umí zjiš ´tovat informace
9	4	**Nízká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**	**Vysoká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**
		5 Přívětivost	**5 Přívětivost**
14	3	**Nízká přívětivost** individualistický, nezávislý, nepřizpůsobivý, neústupný, nedůvěřivý, málo kooperativní	**Vysoká přívětivost** důvěřivý, kooperativní, tolerantní, velkorysý, udržuje intenzívní sociální kontakty
11	4	**Nízká přívětivost - dopravně specifická**	**Vysoká přívětivost - dopravně specifická**
		6 Bagatelizace	**6 Bagatelizace**
21	5	**Otevřenost** je ochoten přiznat vlastní chyby a slabosti	**Bagatelizace**
15	3	**Otevřenost**	**Bagatelizace - dopravně specifická**
		7 Dodatkové škály	**7 Dodatkové škály**
8	4	**Přizpůsobení dopravnímu provozu** řídí se předpisy, dodržuje normy a pravidla	**Reaktance - dopravně specifická** odmítá kontrolu a předpisy, usiluje o svobodu a nezávislost

HTS **HTS 4.0.3**
© Hogrefe Verlag Göttingen

Skórováno:

Pavel (případ č. 2)

Pavel [redacted] (M - 49;0 let) Strana 1 z 1
TVP - Zkrácená verze Test z 06/08/2014 08:08

Hrubý skór	St. Skór	TVP - Inventář dopravně relevantních charakteristik osobnosti - (Zkrácená verze) Český standardizační soubor - celkem - staninové hodnoty (5+2z)		
		min -s m +s max 1 2 3 4 5 6 7 8 9		
		1 Extraverze		**1 Extraverze**
12	4	**Intorverze** samotářský, zdrženlivý, nesmělý, rezervovaný, pasivní, uzavřený, rozvážný, nesmělý, opatrný, nespolečenský, drží se raději v pozadí		**Extraverze** aktivní, družný, lehkomyslný, nenucený, bezstarostný, podnikavý, společenský, rád riskuje
12	6	**Introverze - dopravně specifická**		**Extraverze - dopravně specifická**
		2 Emocionální labilita		**2 Emocionální labilita**
18	7	**Emocionální stabilita** klidný, vyrovnaný, sebevědomý, sebejistý, ovládá se, odolný vůči zátěži, odolný vůči zátěži		**Emocionální labilita** pochybuje o sobě, úzkostný, nejistý, citlivý, zranitelný, málo odolný vůči zátěži
13	7	**Emocionální stabilita - dopravně specifická**		**Emocionální labilita - dopravně specifická**
		3 Svědomitost		**3 Svědomitost**
22	3	**Nízká svědomistost** nedbalý, lhostejný, spontánní, flexibilní, se sklonem k porušování pravidel, bez cíle		**Vysoká svědomitost** opatrný, korektní, starostlivý, cílevědomý, rigidní, plánující, s velkou ochotou podstoupit námahu
19	4	**Nízká svědomitost - dopravně specifická**		**Vysoká svědomitost - dopravně specifická**
		4 Otevřenost ke zkušenosti		**4 Otevřenost ke zkušenosti**
16	5	**Nízká otevřenost ke zkušenosti** jednoduché, povrchní myšlení, malá ochota učit se		**Vysoká otevřenost ke zkušenosti** zvídavý, otevřený, oceňuje nové zkušenosti, intelektuálně flexibilní, umí zjiš´tovat informace
10	4	**Nízká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**		**Vysoká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**
		5 Přívětivost		**5 Přívětivost**
19	5	**Nízká přívětivost** individualistický, nezávislý, nepřizpůsobivý, neústupný, nedůvěřivý, málo kooperativní		**Vysoká přívětivost** důvěřivý, kooperativní, tolerantní, velkorysý, udržuje intenzivní sociální kontakty
12	5	**Nízká přívětivost - dopravně specifická**		**Vysoká přívětivost - dopravně specifická**
		6 Bagatelizace		**6 Bagatelizace**
22	5	**Otevřenost** je ochoten přiznat vlastní chyby a slabosti		**Bagatelizace**
15	3	**Otevřenost**		**Bagatelizace - dopravně specifická**
		7 Dodatkové škály		**7 Dodatkové škály**
11	6	**Přizpůsobení dopravnímu provozu** řídí se předpisy, dodržuje normy a pravidla		**Reaktance - dopravně specifická** odmítá kontrolu a předpisy, usiluje o svobodu a nezávislost

HTS 4.0.3
© Hogrefe Verlag Göttingen

Skórováno:

Jarda (případ č. 3)

Jaroslav [redacted] (M - 49;0 let) Strana 1 z 1
TVP - Zkrácená verze Test z 10/07/2015 08:52

TVP - Inventář dopravně relevantních charakteristik osobnosti - (Zkrácená verze)
Český standardizační soubor - celkem - staninové hodnoty (5+2z)

Hrubý skór	St. Skór		
		1 Extraverze	**1 Extraverze**
15	5	**Intorverze** samotářský, zdrženlivý, nesmělý, rezervovaný, pasivní, uzavřený, rozvážný, nesmělý, opatrný, nespolečenský, drží se raději v pozadí	**Extraverze** aktivní, družný, lehkomyslný, nenucený, bezstarostný, podnikavý, společenský, rád riskuje
10	5	**Introverze - dopravně specifická**	**Extraverze - dopravně specifická**
		2 Emocionální labilita	**2 Emocionální labilita**
5	2	**Emocionální stabilita** klidný, vyrovnaný, sebevědomý, sebejistý, ovládá se, odolný vůči zátěži, odolný vůči zátěži	**Emocionální labilita** pochybuje o sobě, úzkostný, nejistý, citlivý, zranitelný, málo odolný vůči zátěži
2	2	**Emocionální stabilita - dopravně specifická**	**Emocionální labilita - dopravně specifická**
		3 Svědomitost	**3 Svědomitost**
21	3	**Nízká svědomistost** nedbalý, lhostejný, spontánní, flexibilní, se sklonem k porušování pravidel, bez cíle	**Vysoká svědomitost** opatrný, korektní, starostlivý, cílevědomý, rigidní, plánující, s velkou ochotou podstoupit námahu
22	6	**Nízká svědomitost - dopravně specifická**	**Vysoká svědomitost - dopravně specifická**
		4 Otevřenost ke zkušenosti	**4 Otevřenost ke zkušenosti**
18	6	**Nízká otevřenost ke zkušenosti** jednoduché, povrchní myšlení, malá ochota učit se	**Vysoká otevřenost ke zkušenosti** zvídavý, otevřený, oceňuje nové zkušenosti, intelektuálně flexibilní, umí zjiš ˇtovat informace
9	4	**Nízká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**	**Vysoká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**
		5 Přívětivost	**5 Přívětivost**
16	4	**Nízká přívětivost** individualistický, nezávislý, nepřizpůsobivý, neústupný, nedůvěřivý, málo kooperativní	**Vysoká přívětivost** důvěřivý, kooperativní, tolerantní, velkorysý, udržuje intenzivní sociální kontakty
10	3	**Nízká přívětivost - dopravně specifická**	**Vysoká přívětivost - dopravně specifická**
		6 Bagatelizace	**6 Bagatelizace**
16	2	**Otevřenost** je ochoten přiznat vlastní chyby a slabosti	**Bagatelizace**
16	4	**Otevřenost**	**Bagatelizace - dopravně specifická**
		7 Dodatkové škály	**7 Dodatkové škály**
9	5	**Přizpůsobeni dopravnímu provozu** řídí se předpisy, dodržuje normy a pravidla	**Reaktance - dopravně specifická** odmítá kontrolu a předpisy, usiluje o svobodu a nezávislost

Eva (případ č. 4)

Eva [redacted] (Ž - 38;0 let) Strana 1 z 1
TVP - Zkrácená verze Test z 02/01/2014 16:44

Hrubý skór	St. Skór	TVP - Inventář dopravně relevantních charakteristik osobnosti - (Zkrácená verze) Český standardizační soubor - celkem - staninové hodnoty (5+2z)		
		min 1 2 -s 3 4 m 5 6 +s 7 8 max 9		
		1 Extraverze		**1 Extraverze**
14	5	**Intorverze** samotářský, zdrženlivý, nesmělý, rezervovaný, pasivní, uzavřený, rozvážný, nesmělý, opatrný, nespolečenský, drží se raději v pozadí		**Extraverze** aktivní, družný, lehkomyslný, nenucený, bezstarostný, podnikavý, společenský, rád riskuje
25	9	**Introverze - dopravně specifická**		**Extraverze - dopravně specifická**
		2 Emocionální labilita		**2 Emocionální labilita**
14	6	**Emocionální stabilita** klidný, vyrovnaný, sebevědomý, sebejistý, ovládá se, odolný vůči zátěži, odolný vůči zátěži		**Emocionální labilita** pochybuje o sobě, úzkostný, nejistý, citlivý, zranitelný, málo odolný vůči zátěži
13	7	**Emocionální stabilita - dopravně specifická**		**Emocionální labilita - dopravně specifická**
		3 Svědomitost		**3 Svědomitost**
18	2	**Nízká svědomistost** nedbalý, lhostejný, spontánní, flexibilní, se sklonem k porušování pravidel, bez cíle		**Vysoká svědomitost** opatrný, korektní, starostlivý, cílevědomý, rigidní, plánující, s velkou ochotou podstoupit námahu
12	1	**Nízká svědomitost - dopravně specifická**		**Vysoká svědomitost - dopravně specifická**
		4 Otevřenost ke zkušenosti		**4 Otevřenost ke zkušenosti**
19	6	**Nízká otevřenost ke zkušenosti** jednoduché, povrchní myšlení, malá ochota učit se		**Vysoká otevřenost ke zkušenosti** zvídavý, otevřený, oceňuje nové zkušenosti, intelektuálně flexibilní, umí zjiš´tovat informace
14	6	**Nízká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**		**Vysoká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**
		5 Přívětivost		**5 Přívětivost**
18	5	**Nízká přívětivost** individualistický, nezávislý, nepřizpůsobivý, neústupný, nedůvěřivý, málo kooperativní		**Vysoká přívětivost** důvěřivý, kooperativní, tolerantní, velkorysý, udržuje intenzivní sociální kontakty
9	3	**Nízká přívětivost - dopravně specifická**		**Vysoká přívětivost - dopravně specifická**
		6 Bagatelizace		**6 Bagatelizace**
21	5	**Otevřenost** je ochoten přiznat vlastní chyby a slabosti		**Bagatelizace**
11	2	**Otevřenost**		**Bagatelizace - dopravně specifická**
		7 Dodatkové škály		**7 Dodatkové škály**
14	8	**Přizpůsobení dopravnímu provozu** řídí se předpisy, dodržuje normy a pravidla		**Reaktance - dopravně specifická** odmítá kontrolu a předpisy, usiluje o svobodu a nezávislost

HTS **HTS 4.0.3**
© Hogrefe Verlag Göttingen

Skórováno:

Josef (případ č. 5)

Josef [redacted] (M - 59;0 let) Strana 1 z 1
TVP - Zkrácená verze Test z 30/09/2015 08:52

TVP - Inventář dopravně relevantních charakteristik osobnosti - (Zkrácená verze)
Český standardizační soubor - celkem - staninové hodnoty (5+2z)

Hrubý skór	St. Skór		
		1 Extraverze	**1 Extraverze**
17	6	**Intorverze** samotářský, zdrženlivý, nesmělý, rezervovaný, pasivní, uzavřený, rozvážný, nesmělý, opatrný, nespolečenský, drží se raději v pozadí	**Extraverze** aktivní, družný, lehkomyslný, nenucený, bezstarostný, podnikavý, společenský, rád riskuje
5	3	**Introverze - dopravně specifická**	**Extraverze - dopravně specifická**
		2 Emocionální labilita	**2 Emocionální labilita**
12	5	**Emocionální stabilita** klidný, vyrovnaný, sebevědomý, sebejistý, ovládá se, odolný vůči zátěži, odolný vůči zátěži	**Emocionální labilita** pochybuje o sobě, úzkostný, nejistý, citlivý, zranitelný, málo odolný vůči zátěži
10	6	**Emocionální stabilita - dopravně specifická**	**Emocionální labilita - dopravně specifická**
		3 Svědomitost	**3 Svědomitost**
18	2	**Nízká svědomistost** nedbalý, lhostejný, spontánní, flexibilní, se sklonem k porušování pravidel, bez cíle	**Vysoká svědomitost** opatrný, korektní, starostlivý, cílevědomý, rigidní, plánující, s velkou ochotou podstoupit námahu
19	4	**Nízká svědomitost - dopravně specifická**	**Vysoká svědomitost - dopravně specifická**
		4 Otevřenost ke zkušenosti	**4 Otevřenost ke zkušenosti**
15	4	**Nízká otevřenost ke zkušenosti** jednoduché, povrchní myšlení, malá ochota učit se	**Vysoká otevřenost ke zkušenosti** zvídavý, otevřený, oceňuje nové zkušenosti, intelektuálně flexibilní, umí zjiš ' tovat informace
20	9	**Nízká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**	**Vysoká otevřenost ke zkušenosti - dopravně specifická**
		5 Přívětivost	**5 Přívětivost**
22	7	**Nízká přívětivost** individualistický, nezávislý, nepřizpůsobivý, neústupný, nedůvěřivý, málo kooperativní	**Vysoká přívětivost** důvěřivý, kooperativní, tolerantní, velkorysý, udržuje intenzivní sociální kontakty
10	3	**Nízká přívětivost - dopravně specifická**	**Vysoká přívětivost - dopravně specifická**
		6 Bagatelizace	**6 Bagatelizace**
13	2	**Otevřenost** je ochoten přiznat vlastní chyby a slabosti	**Bagatelizace**
9	1	**Otevřenost**	**Bagatelizace - dopravně specifická**
		7 Dodatkové škály	**7 Dodatkové škály**
7	3	**Přizpůsobení dopravnímu provozu** řídí se předpisy, dodržuje normy a pravidla	**Reaktance - dopravně specifická** odmítá kontrolu a předpisy, usiluje o svobodu a nezávislost

HTS **HTS 4.0.3**
© Hogrefe Verlag Göttingen

Skórováno:

Rozhovor - Jarda (případ č. 3)

1.

Protože mě to vždycky bavilo, jezdil jsem s taxíkem, pak na pár let jsem dělal v zahraničí v Rusku, pak jsem to přerušil a pak, když jsem se vrátil zpátky, tak jsem se snažil jezdit, udělal jsem si řidičák při zaměstnání, na nákladák, na autobus, protože jsem si říkal, baví mě to, teď na to mám peníze, tak si to můžu dovolit, a teď nějakých posledních pár let, 8 – 10 let, opět živý a donedávna jsem to dělal, protože mě to opravdu bavilo... protože postupem doby se nám to všem snaží otrávit, takže čestně říkám, že teď to dělám hlavně pro peníze...

Po maturitě, dělal jsem provozního mechanika elektro, na starosti řídicí systémy a takový... 18 let, vyučil jsem se v energetice, pak jsem pokračoval, dělal jsem v oboru, pak jsem dělal pro vojáky letecký trenažéry, počítače v tom... tam jsem dělal jsem tři roky, pak jsem dělal na Dukovanech provozního mechanika, měření regulace, pak jsem zkoušel chvíli soukromničit, jenomže to nevyšlo... v oboru... no, nejdříve jsem pokračoval v servisu plynových kotlů, protože jsem byl v Třebíči, tak s kamarádem jsem udělal středisko, jenomže pak už to nebylo tak atraktivní, pak jsem zkoušel chvíli jezdit jako dopravce, měl jsem vlastní avii, jenomže to s jedním autem s těma penězma se to dost těžko dá ukočírovat, tak jsem se pokorně vrátil do energetiky, no, cha cha... smích... jenom jako fyzická společnost, jedno auto, žádný zaměstnanec... To bylo v 97., ano 97. asi myslím, no, no, protože moje teta měla firmu, která se specializovala na na domácí práce, na takový ty výroby, co se vozí z Německa, a protože neměla žádnýho dopravce a protože já jsem byl na tu dopravu docela, docela, že mě to baví, tak jsem se chytil na toto, když ta možnost byla pro ní jezdit, byla schopna mě platit, tak se mi to vyplatí, tak jsem si vzal avii na úvěr a začal jsem zatím fungovat pro ni hlavně, ale ona zkrachovala po třičtvrtě roce a já jsem žádnou práci v tý době neměl, pro to auto nesehnal, takže jsem ho potom s prodělkem prodal a myslel jsem si, že už soukromničit v tomhle státě nebudu... takže se dám zase na zaměstnanecký poměr... Asi mi vadilo... asi nejvíce ta legislativa kolem toho, ty problémy kolem toho, který vlastně jsou spojeny s tím druhem podnikání... no není to jednoduchý... no spíše v podstatě jaksi ty věci kolem toho auta, že musíte všechno, že musíte všechno mít a splňovat, a i když je to spíše o penězích, protože to všechno stojí strašnou spoustu peněz, a když nemáte našetřeno nebo nemáte nějaký základ, tak se těžko vychází... různý zkoušky a takže, když jezdíte do ciziny, já jsem jezdil do Německa, tak musíte mít to mýto, no na všechno musíte mít peníze, předem je musíte složit v bance, no pak zase půjčit si a pak zase vydělat na to, aby se to dalo všechno splácet, zaplatit a aby jste zase měla i vy pro sebe... já jsem k tomu měl tři malý děti, takže... to bylo holkám, bylo vlastně - Štěpánka ta byla, to bylo, takže jí bylo pět šest, pak jsem měl osm a jedenáct v tý době, to bylo v tom 98. roce zhruba... dneska nejstarší děti, já žiji s přítelkyní, takže mám vyfasovaný od ní děti – těm je 13 a 11 a mým holkám nejstaršímu... se 88, to znamená dneska máte 15, takže je jí 27 let, prostřední je 91, takže tý je 24, cha cha, a nejmladší je 93., takže 22 let, říkám to dobře? Cha cha, po 21 letech jsme se rozvedli... důvod, protože přestala platit všechno, začala se chovat úplně nemožně, dostala nás do velkých problémů ohledně splácení baráku, všecko to fungovalo, že jsem jí všechny peníze dal, o nic jsem se nestaral, nějakých pár peněz jsem si nechal na vlastní potřebu, já nekouřím, nepiju, takže na vlastní potřebu jen... no pak najednou jsem začal zjišťovat, že nejsou zaplacené půjčky, hypotéka na baráku, co jsme si vzali, že jsou problémy, no a pak už to bylo už neúnosný, prostě jsme si přestali rozumět... Nevím, jestli to odloučení bylo ten důvod, ale samozřejmě to přispěje k tomu, u těch řidičů je to dneska každej druhej, ale u nás by to myslím k tomu došlo stejně, i kdybych byl doma, protože to už jsem to nějak nezvládl... ne, já mám takové krédo nebo takový názor, že život je moc krátký, aby člověk dělal něco, co ho nebaví, co nechce dělat, takže z toho i vycházím, samozřejmě, že ne úplně, to bych byl asi sám, ale protože nejsem ochoten opravdu dělat, co nechci, takže nakonec na první stání tenkrát nás bez problémů nás nás rozvedli... no 2000, no já ted přesně nevím, 2005, jo 10 let rozvedeni... no ted s přítelkyní jsme nyní šestý rok, no jsme spolu jednou za tři týdny na víkend, no dovolená, Vánoce, takže se to nedá tak úplně počítat, no jsme velmi málo, ona je s dětma, já je znám od malička, ony mne taky, takže mi říkají tati, fungujeme perfektně, takže je i spolehlivá, co se týče peněz i všeho, to vím, že jí můžu všechno dát, ona že se postará, zařídí, ona mi dokonce vyřídila exekuce, já třeba odjedu na Slovensko a ona mi to tady vyřídila, vyběhala, akorát já

vždycky posílal maily, nebo jsem volal, když byl venku, protože jsem to sám bych nemohl bych zvládnout z časových důvodů, ona byla dvakrát týdně tady v poradně, dva měsíce, dva a půl měsíce to dávala dohromady…

Jako řidič z povolání jsem přešel hlavně z důvodu finančních, hlavně protože se to nedalo utáhnout, pak když to auto stálo za barákem, stálo tři a půl tisíce měsíčně venku… to jsem byl v rodině… pak jsem se vrátil do energetiky, protože nebyla možnost, mně na Dukovanech nabízeli, abych šel na Temelín, tam jsem šel na pozici na správu systémů, měl jsem na starosti takové ty měřící přístroje, měří lidi, aby nešli domů kontaminované a prostředí aby bylo v pořádku… a postupně jsem vlastně dělal profesního inženýra… dělal jsem správce radiační kontroly, měl jsem všechno na starosti, jednal jsem s firmama, podepisoval jsem smlouvy v zastoupení Čezu, podepisoval jsem faktury, všechno… no práce to nebyla špatná, bylo to i zajímavý, bylo to i poměrně na tu dobu velmi dobře hodnocený, protože… já jsem odešel 2006, jo berte to s rezervou, ale, no, myslím, že jsem 2006 odešel z elektrárny… to bylo, to byla… no více méně už byl problém tu práci dělat, tak jak jsem chtěl nebo jak by se to mělo dělat, protože pořád nám přibývaly další a další zařízení, já měl pořád za zádech paní Drábovou ze státní energetickou a jadernou bezpečnost, český energetický úřad na každý ten měřáček potřeboval všechny atesty, všechny certifikáty a tak a z Čezu přicházelo právě míň a míň peněz, takže jsme potom švindlovali… no švindloval, takže jsem zadal práci a domluvil jsem se s firmou, aby mi upravili něco a oni napsali, že to opravili, já jsem podepsal fakturu a udělali mi plánovanou údržbu, na který nebyly peníze, protože je proškrtali, a já jsem říkal, že toto nejsem asi schopen dělat dlouho, no protože když za rok někdo přijde, takže to samozřejmě odnesu já, protože já to podepisuju, já to zařizuju a zajišťuju, a oni potom v Čezu měli propustit asi 2500 lidí plošně a vyhlásili akci, že kdo nabídne svou funkci, že ho propustí a nabídnuto odstupný, že může odejít, aby nemuseli vyhodit někoho, kdo chce zůstat… Já jsem to podal do Prahy a oni mi poslali za dva dny, že to je hezký, že jsem to pochopil správně, ale že nemají za mne náhradu, takže mne nepustí, a jelikož jsem to neřekl svému šéfovi a přišel pak, když se to dozvěděl, on - co se děje, a já - že tam prostě dělat nechci, že mě to nebaví a že to za takových podmínek dělat nebudu… Tak přišel s tím, že v rámci organizační změny mi zruší místo a mě dají na jinou pozici jako středoškolák na plný strop platově a můžu mít ještě o tři tisíce přidáno a nevím co všechno, no já jsem ale z těch důvodů, co jsem říkal, prostě nechtěl zůstat dál, no a to byla vlastně no… v tom nemám úplně čistý svědomí, když to takto proberu, protože přišel s tou výpovědí z důvodu organizační změny, tak jsem to podepsal, takže tím jsem se vlastně z toho Temelína dostal, a protože mí dali z důvodu organizační změny výpověď a po 18 letech odpracovaných v energetice jsem dostal asi 20 platů odstupnýho, tak to bylo nastavený, no a šel jsem pryč a šel jsem jezdit s autobusem…

2.

Protože mě to na Temelíně nebavilo, já potřebuju dělat práci, která mě skutečně baví a která má nějaký smysl, no to ježdění pro někoho se může zdát, že to je jízda z místa na místo, ale není, každá ta jízda je jiná a v podstatě jde také o to, že já jsem tam neměl dovolenou, neměl jsem volno, když jsem měl, pořád mi volali. Stejně jsem řešil věci z práce, tady dostanu adresu, tam dojedu, vyložím to, dostanu adresu, kde mám vyložit, pak přejedu zase někam, kde něco naložím, jedu 50 nebo tisíc km, to je jedno, tam to složím a mám práci hotovou a začínám nanovo, nemusím si pořád v hlavě přebírat, jestli jsem něco nezapomněl, jestli jsem všechno udělal správně, jestli jsem zadal tady tu objenávku… co když přijde nějaká za měsíc kontrola… mohl jsem odbornost využít někde jinde… no to jsem mohl, ale vzal jsem řidiče, protože jsem zase byl asi jediný řidič autobusu, na vedlejší pracovní poměr to tam vůbec neexistovalo… takže mě to prostě bavilo, já jsem bez toho řízení nemohl být… jezdil jsem s taxíkem, měl jsem svou autodopravu, měl jsem volhu a jezdil jsem s tím, takže jsem něco takovýho dělal… v tu chvíli já jsem měl již smlouvu u Jihotransu, takže jsem skončil v Temelíně a nemusel jsem nic řešit, měl jsem smlouvu na Jihotransu, jezdil jsem tam s autobusem, takže jsem prostě plynuje přešel na to ježdění… No teď jsem poslední tři roky s nakladákem… No předtím jsem jezdil autobusem, pak jsem přešel na auto, jezdil jsem do Turecka, jezdil jsem všude možně, protože byla zase srdeční záležitost, mě to bavilo, no mě to bavilo… Nyní jako řidič z povolání… baví mě to zatím pořád, ale už čestně přiznávám, že to, no ty peníze, cha… smích… a samozřejmě ty peníze, který tady mám, tak nikde nedostanu… a ještě v souvislosti s tím, já jsem to vlastně nakousl, já mám

insolvenci momentálně… takže já podvádím stát s úsměvem a oni mi to s úsměvem to trpí, protože já si žiju úplně královsky z diet a platím insolvenci vlastně z toho základu, takže je úplně jedno, kolik z toho odejde, a my žijeme z diet…

Řidič z povolání v zahraničí…..jezdil jsem tři týdny, dva víkendy jezdím a víkend doma… a teď jsem, protože jezdím pod Vídní, tak jsme se domluvili, že jsem víkendy doma, maximálně dva víkendy venku, protože dcerám je 12, 13 a potřebují, abych byl aspoň více doma… a samozřejmě, nejradší bych chtěl dělat nějakou práci… chtěl jsem jezdit, ale na městskou dopravu, chci u toho zůstat, možná že se vyhýbám, že bych mohl dělat jakoby něco lepšího, ale tato práce mě baví… chtěl bych asi jezdit pořád dál, ale chtěl jsem s autobusem zase zpátky, to mě ohromně bavilo, s lidma jsem neměl problém, vždycky všichni koukali, jestli jedu já nebo já… ale, ale, no nechtěl bych už jezdit linky kvůli tomu, že máte u sebe cizí peníze, o který se musíte pořád starat… až doplatím tu insolvenci, tak na tu městskou, to je samozřejmě finanční skok, je obrovský, to je fakt…

3.

Já si myslím, že to umím, a člověk má dělat to, co umí… Problémy za volantem… je perfektní, já nemám vůbec žádný problém, já jsem klidný člověk, já se nerozčiluju, já vím, co vím, já nemusím nic nikomu dokazovat… Takže nemám důvod, abych někomu někde předváděl, jak předjíždět, já si zatím hezky počkám, ať jede… Řidičák mám 32 let, dlouho… najezdil jsem více než milion… Na D, no já nevím, 10 let…

Dopravní přestupky… dvakrát za rychlost… no, možná třikrát… jednou osobákem, to je pravda… no, rychlou jízdu v obci, protože jsem někde měl, protože tam byla 30, a já jsem jel 50… no, s osobákem to bylo kdysi dávno, no, když mi bylo 20 – 30 let, no, teď s tím kamionem, no, vždycky v Německu… no, když tam byla 40 km, no, to je tak tři čtyři roky zpátky… Já jsem neměl problémy… jezdím, protože mě to baví a mám dobrou firmu, a ať je to, jak je to, jak je to, prostě ČSAD je super, protože tam máte tu jistotu, já potřebuju jistotu… takže za tu práci, že dostanu zaplaceno tak, jak mám… v termínu peníze, že doma nemám starost, zaplatím nájem a jinak mě nic netrápí a ta firma, pro kterou jezdím v tý Vídni, to jsou zase takoví kluci, kteří zase sami jezdili, takže ví, co šofér potřebuje… vědí, že když oni mi nebudou dělat problémy, já jim taky nebudu dělat problémy… Šofér potřebuje… já si myslím, ať si říká každý, co chce, ale já jako řidič potřebuju pro svou práci, já jsem to tam i napsal, hlavně mít všechny informace, který potřebuju, abych věděl všechno, já třeba nemám rád, když někdo pošle SMS a čekám, až mi pošlou, kam mám jet dál… Já mám rád, když to mám naplánované dopředu, já si to najdu v navigaci, najdu si to přes internet, na satelitu, obrázky, jak to tam vypadá, jestli se tam dá zaparkovat nebo nedá… abych tam radši nejel, radši se vyspím někde a tak naplánuju si podle toho našeho AETR, podle vyhlášky 631, nebo jinak, já už nevím, proste abych zbytečně nepřekračoval jízdy, abych měl odpočinek, jak je potřeba, abych prostě byl v klidu a v pohodě, proč bych si měl dělat starosti tam, kde nejsou potřeba, stejně nějaký nastanou vždycky…

Odpočinek… tak já v podstatě… no, dříve jsem vozil knížky, teď je už nevozím, protože bych jich potřeboval strašně moc, protože čtu rychle, ale většinou nějaký ten internet, nějaký film, no, mám, že si i vozím svou sprchu, když je horko, a takový… když to je někde možné… no, když na dálnici zaparkujete na parkovišti, tak je plot a nic jiného, takže není možné nic, ale snažím se někde u města nebo na nějakém malém parkovišti… a vyrazit se projít, třeba si jít něco koupit, třeba ve Francii jejich bagetu se sýrem, to jako jo, jo, ale většinou v tom pracovním týdnu, přes týden, nemáte moc šancí kde tam zastavit, a s klukama, i když to není zase, jak to bývalo, poklábosit a tak… jako každý den se dá najít vždycky něco dobrýho, to je to samý… já… nehodu jsem nikdy neměl… účastníkem jsem byl, no, to mi odřeli plechy… tam na tom bylo nejkomičtější, že ty policajti, co tam přijeli, absolutně nevěděli nic a to byli Holandani… ta slečna, co to řídila, se snažili, můj zadek autobusu že najel do jejího profilu, ale oni byli ještě prede mnou… oni se snažili mi vnutit svou verzi… já jsem si vše vyfotil, bylo to v létě, vše jsem si vyfotil a bylo potřeba vše doplnit a policajti neměli nic… odebraný ŘP mi nebyl.

Děkuji za rozhovor