

Univerzita Palackého v Olomouci  
Filozofická fakulta  
Katedra psychologie

**Osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů se  
zaměřením na typ řízeného motocyklu**

Personal characteristics of motorcycle drivers in  
respect of motorcycle type driven



Bakalářská diplomová práce

Autor: **Tomáš Kopecký**  
Vedoucí práce: **PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**

Olomouc

2017

Děkuji PhDr. Matúši Šuchovi, Ph.D. za cenné připomínky a odborné vedení mé práce.  
Dále patří mnoho díky mé rodině a přítelkyni za trpělivou podporu po celý čas.

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou diplomovou prací na téma: „Osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů se zaměřením na typ řízeného motocyklu“ vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci dne 27.3. 2017

Podpis .....

# Obsah

<b>ÚVOD.....</b>	<b>5</b>
<b>TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>6</b>
<b>1. OSOBNOST Z PSYCHOLOGICKÉHO HLEDISKA.....</b>	<b>6</b>
1.1 Pojetí osobnosti v psychologii .....	6
1.2 Determinace osobnosti.....	7
1.2.1 Biologická determinace osobnosti.....	7
1.2.2 Sociokulturní determinace osobnosti.....	7
1.3 Vývoj osobnosti .....	8
<b>2. STRUKTURA OSOBNOSTI VE VZTAHU K ŘÍZENÍ MOTOCYKLU.....</b>	<b>10</b>
2.1 Temperament .....	10
2.2 Charakter .....	11
2.3 Rysy osobnosti.....	11
2.4 Schopnosti.....	12
<b>3. DOPRAVNÍ SYSTÉM .....</b>	<b>13</b>
3.1 Člověk v roli řidiče.....	13
3.1.1 Psychická způsobilost k řízení a její posuzování.....	13
3.1.2 Výcvik řidičů motocyklů.....	14
3.2 Dopravní prostředek a infrastruktura.....	15
3.2.1 Dopravní prostředek.....	15
3.2.2 Dopravní infrastruktura .....	16
<b>4. RIZIKOVÉ FAKTORY DOPRAVNÍCH NEHOD .....</b>	<b>18</b>
4.1 Rizikovní řidiči .....	18
4.1.1 Problematický průběh řídičské praxe .....	18
4.1.2 Mladí a nezkušení řidiči .....	19
4.1.3 Starší řidiči .....	20
4.2 Momentální stav řidiče.....	20
4.2.1 Únava a nepozornost .....	20
4.2.2 Emoce.....	21
4.2.3 Alkohol a jiné návykové látky.....	21
<b>5. CHARAKTERISTIKA JEDNOTLIVÝCH TYPŮ MOTOCYKLŮ .....</b>	<b>23</b>
5.1 Chopper/Cruiser .....	23
5.2 Enduro .....	23

5.3 Touring .....	23
5.4 Supersport .....	24
5.1.5 Naked .....	24
<b>1. VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍLE VÝZKUMU .....</b>	<b>25</b>
1.1 Výzkumný problém .....	25
1.2 Cíle výzkumu.....	25
<b>2. HYPOTÉZY .....</b>	<b>26</b>
2.1 Hypotéza 1 .....	26
2.2 Hypotéza 2 .....	26
2.3 Hypotéza 3 .....	26
<b>3. TEORETICKÝ RÁMEC VÝZKUMU .....</b>	<b>27</b>
3.1 Charakteristika výzkumného souboru .....	27
3.2 Typ výzkumu a metoda získávání dat.....	30
3.3 Metody zpracování a analýzy dat.....	31
3.4 Etika výzkumu .....	31
<b>4. VÝSLEDKY VÝZKUMU .....</b>	<b>32</b>
4.1 Vyjádření k hypotézám .....	32
4.2 Popis a interpretace výsledků .....	34
<b>5. DISKUZE .....</b>	<b>37</b>
<b>6. ZÁVĚR.....</b>	<b>42</b>
<b>7. SOUHRN .....</b>	<b>43</b>
<b>SEZNAM LITERATURY:.....</b>	<b>45</b>

## **PŘÍLOHY**

## Úvod

Mimo skutečnost, že jsem členem motorkářské komunity a podílím se i na organizování činností pro motorkáře, jsem si vybral téma své práce z důvodu, že v rámci dopravní psychologie a psychologie vůbec se motorkáři nijak samostatně nezkoumali. Chci proto vytvořit úvodní sondu do motorkářského prostředí a utvořit podklad pro další výzkum

V teoretické části jsem se věnoval osobnosti, jejímu vzniku a struktuře ve spojení s motocykly. Popsal jsem vývoj osobnosti spolu s její determinací. Další kapitoly jsou věnované dopravě, včetně popisu dopravního systému se zaměřením na řidiče i dopravní prostředí. V neposlední řadě popisuji dopravní nehody. Nehodám se věnuji z hlediska některých rizikových faktorů, které jim napomáhají. Teoretickou část uzavírá kapitola určená základní typologii motocyklů.

V praktické části jsem se věnoval souvislostem mezi osobnostními charakteristikami, řidičské historie a aktivitě v komunitě řidičů motocyklů. Pro získání a vyhodnocení dat jsem použil inventář PSSI a nestandardizovaný dotazník o motorkářské historii a chování.

Východiska této práce byla určena studiem literatury z oblasti psychologie osobnosti a psychologie dopravy. Zdroje jsem čerpal z české i zahraniční literatury, knižní i časopisecké. Druhým velkým faktorem, který usměřoval tuto práci byly mé osobní zkušenosti a znalosti ze světa řidičů motocyklů, jejich chování a vzájemné sociální interakce

# TEORETICKÁ ČÁST

## 1. Osobnost z psychologického hlediska

Vzhledem k tomu, že se moje práce zabývá osobnostními charakteristikami, je vhodné nejprve popsat osobnost. V běžné řeči má pojem osobnost hodnotící charakter. Rozumí se jím jedinec, který je něčím výjimečný nebo se výrazně odlišuje od ostatních. Naproti tomu v psychologii je osobnost, jak uvádí Geist (2000, s. 167): „*pojem nejednoznačný, užívaný v různém významu a rozsahu podle zdůraznění nebo zúžení pohledu na jednotlivé „složky“ celku lidské osobnosti, východiska a koncepce, nebo podle jazykových tradic určitých kultur*“. Orel (2012) uvádí, že o osobnosti můžeme přemýšlet jako o celku komplexního duševního života, nebo relativně stálé duševní vlastnosti. Podle Nakonečného (2009) bývá osobnost chápána jako souhrn vnitřních dispozic, které spolu se situačním kontextem utvářejí obsah a průběh psychických procesů. Ty se navenek projevují jako reakce individua na danou situaci. Toto paradigma lze zapsat jako rovnicí  $S \rightarrow (\mathbf{O}) \rightarrow \mathbf{R}$ . Situace působí na osobnost jedince a ten určitým způsobem reaguje. Reakce různých jedinců na stejnou situaci jsou rozdílné (Nakonečný, 2009). Stejně tak záleží na aktuálním vnitřním rozpoložení jedince. Pokud například u krajnice stojí odstavená motorka s řidičem, který očividně potřebuje pomoc, někteří řidiči projedou bez povšimnutí, někteří zastaví s nabídkou pomoci a někteří se nešťastníkovi vysmějí.

Je tedy zřejmé, že každá osobnost se interindividuálně liší, nicméně i v této odlišnosti lze spatřovat obecné zákony. Jejich znalost je pro bližší zkoumání osobnosti nutná, neboť není možné zcela a dopodrobna popsat jedinečnost každého individua, ale můžeme charakterizovat obecně se vyskytující znaky, které jsou společné pro více lidí. Například uzavřenost nebo otevřenost. I v tomto případě se však jedná o jedinečnou uzavřenost a jedinečnou družnost. Každá osobnost tedy reprezentuje své vlastní zákonité uspořádání, které lze srovnáváním zobecňovat (Nakonečný, 2009).

### 1.1 Pojetí osobnosti v psychologii

Podle psychologického pojetí je osobností každý člověk od chvíle, kdy se jeho psychika začne projevovat specificky lidskou formou. K tomuto dochází až v určité fázi raného dětství. Osobnost je chápána jako hypotetický konstrukt – fenomén, který není přímo pozorovatelný, ale pozorováním ho můžeme odvodit. Tento jev může být neustále

zkoumán a obohacován o nové poznatky. V psychologii tedy existuje velké množství nejrůznějších paradigmat osobnosti, což odráží nejednotnost psychologických směrů a smýšlení jejich zástupců. Už G. Allport (in Nakonečný, 2009) uvádí padesát definic osobnosti. Dnes se používá asi patnáct reprezentativních definic, které ovšem závisí vždy na konkrétním pojetí psychologie, jejím předmětu a metodologii. Definice osobnosti však nejsou jednotné ani uvnitř téhož teoretického celku. K tolika rozdílným pohledům na osobnost vedla zejména různá pojetí nejen psychologie jako takové, ale i samotného pohledu na člověka. Behaviorismus chápe osobnost jako systém vnitřních faktorů, které určují chování individua. Fenomenalismus definuje osobnost jako vnitřní strukturu psychických vlastností nebo hodnot, které určují chování. Naproti tomu podle definice psychoanalýzy je osobnost dynamický celek, který je determinován nevědomými vnitřními konflikty.

## **1.2 Determinace osobnosti**

Člověk je bytostí společenskou, ale i bytostí biologickou. Osobnost je souhrnem vrozených a získaných dispozic (Sillamy, 2001). Je tedy důležité pohlížet na člověka z hlediska biologického i sociálního.

### **1.2.1 Biologická determinace osobnosti**

Od biologického určení se odvíjí tělesné funkce a fyziologické potřeby. Nejmarkantněji se biologická determinace projevuje příslušností k danému živočišnému druhu. Souhrnně se biologická determinace osobnosti označuje jako genetická výbava. Základní biologické determinanty se označují jako konstituce (vrozené uspořádání organismu). Jsou to evolucioně vyvinuté programy chování, jako jsou například instinkty, druhová jedinečnost stavby a funkce nervové a humorální soustavy a v neposlední řadě také dědičnost. Vrozené adaptivní vzorce chování, na jejichž vývoji se podílela evoluce, zajišťují fyzické přežití nejen jedince, ale zejména druhu. Při přizpůsobování proměnlivým podmínkám se uplatňují vrozené mechanismy učení a podmiňování (Nakonečný, 2009).

### **1.2.2 Sociokulturní determinace osobnosti**

Člověk se rodí do kulturního prostředí, ve kterém dále žije, a které je kvalitativně zcela odlišné od přírodního prostředí. Jedná se o celý specifický systém životních podmínek, který vyžaduje zvláštní podmínky adaptace a tím specificky formuje lidskou

psychiku. Existuje určité kontinuum mezi biotickými a kulturními jevy, v jehož pomyslném středu jsou jevy sociální. Ty můžeme pozorovat u sociálně žijících zvířat, která projevují určité zárodky kultury (stavba hnízd, život ve smečce apod.). Člověk nejprve začal navazovat sociální vztahy, poté žil v tlupách a větších společenstvích, až se vyvinula celá lidská kultura. Člověkem vytvořená a utvářená kultura je zejména světem symbolů, které něco zastupují a vyvolávají nějakou reakci (Nakonečný, 2009). Například pokud má oblečení člověka motorkářské znaky, může se stát, že další motorkář se k němu chová mnohem více přátelským způsobem, než kdyby takto označen nebyl. Neboli určité oblečení ve spojení se specifickým textem nebo obrázkem je symbolem skupiny lidí, kterou spojuje stejný zájem a vzájemné porozumění.

Jak bylo uvedeno výše, biologicky podmíněné vzorce chování jsou podstatné k přežití druhu. Ovšem vždy hraje svou roli kulturní určení. Tedy i natolik základní pud, jakým je rozmnožování, neunikne před kulturním vlivem. Vztáhnu-li tuto myšlenku na motorkáře, tak vlastnictví motocyklu může být subjektivně vnímáno jako prostředek, který zvyšuje šanci získat partnerku. Ale pouze ve skupině lidí, kde je motocykl přijímán obecně pozitivně.

### **1.3 Vývoj osobnosti**

Člověk není osobností hned od narození, ale stává se jí postupem času v raném dětství. V této době se u dítěte utváří specificky lidská forma fungování psychiky a jedinec se stává člověkem i psychicky. Vzniká vědomí sociálního já, z něhož se postupně tvoří sebehodnocení a sebepojetí. To jsou základní předpoklady fungování osobnosti a jejího dalšího formování. Osobnost funguje v interakci s prostředím jako otevřený systém (Nakonečný, 2009).

Člověk se ve vývojových fázích novorozence a ještě batolete jen málo psychologicky liší od antropoidních opic, jejichž chování utváří mechanicky podmíněné reakce, které vystupují jako složky nejrůznějších pudů. Jako první začíná dítě vnímat fyzické já a fyzické ne-já. Tedy fyzickou odlišnost od okolního světa. K tomu přispívá postupná syntéza interních a externích dojmů. Fyzické já tedy vzniká vnímáním vlastního těla a jeho postupným oddělováním od vnějšího prostředí. Dítě vnímá své tělo nejen všemi smysly, ale i různými endoreceptory, které zaznamenávají fyziologické změny, jako je například svalové napětí nebo činnost zažívacího traktu (Nakonečný, 2009).



Základním jevem vývoje psychiky je stále přesnější obraz skutečnosti. Se zvyšující se mnohotvárností světa je spojen bohatý vnitřní život. V průběhu vývoje se několikrát přestavuje celá osobnost dospívajícího člověka. Na základě dlouholeté praxe se začaly vyčleňovat kvalitativně různé úrovně, které předcházejí dospělosti. Psychický vývoj člověka probíhá jako jednotný proces. Uvnitř tohoto procesu se vyčleňují konkrétní kvalitativně odlišné stupně, při čemž každý stupeň je předstupněm následujícímu. Utváření konkrétních struktur psychiky nezávisí pouze na věku člověka, ale i na konkrétním obsahu osvojování. Může se tak stát, že dvě děti stejného věku budou současně v rozdílných fázích vývoje. Dokonce můžeme i u jednoho dítěte pozorovat rozdílný vývoj jednotlivých složek, kdy vývoj jedné může být zpomalen a naopak další vykazuje vývojové znaky reálně staršího dítěte (Rubinštejn, 1967).

## 2. Struktura osobnosti ve vztahu k řízení motocyklu

Podle Nakonečného (2011) je struktura osobnosti funkční skladbou základních částí, které tvoří její uspořádání a rysy osobnosti. Struktura osobnosti je trvalá, ale i situačně podmíněná. Z toho vyplývá, že osobnost lze chápat jako stabilní ve svých vnějších projevech, které jsou vnitřně podmíněny aktuálním dynamickým uspořádáním.

### 2.1 Temperament

Zkoumání temperamentu sahá hluboko do historie až ke starým antickým lékařům. Podle nich bylo pro temperament člověka určující množství tělesných šťáv, které byly „namíchány“ v určitém poměru u každého člověka zcela individuálně. Těmito šťávami jsou krev, žluč, sliz a černá žluč (Říčan, 2013). Tato teorie je stále v mnoha obměnách prezentována a zejména mezi laickou veřejností je jí dáván velký význam.

Už od starověku je tedy známo, že je temperament biologicky podmíněný a patří do základní vrozené výbavy člověka. Současné teorie temperamentu ale poukazují na jeho spojitost s neurohumorální regulací a centrální nervovou soustavou. Hlavním rozdílem v temperamentu u různých lidí je jejich odlišná úroveň podráždění a útlumu (Čírtková, 2004).

Temperament ovlivňuje i chování člověka na silnici. Přesné a pohotové reakce jsou určujícím faktorem vyrovnaného řidiče se silným typem nervové soustavy, který je na silnicích úspěšnější. Naopak nevyrovnaný řidič se slabým typem nervové soustavy může být nervózní a labilní, což může vést k impulzivité a neopatrnosti (Antušek, 1998).

Ze zkušenosti mohu potvrdit, že zejména u mladých řidičů na silných strojích (které jsou v dnešní době lehce dostupné a oblíbené, tudíž i velmi rozšířené) se může ve spojení s impulzivním charakterem objevit rizikové chování v provozu, které je ohrožující jak pro samotného motorkáře, tak pro ostatní účastníky provozu. Na druhou stranu musím podotknout, že mnoho nebezpečných situací nevzniká pouze zaviněním motorkáře, ale vinou labilních a netolerantních řidičů automobilů. Nejednou jsem byl svědkem situace, kdy motorka předjížděla několikakilometrovou kolonu stojících aut (zejména ve Francii běžná a tolerovaná praxe). Většina řidičů to přešla bez povšimnutí a někteří dokonce

zajeli blíže ke kraji, aby motorkář mohl lépe projet. Ale našli se jedinci, kteří naopak najížděli až do protisměru, troubili a nadávali.

## **2.2 Charakter**

Podle Antuška (1998) je pro chování člověka na silnici důležitý také charakter. Ten je Čírtkovou (2004) definován jako vztahové vlastnosti člověka, které jsou dány morálkou. Mezi nejdůležitější vztahové vlastnosti patří vztah k sobě, k lidem a společnosti, k práci a světu. Charakterové vlastnosti se vyvíjí v průběhu života zejména působením nejbližšího okolí i dalších sociálních vlivů, jsou mnohem lépe ovlivnitelné než temperament, protože nejsou biologicky podmíněné.

Dle Helviga (1967, in Nakonečný, 2011) je nutno pohlížet na charakter jako na celek a tak ho také chápat. Centrem tohoto celku je Já. Charakter vyjadřuje určitý požadavek žádoucích hodnot ve vztahu jedince a společnosti. Dále upozorňuje na to, že charakter je výsledkem utváření osobnosti, je tedy vytvořený, ne vrozený.

Na silnici můžeme tyto vlastnosti poměrně snadno pozorovat. Zejména vztah člověka k sobě a ostatním. Pokud má řidič pozitivní vztah sám k sobě i k ostatním lidem, je šance hrubého chování nebo vytváření nebezpečných situací daleko nižší, než když je člověk „naštvaný na celý svět“.

## **2.3 Rysy osobnosti**

Osobnostní rysy jsou vnitřní dispozice projevující se navenek v chování člověka. Hovorově se označují jako povahové vlastnosti. Jsou to například asertivita, životní nezdolnost, družnost apod. V psychologické praxi nejčastěji posuzujeme stabilitu/labilitu, extroverzi/introverzi, dominanci/submisi a další. Existuje mnoho teorií, které určují základní rysy (Čírtková, 2004).

Na silnici se osobnostní rysy projevují právě v dopravním chování, nebo i tím, jak motorkář vypadá. Pokud je extrovert, může mít například velmi výraznou přilbu, hlasitý výfuk a extravagantně barevný motocykl.

## 2.4 Schopnosti

Čírtková (2004) uvádí, že schopnosti jsou souborem psychických vlastností, které umožňují osvojit si danou činnost. Obecně je to například mechanická paměť, hudební sluch apod.

Ve vztahu k řízení motorového vozidla je důležitá schopnost rychle reagovat a rozpoznat důležité podněty na základě přijatých informací z provozu. Řidič může na základě koncentrace a rychlého a správného zhodnocení situace zabránit možnému střetu. Pro každou činnost jsou vyžadovány jiné schopnosti. Pro řízení motorového vozidla jsou důležité zejména soustředění, vnímání a předvídavost. Každý dopravní prostředek má však specifické nároky na schopnosti řidiče (Havlík, 2005).

Pro řidiče motocyklů je předvídavost a rychlost reakcí asi tím nejdůležitějším. Pokud se motocyklista chystá předjíždět osobní automobil, musí mimo předepsané úkony dávat zvýšený pozor na provoz za sebou i před sebou, protože motocykl je velmi snadno přehlédnutelný jak v zrcátku předjížděného vozidla, tak pro vozidla za motocyklem. Jelikož má motocykl delší brzdovou dráhu než automobil, je velmi důležité, zejména ve městech, pečlivě sledovat okolí. Podle testu UAMK (2015) má testovaný motocykl BMW 1200 GS v porovnání s osobním automobilem VW Golf při 80km/h brzdovou dráhu delší o více než 2 metry a tam, kde auto stojí, jede motorka ještě 23,3 km/h. Je tedy důležité, aby motocyklista byl schopen velmi dobře předvídat a rychle reagovat.

### **3. Dopravní systém**

Dopravní systém se skládá ze tří základních složek – lidí, dopravních prostředků a dopravního prostředí. Silnice určuje hranici systému, ve kterém řidič manévruje s vozidlem. Mezi jednotlivými částmi systému dochází k výměně informací, jedná se tedy o otevřené subsystemy. Celý systém se považuje za seberegulační, fungující pomocí vzájemné zpětné vazby (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006). Rozsáhlejší pohled na dopravu nám poskytují Risser, Šucha a Zámečník (2015), kteří uvádí tak zvaný diamond model. Tento model předpokládá vzájemnou kombinaci pěti faktorů. Jsou jimi samostatné individuální chování, vzájemná komunikace mezi řidiči, sociální a kulturní vlivy. Pokud se dopravním systémem budeme zabývat, je nutné na něj pohlížet jako na celek, který se skládá ze specifických a doplňujících se částí.

#### **3.1. Člověk v roli řidiče**

Rozhodujícím faktorem v dopravě je člověk. Ten vždy nese zodpovědnost za sebe a za svou jízdu. Odpovědné chování na silnici znamená počítat se všemi možnými situacemi v provozu a v neposlední řadě správně vyhodnotit své možnosti a okamžitý tělesný a psychický stav (Havlík, 2005). Asi nejžárnějším příkladem přecenění vlastních sil a podcenění stavu nevhodného pro řízení je „sváteční jezdec“. Tedy nejčastěji muž ve věku 70 a více let, který třikrát v roce sedne za volant a v domnění, že vždy řídil skvěle, vyveze manželku. Bohužel si neuvědomí, že od dob, kdy byla jeho Felicie nová, se toho mnoho změnilo jak na silnici, tak s jeho schopnostmi předvídat a reagovat. Stačí málo, aby tento řidič ohrozil sebe i ostatní. Například neodhadne rychlost blížícího se vozidla a nedá mu přednost. Aby člověk mohl řídit, musí být prvním krokem každého budoucího řidiče řídičský výcvik k danému vozidlu, kde by se měl naučit vozidlo ovládat a orientovat se v provozu. V některých specifických případech je podmiňující pro možnost řízení psychická způsobilost.

##### **3.1.1 Psychická způsobilost k řízení a její posuzování**

Jedním z hlavních úkolů dopravní psychologie je dopravně psychologické vyšetření, což je zjišťování psychické způsobilosti k řízení daných kategorií vozidel. Způsobilost k řízení je, jak uvádí Allhof-Cramer et al., souhrnem psychických, somatických, postojových a behaviorálních předpokladů člověka k bezpečnému řízení motorových vozidel (Šucha, Rehnová, Kořán & Černochová, 2013).

Podle zákona č. 361/2000 Sb. se dopravně psychologickému vyšetření musí podrobovat profesionální řidiči s oprávněním pro skupiny nákladních vozidel a autobusů (bližší specifikace §87a příslušného zákona). Dále pak člověk, který žádá o navrácení řidičského průkazu po dosažení 12 bodů v bodovém systému nebo po uloženém trestu zákazu řízení. Třetí kategorií jsou řidiči senioři, kteří podstupují vyšetření na základě žádosti obvodního lékaře na základě pravidelných zdravotních prohlídek po 65 letech podmiňujících zdravotní způsobilost k řízení. Dopravně psychologické vyšetření může provádět pouze psycholog s akreditací ministerstva dopravy.

Dopravně psychologické vyšetření by mělo začínat informováním klienta o průběhu vyšetření a doplněním jeho osobních údajů. Dále následuje řidičská anamnéza a další anamnestické údaje se zaměřením na rizikové symptomy vzhledem k dopravnímu chování. Dalším krokem je posouzení osobnostních vlastností (labilita, impulzivita, agresivita, tendence k riziku, sebekritika apod.) a kognitivních procesů, které jsou podstatné pro řízení vozidla (inteligence, pozornost, rozhodování, paměť, přesnost a rychlost reakcí). Na závěr se pomocí rozhovoru doplní chybějící údaje a zpřesní ty, které se týkají rizikových oblastí klienta. Hodnotí se také motivace, postoj a hodnoty vzhledem k řízení. V této fázi se také klientovi interpretují jeho výsledky a popřípadě se poskytne poradenství a upozornění na možná rizika při řízení. Nakonec psycholog zhodnotí výsledky a zformuluje závěr dopravně psychologického vyšetření (Šucha et al., 2015). Dopravní psycholog tedy dokáže, podle Havlíka (2005), na základě vyšetření predikovat řidičské chování a dopravní charakter člověka.

### **3.1.2 Výcvik řidičů motocyklů**

Pro získání řidičského oprávnění na motocykl je nutné absolvovat výcvik v rozsahu 27 hodin teorie, 4 hodiny zdravotní přípravy a 13 hodin praktické jízdy. V praktické jízdě se nově objevila, mimo tradiční jízdu v provozu, také nutnost zvládnout ovládání motocyklu na cvičišti skládajícího se z dvanácti stanovišť, která mají prověřit schopnost ovládat stroj v krizových situacích. Podle Lisého (in Poduška, 2015) je počet hodin praktické výuky velmi nedostatečný. Mnoho žáků autoškol se po získání oprávnění bojí jezdit a dochází na další hodiny. Mnohdy přijedou autem s motorkou na vleku a musí se učit v podstatě od začátku. Další chybou úpravy je samotný nácvik ovládání motocyklu, kde jsou některé úkony přinejmenším obtížně zvládnutelné a mnoho motoškol a ani obcí nemá plochy pro jejich nácvik a testování.

Z vlastní zkušenosti mohu říct, že 13 hodin praktického výcviku je velmi málo, zejména pro nižší kategorie motocyklů. Někdo se například rozhodne v šestnácti letech, že si udělá řidičský průkaz na motocykl A1. Minimálně dvě hodiny stráví seznamováním se s motocyklem (zejména pokud neměl příležitost dříve), pak několik dalších hodin v provozu a na cvičišti nácvikem kličkování a krizových situací. Podle mého názoru není možné, aby autoškolu po 13 hodinách praxe opouštěli plnohodnotní řidiči. Zejména s přihlédnutím k faktu, že pro získání řidičského oprávnění na osobní automobil je nutno absolvovat 28 hodin praktického výcviku. Přitom ovládání motocyklu je náročnější a nebezpečnější než ovládání auta. Mnoho motocyklů má i větší výkon než osobní automobil.

## **3.2 Dopravní prostředek a infrastruktura**

Mimo řidiče, který má v provozu nezpochybnitelné místo, se do dopravní situace promítá také samotné vozidlo a okolní infrastruktura. Mnohdy máme na výběr, jaké vozidlo zvolíme a kudy pojedeme, nicméně kdykoliv nás může překvapit nečekaná dopravní situace způsobená mnoha faktory.

### **3.2.1 Dopravní prostředek**

Nejčastěji se s volbou dopravního prostředku setkáváme ve městech, kde je možnost volit mezi individuální a hromadnou dopravou. Tato volba závisí na mnoha faktorech. Na jedné straně ovlivňují rozhodování faktory zcela subjektivní, které jsou závislé na postojích, hodnotách a názorech člověka a situačním kontextu. Na straně druhé stojí objektivní skutečnosti tedy faktory zcela nezávislé, jako je například velikost města a ekonomická úroveň (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003).

Při zařazení motocyklu do možností výběru musíme zohlednit i některé důvody samotné jízdy na motocyklu. Těmi jsou svoboda, charisma a radost. Svoboda na motorce znamená volnost pohybu, nezávislost, svobodnou volbu cesty a užít si i cestu samotnou (Besip, nedat.). Podle mého názoru tedy musíme při zkoumání volby dopravního prostředku vzít v úvahu i koníčky dotyčného.

Na řidičské chování ve velké míře působí vlastnosti vozidla. Například moderní systémy a konstrukční řešení automobilů neposkytují zpětnou vazbu o rychlosti jízdy. Pokud si řidič nedá pozor, může snadno jet vyšší rychlostí, než má v úmyslu, neboť

pouhým vlastním pocitem téměř nepozná, jestli jede 60km/h nebo 160km/h. Je to způsobeno vysokým snížením vibrací, hluku a samotné námahy při řízení (Risser, Šucha, Zámečník, 2015).

Na bezpečnosti a pohodlí řidiče se ve velké míře podílí konstrukční řešení vozidla. Cílem je usnadnění vnímání a naopak potlačení nežádoucích vjemů. Tomu odpovídají symboly ovladačů a jejich umístění, čitelné provedení sdělovačů, nebo také světelné podmínky provozu. To vše s ohledem na anatomickou konstituci a fyziologii člověka (Štikar et al. 2003).

### **3.2.2 Dopravní infrastruktura**

K dopravnímu chování přispívá z velké části také infrastruktura. Jedním z významných činitelů je samotný stav a profil vozovky. Široká kvalitní komunikace bez většího provozu bude vždy svádět řidiče k rychlejší jízdě. Ti budou vnímat zejména prostor před sebou, zatímco periferní vidění se sníží. I když příslušné orgány mají dobrý důvod k určitým omezením, mnohdy to řidičům může připadnout zbytečné. K riskantnější jízdě také napomáhá volný prostor a horizontální profil komunikace oproti vertikálnímu (Risser et al., 2015). Z toho vyplývá nutnost monitorovat nehodová místa a na základě šetření se snažit formovat prostředí, aby se v něm nevyskytovaly obtížně srozumitelné prvky, informační přetížení, nebo nutnost složité techniky jízdy. Zároveň je snaha zajistit bezpečnost komunikace už při výstavbě. K tomu částečně slouží stanovené technické normy, které zohledňují parametry komunikace i vozidel pro ni určených. Aby byla zaručena bezpečnost zohledňující v dostatečné míře množství variability uživatelů, provádí se bezpečnostní audit připravovaného projektu. Při bezpečnostním auditu se na budoucí komunikaci nahlíží z pohledu předpokládaných uživatelů a jejich bezpečnosti. Cílem je odhalit rizikové úseky a nebezpečí dříve, než dojde k ověření praktickým užíváním (Šucha et al., 2013).

Oproti ostatním účastníkům provozu jsou řidiči motocyklů specifictí svým vztahem k pozemní komunikaci. Z praxe vím, že jedněmi z motorkáři nejvyhledávanějších míst jsou kvalitní komunikace, ale s velkým počtem zatáček. Častokrát se stane, že na konci několikakilometrového úseku plného serpentín se motorkáři otočí a stejný úsek projedou ještě několikrát. V této situaci může snadno vzniknout krizová situace, protože motorkář nabude dojmu, že úsek bezpečně zná a



takzvaně „umí“. Jeho rychlost průjezdu se zvýší a tím i možnost nezvládnutí řízení, střet s automobilem nebo přehlédnutí cyklisty.

## 4. Rizikové faktory dopravních nehod

Říká se, že by si každý řidič měl prožít co nejdříve po získání řidičského oprávnění lehkou dopravní nehodu. Že teprve potom se stává řidičem. Myslím, že to není daleko od pravdy. Sám jsem lehkou nehodu zažil a od té doby k motocyklu nebo autu přistupuji s mnohem větším respektem, stejně jako další řidiči s podobnou skutečností. Jediné riziko vidím v možném strachu na místě zdravého respektu. A řidič, který se bojí řídit, by neměl řídit vůbec, protože může naopak strachem a nepředvídatelným chováním ohrozit sebe i další účastníky provozu.

Podle autoklubu České Republiky (2016) se v roce 2015 stalo 93 067 nehod, při nichž bylo usmrceno 660 osob, z nichž 81 byli řidiči motocyklů. Hlavní příčinou je nesprávný způsob jízdy, což je, jak uvádí Antušek (1998), nepozornost při řízení, nedodržení bezpečného odstupu vozidel, bezohledná a agresivní jízda a další. V následujících kapitolách budu rozebírat některá rizikové faktory, které mohou přispět k dopravní nehodě.

Jak uvádí Štikar et al. (2003), lze rozdělit řidiče do skupin podle stálých osobnostních charakteristik, vývoje a přechodných proměnlivých faktorů. Je tedy možné na řidiče pohlížet z hlediska věku a osobnosti, což jsou krátkodobě stálé faktory. Dále z hlediska momentálního proměnlivého stavu fyzického i duševního.

### 4.1 Rizikové řidiči

Za viníka téměř všech nehod můžeme označit člověka. Právě na řidiči ve velké míře závisí chování dopravního prostředku a jeho potencionální nebezpečnost. Rizikovým řidičem označuje Šucha et al. (2013) řidiče neschopného uspokojit všechny požadavky bezpečného dopravního chování. Tyto řidiče můžeme rozdělit podle specifík jejich věku a podle celkové rizikové osobnostní konfigurace, která se s věkem nemění.

#### 4.1.1 Problematický průběh řidičské praxe

Dopravní chování je ve velké míře závislé na osobnosti člověka, často více, než na řidičských schopnostech. Vinou disharmonické osobnosti dochází často k selhání i u řidičů s výbornými schopnostmi pro řízení. Problémové dopravní chování je

charakteristické vědomým ohrožováním a omezováním ostatních účastníků provozu a nerespektováním předepsaných pravidel nebo neformálních zvyklostí, které jsou vytvořeny praxí mezi populací řidičů (Šucha et al., 2013).

U problémových řidičů se můžeme často setkat s bohatou historií dopravních přestupků. Havlík (2005) uvádí, že v USA byly u 66 % opakovaně havarujících řidičů zjištěny nějaké výrazné, sociálně nevhodné znaky a třetina z nich měla problémy se zákonem i v běžném životě mimo dopravu. Společným jmenovatelem těchto řidičů byla také sociálně-patologická anamnéza a posun k patologické osobnosti.

#### **4.1.2 Mladí a nezkušení řidiči**

Nezkušení řidiči jsou skupinou se zvýšeným rizikem dopravních nehod, protože často přeceňují své schopnosti a nerozeznají kritické situace. Dalším problémem je sklon k riziku, experimentování, předvádění se a další. V několika zemích se tyto problémy úspěšně daří eliminovat nejrozličnějšími typy řidičských průkazů na zkoušku, kdy nový řidič musí skládat doplňující zkoušky, má povolenou nižší rychlost a podobně (Šucha et al., 2013). O tak zvaném "řidičáku na zkoušku" se uvažovalo i v České republice. Řidičský průkaz kategorie B (osobní automobil) mělo být možno získat již v sedmnácti letech, ale řidič by musel rok řídit pod dohledem osoby s určitou praxí. Myslím si, že by to byl krok správným směrem, protože praktické rady a pomoc při řízení jsou zvláště v začátku řidičské kariéry nedocenitelné.

V prvních měsících po získání řidičského oprávnění se u řidičů snižují chyby řízení, ale naopak se zvyšuje počet přestupků. Způsobuje to srovnávání řidiče s "normálním" stylem řízení v okolí. Dodržování jízdních zvyklostí může být výhodné, protože lze předvídat chování ostatních účastníků provozu, což může vést ke zvýšení bezpečnosti provozu (Bjørnskau a Sagberg, 2005). Z vlastní zkušenosti vím, že úzkostné dodržování předepsané rychlosti je nebezpečné. Téměř vždy se najde řidič automobilu, který má potřebu jet rychleji a začne se chovat agresivně a ohrožovat své okolí. Zejména nebezpečné je to na motorce, která bývá tlačena na krajnici rychleji jedoucím autem.

Za nehodou mladých motorkářů často stojí věk respektive vlastnosti s ním související. Stává se, že mladý řidič dostane nebo si vypůjčí auto a bez znalosti vozidla, svých schopností, dostatečného odhadu a podobně, vezme kamarády na projížďku a chlubí se nově získaným oprávněním. Nezřídkou končí tato cesta nehodou z důvodu

nezvládnutí řízení. U motorkářů je riziko nehody ve spojení s věkem ještě větší, protože motocykl je těžší ovládat a některé typy, které lákají mladé řidiče, mají takový výkon, že udržení kontroly nad strojem vyžaduje mnoho sebekontroly a kázně.

### **4.1.3 Starší řidiči**

Zatímco u mladších řidičů spočívá riziko nehodovosti zejména v osobnostních rysech, u starších se jedná zejména o kognitivní změny související s věkem. Schlag (in Šucha et al., 2013) uvádí, že nehodám seniorů předchází chyba v řízení, jako je například špatné dávání přednosti nebo chybné manévrování s vozem. S přibývajícím věkem jsou smyslové funkce stále méně schopny přijímat a zpracovávat informace, na základě kterých dochází k následnému jednání. Zvyšuje se také reakční doba řidiče, která ve spojení se změnami pohybového aparátu představuje velké riziko nehody. Je důležité, aby si řidič seniorského věku tyto změny a hrozby uvědomoval a byl schopen zodpovědného přístupu k řízení (Šucha et al., 2013).

Mezi aktivními motorkáři se mnoho seniorů nevyskytuje. Mimo smyslové, reakční, pohybové a další deficity ve vyšším věku (které právě u řízení motocyklu chybí více než u řízení automobilu), je to způsobeno také váhou motorky. Pro její bezpečné ovládnutí nejen v provozu, ale hlavně při manipulaci ve velmi nízkých rychlostech, je potřebná určitá fyzická zdatnost. Většina běžných motocyklů váží asi od 200 do 300 kg, což může být problém pro mladého jedince a pro seniora je to nepřekonatelná překážka.

## **4.2 Momentální stav řidiče**

Jak uvádí Šucha a Šťastná (2015), podmínky v dopravě, jako je například bezpečnost prostředí a vozidla, se neustále zlepšují. Zároveň se zvyšuje efektivita preventivních opatření a postihování provinění proti zákonům. Z těchto důvodů lze stále více dopravních nehod přičíst momentálnímu stavu řidiče, jako je například únava nebo řízení pod vlivem drog.

### **4.2.1 Únava a nepozornost**

Podle statistik policie ČR má velkou většinu nehod na svědomí nepozornost řidiče. Je to například psaní SMS, komunikace se spolujezdcem, nesledování provozu a podobně (Žák, 2014). Pro řízení je nejdůležitější zraková pozornost bezděčná i záměrná.

Zdravý člověk je schopen za 0,1-0,2 sekundy vnímat asi šest podnětů. Při řízení se počet snižuje až na dva podněty v závislosti na složitosti dopravní situace. Řidičská pozornost se vyvíjí praxí. Zkušenější řidič má méně kolísavou pozornost než nováček. Na kvalitě a koncentraci pozornosti se podílí mnoho faktorů, jako je například zdravotní stav, zkušenosti, teplota, návykové látky, nálada, únava a podobně (Havlík, 2005).

Doba řízení, po které se u řidiče objeví únava, je velmi individuální, ale nevyhne se jí žádný řidič. Unavenému řidiči ubývá výkonnost, objevují se bolesti zad, ospalost, pálení očí, podrážděnost apod. Při delším řízení jsou nutné včasné přestávky spojené s občerstvením, vyvětráním vozidla. Při delší době řízení by měly být přestávky častější. Každý řidič by měl včas reagovat na svoje pocity bdělosti a únavy. Bdělost a pozornost je závislá také na denním biorytmu (Štikar et al., 2003). K únavě přispívá také monotónnost jízdy, kterou může podle Antuška (1998) zmírňovat například žvýkání nebo hudba.

#### **4.2.2 Emoce**

Od emocí se člověk neoprostí ani za volantem. Při řízení mohou být velmi nebezpečné, zejména pokud je jich příliš mnoho nebo příliš málo. Emoce mohou snižovat koncentraci, vyvolávat agresivní reakce, celkově tlumí výkonnost apod. Právě agresivní chování je na silnicích velkým problémem vyvolávajícím krizové situace (Havlík, 2005). Agrese, jak uvádí Hošek (1997), je účelné chování s cílem poškodit a získat tím nějakou odměnu, jako je například redukce vlastního napětí. Na silnici se setkáváme zejména s agresivní reakcí na pomalejší řidiče. Agrese se nevyhne žádné sociální vrstvě bez ohledu na vzdělání nebo inteligenci.

Pokud se člověk setká s pasivním agresorem, který maximálně zatroubí, nehrozí velké nebezpečí. Problém nastává, pokud se najde agresor aktivní. V tom případě můžeme být svědky vytlačování z vozovky, vybrždění apod.

#### **4.2.3 Alkohol a jiné návykové látky**

Agresivní chování mimo jiné můžou podpořit i návykové látky. Pod vlivem alkoholu se řidič stává odvážnějším a snižuje se i jeho vnímavost únavy nebo ospalosti. Alkohol obecně snižuje schopnost řídit a reagovat. Například prodloužená reakční doba může v 80km/h zvýšit dráhu brzdění ze 44 na 70,4 m (Antušek, 1998).

Pro řízení je potřebná integrita intelektuálních a senzomotorických schopností, které alkohol narušuje. Konzumace alkoholu se nejčastěji spojuje s narušením kognitivních funkcí, jako je například pro řízení klíčová pozornost, rychlost zpracování informací apod. Alkohol člověka ovlivňuje, i když je už z těla vyloučen. Ráno po konzumaci alkoholu je například snižená rychlost reakcí, narušená pozornost a celkově horší řídičské výsledky. Alkohol tedy zvyšuje riziko nehody i závažnost způsobených zranění a to i při nízkých koncentracích (Šucha & Šťastná, 2015).

Z narkotik je u nás nejběžněji zneužívaná marihuana. Ta způsobuje chaos mezi psychickými procesy, mohou se objevit halucinace. Nebezpečí spočívá v tom, že její účinek je vnímán zlepšením nálady a doba jejího vyprchání z těla je vysoce individuální a může trvat až deset hodin. Její stopy jsou zjistitelné i po sedmdesáti dnech po užití. Marihuana zkresluje vnímání a nedovolí zaměřit pozornost. Řidič se chová zmateně a v řízení selhává, při čemž mu chybí náhled na situaci (Havlík, 2005). S nealkoholovými drogami jsem se v motorkářské komunitě setkal jen zřídka. Větším problémem bývá alkohol. Zejména ranní zbytkový, který si řidič často neuvědomuje.

## 5. Charakteristika jednotlivých typů motocyklů

Každý typ motocyklu má rozdílné jízdní vlastnosti, požadavky na řidiče a v neposlední řadě také charakteristický vzhled, styl jízdy a využití. Pro někoho je motocykl nenáročným dopravním prostředkem a pro druhého to může být koníček poskytující silné zážitky (Vogel, 2009).

### 5.1 Chopper/Cruiser

Původem je chopper z USA a je konstruován na pohodlnou jízdu na dlouhé vzdálenosti. Pro chopper je typické nízko uložené sedlo, delší rozvor, nízké těžiště a žádná kapotáž. Většinou ho pohání podélně uložený velkoobjemový dvouválec do V s nízkými otáčkami. Rozdíly mezi tradičním chopperem a cruiserem jsou v dnešní době nepatrné. Pokud se tyto typy rozlišují, tak chopper mívá přední kolo větší a užší než zadní. Cruiser má obě kola stejně velká, nebo přední pouze o palec či dva větší. Dalším znakem cruiseru je, jak napovídá název (cruiser = křižník), jeho váha, která se u velkých strojů pohybuje kolem 300 kg. Ty největší křižníky spolu s nákladem a řidičem mnohdy vezou více než půl tuny.

### 5.2 Enduro

Enduro je velmi všestranný motocykl, který umožňuje jízdu náročným terénem i po silnici. Většinou bývá vyšší konstrukce, což může být problematické pro nižší řidiče. Při jízdě těžkým terénem si jezdec do stupaček stoupá. Často bývají vybaveny kufry s velkým množstvím prostoru, takže jsou vhodné i pro několikadenní jízdy. Endura jsou používána i pro jízdu na zahraniční dovolenou, u které se předpokládá jízda off-road.

### 5.3 Touring

Cestovní motocykly jsou primárně určeny na dlouhé trasy. Obvykle mají velký zavazadlový prostor. Vše je podřízeno pohodlí řidiče a spolujezdce. Přítomná je bohatá kapotáž, zamezující povětrnostním vlivům. V moderních strojích často nechybí vyhřívané rukojeti a sedačka. Občas bývá přítomno i rádio, zabudovaná GPS nebo celý palubní počítač.

## **5.4 Supersport**

Supersportovní motocykly jsou primárně určeny pro závodní okruhovou jízdu, ale ve velké míře se s nimi setkáme i na běžných silnicích. Kapotáž je zde určena pro maximální aerodynamické vlastnosti. Hlavní důraz je zde kladen na výkonové parametry. Pohodlí řidiče je podružné a spolujezdec, pokud je pro něj místo, má pouze malé sedátko. U této kategorie se často setkáváme se závodním typem jízdy. To znamená, že řidič v zatáčce vysedá a nezřídka se při průjezdu dotýká kolenem silnice. Motorka není vhodná na delší trasy zejména pro svůj nízký komfort.

### **5.1.5 Naked**

Tak zvané "naháče" jsou velmi rozšířeným typem motocyklu a jak název napovídá, mají minimální, nebo žádnou kapotáž. Jízdní styl je podobný supersportovní motorce, ale je zde kladen větší důraz na komfort při delších cestách. Posez je oproti supersportu vzpřímený a stupačky jsou pod jezdce nebo mírně za (supersportovní motorka vyžaduje tzv. zalehnutí, které je způsobeno dozadu umístěnými stupačkami a požadavkem na aerodynamické vlastnosti).



# PRAKTICKÁ ČÁST

## 1. Výzkumný problém a cíle výzkumu

### 1.1 Výzkumný problém

Výzkum se zabývá popisem nepatologických stylů osobnosti řidičů motocyklů rozdělených podle typu řízeného motocyklu. Tato problematika není v České republice dosud řádně prozkoumaná. Většina výzkumů zaměřených na řidiče se zabývá profesionálními řidiči. Tato práce je tedy určitou sondou do specifické oblasti motorkářů a jejich osobnosti.

### 1.2 Cíle výzkumu

Cílem praktické části práce je zejména zjistit a popsat jednotlivé osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů v závislosti na typu řízeného motocyklu formou analýzy osobnostního dotazníku. Dalším cílem je provést prvotní výzkum souvislostí mezi řidičským chováním, sociálním chováním ve skupině motorkářů a osobností. Dále také samotný popis komunity motorkářů.

## **2. Hypotézy**

### **2.1 Hypotéza 1**

**Existuje statisticky signifikantní rozdíl v osobnostních charakteristikách mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů.**

Motocykl není pouze dopravní prostředek, ale pro většinu motorkářů se jedná o určitý symbol. Někteří věnují všechn svůj volný čas k úpravám, čištění a vylepšování svého stroje. Každý typ motocyklu je specifický vzhledem, stylem jízdy a dalším. Z tohoto důvodu předpokládám, že osobnostní styly mohou určit preferenci volby typu motocyklu.

### **2.2 Hypotéza 2**

**Existuje statisticky signifikantní rozdíl v míře rezervovaného stylu mezi motorkáři navštěvujícími odlišný počet motorkářských akcí.**

Jedním z hlavních rysů rezervovaného stylu je lhostejnost k sociálním vztahům a preference činností, které nevyžadují společnost jiných lidí (Kuhl & Kazén, 2002). Motorkářské akce bývají v komunitě motorkářů velkými společenskými událostmi, kde se mnohdy setkávají kamarádi a známí z celé republiky i zahraničí. Předpokládám tedy souvislost mezi touto škálou a účastí na motorkářských akcích.

### **2.3 Hypotéza 3**

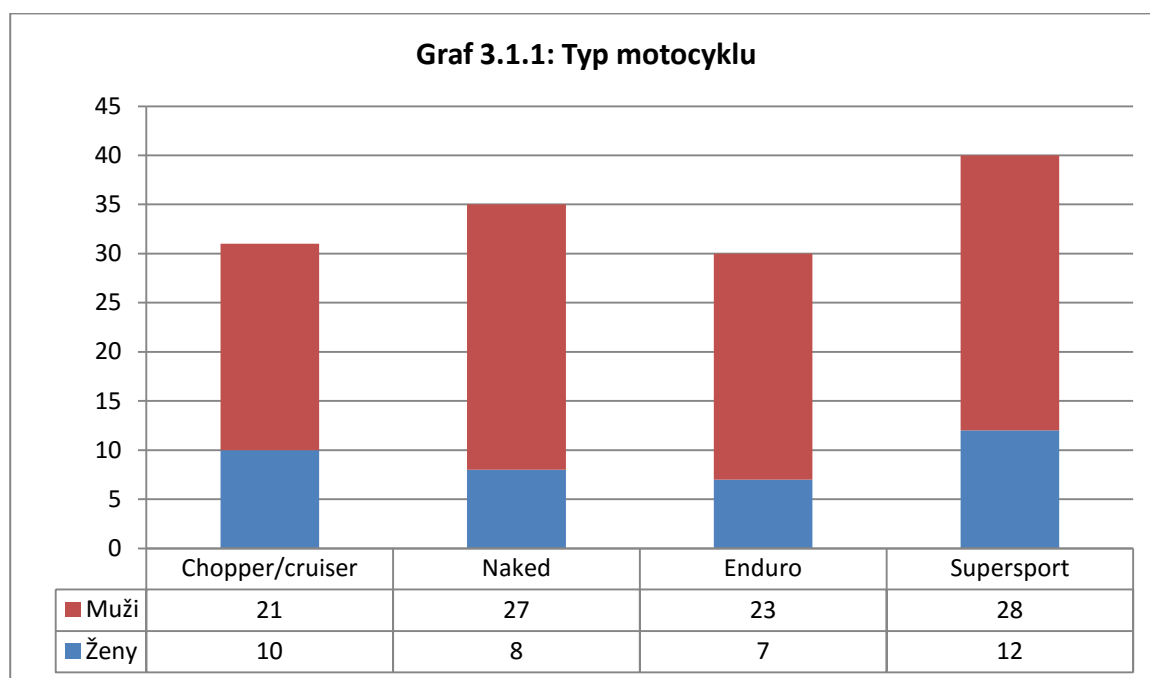
**Existuje statisticky signifikantní rozdíl v četnosti porušování předpisů mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů.**

Vzhledem k rozdílným vlastnostem jízdy a určení motocyklů předpokládám souvislost typu s četností porušování předpisů. Například supersportovní motorka, určená primárně na okružové ježdění, bude řidiče svádět k vyšší rychlosti a svižnému manévrování v provozu. Naopak řidiči chopperu jsou známí tím, že jezdí spíše pomalu "na kochačku" a jsou ve většině případů z hlediska porušování norem méně problémoví.

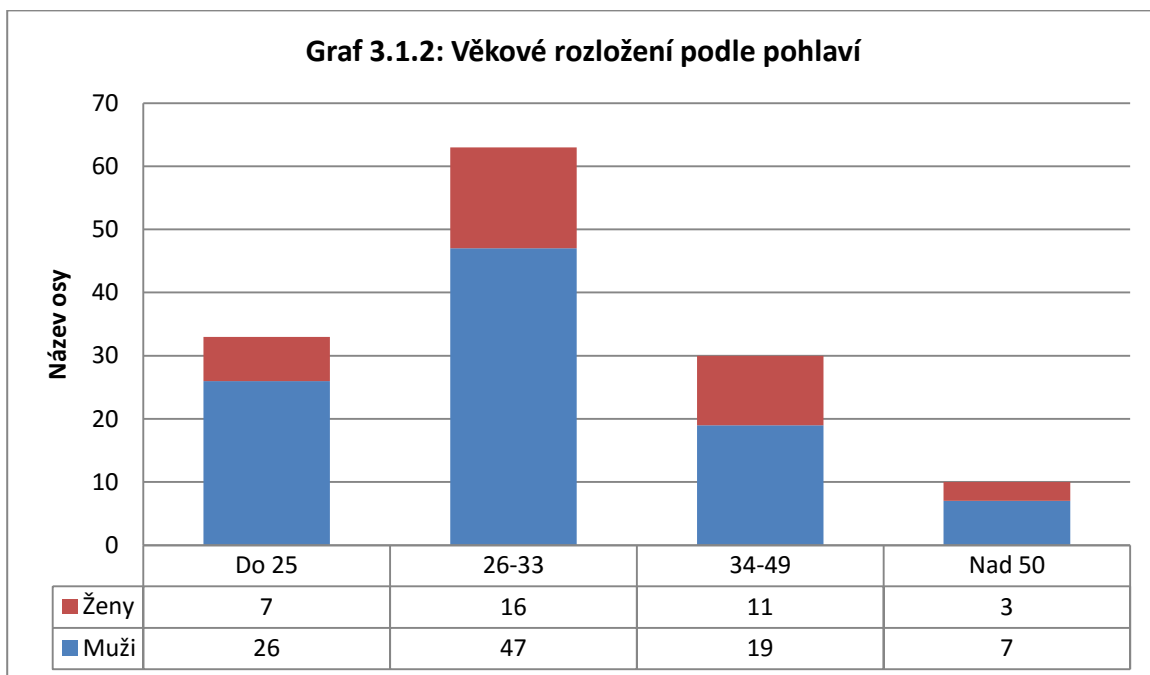
### 3. Teoretický rámec výzkumu

#### 3.1 Charakteristika výzkumného souboru

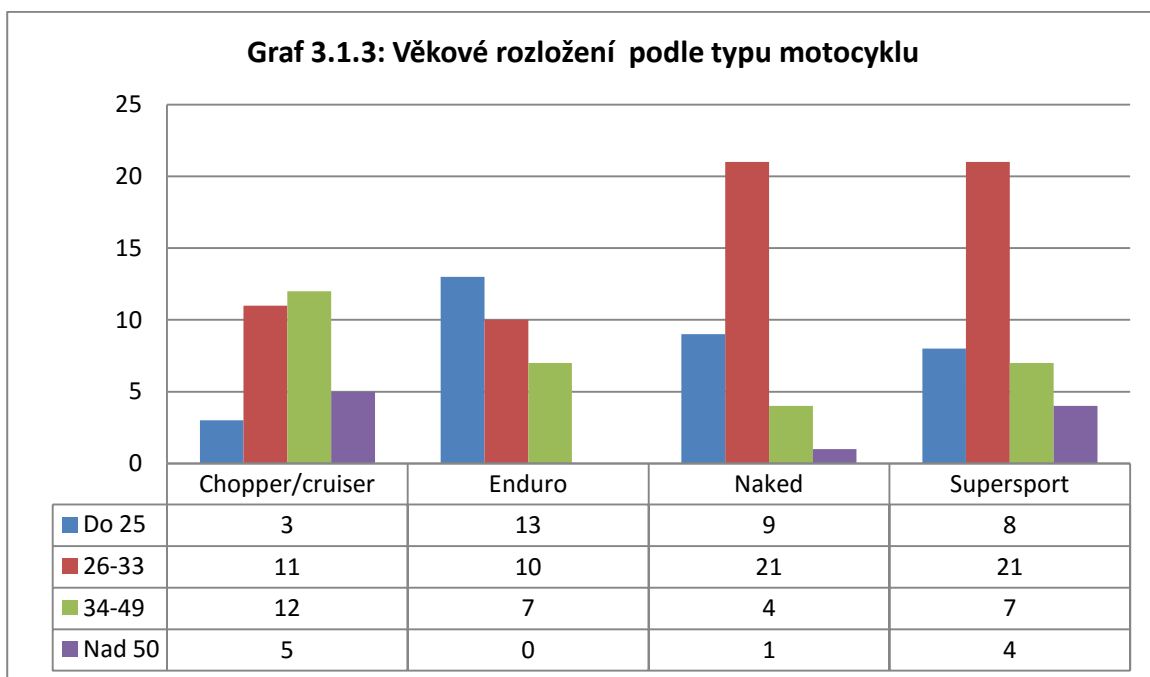
Výzkumný soubor motocyklistů se skládá z lidí, kteří jsou aktivními řidiči motocyklu, kteří jsou rozděleni podle typu motocyklu. Na začátku výzkumu se předpokládalo pět skupin podle typu chopper, naked, enduro, supersport a cestovní. Respondenti byli osloveni pomocí skupin na sociální síti sdružujících motorkáře po celé republice. Platně vyplněno bylo 152 dotazníků z celkového počtu 583 reakcí. 230 dotazníků bylo pouze zobrazeno, 203 nebylo dokončeno a jeden byl vyřazen z důvodu neplatných odpovědí. Pro konečnou analýzu bylo nutné vyřadit kategorii cestovních motocyklů z důvodu nedostatečného počtu responsí (15). Konečná podoba výzkumného vzorku je 37 žen a 99 mužů v následujícím složení:



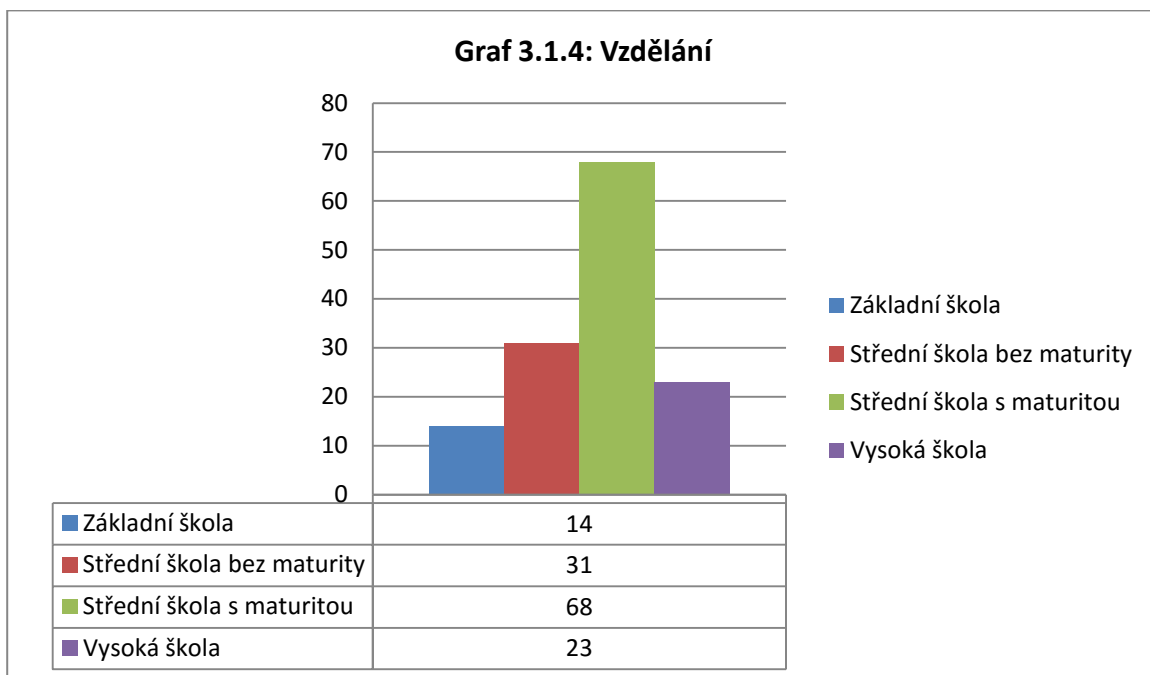
Graf 3.1.1 popisuje rozdělení typů motocyklů. Nejrozšířenějším typem motocyklů (29%) je supersport, naked 26%, enduro 23% a chopper/cruiser 22%



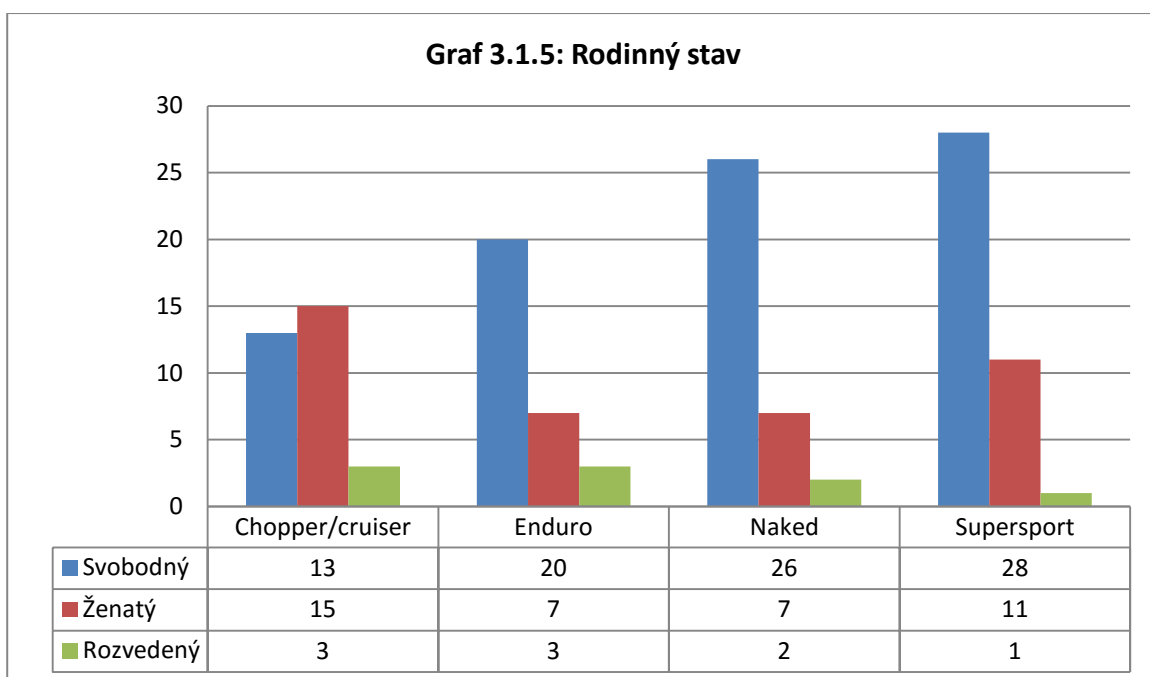
Graf 3.1.2 zobrazuje rozložení věkových kategorií motorkářů. Nejvíce aktivních motorkářů je ve věku 26-33 let (26%). Nejméně v kategorii nad 50 let (7%)



Graf 3.1.3 popisuje rozložení věkových skupin mezi jednotlivé typy motocyklů.



Graf 3.1.4 znázorňuje nejvyšší dosažené vzdělání motorkářů. Většina 50% má střední školu s maturitou, 23% střední školu bez maturity, 17% vysokou školu a 10% základní školu.



Graf 3.1.5 poukazuje na rozdíly v rodinném stavu mezi řidiči motocyklů typu chopper/cruiser, a ostatními motorkáři.

### 3.2 Typ výzkumu a metoda získávání dat

Pro praktickou část výzkumu bylo využito kvantitativní zpracování dat získaných pomocí dotazníku o motorkářské historii a chování a inventář PSSI. Vše bylo převedeno do elektronické podoby a šířeno pomocí sociální sítě Facebook mezi motorkáře, sdružující se do skupin po celé České republice.

Dotazník o motorkářské historii a chování je nestandardizovaný dotazník, který obsahuje 19 otázek a mimo pohlaví a věku mapuje chování v motorkářské komunitě a motorkářskou minulost a další. Odpovědi se vybíraly z nabídky, nebo se doplňovaly ve formě čísla či věty. Dotazník byl vytvořen z důvodu absence podobného dotazníku, který by mapoval život motorkářů.

PSSI - inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti je sebeposuzovací inventář mapující vyhraněné osobnostní styly (nepatologické varianty poruch osobnosti). Obsahuje 14 škál. Každou škálu sytí 10 tvrzení, se kterými respondent vyjadřuje míru souhlasu na 4 bodové stupnici (0-3). Jednotlivé škály jsou:

<b>3.2.1 Tabulka stylů osobnosti a jejich poruchových ekvivalentů</b>	
<b>Styl</b>	<b>Porucha</b>
sebejistý	disociální
nedůvěřivý	paranoidní
rezervovaný	schizoidní
sebekritický	sebenejistý
pečlivý	nutkavý
intuitivní	schizotypní
optimistický	hapsodický
ctížádostivý	narcistický
kritický	nagativistický
loajální	závislý
impulzivní	bordeline
příjemný	histrionický
klidný	depresivní
ochotný	obětující se

Osobnostní styl je interpretován jako upřednostňování určitého nastavení (Kuhl & Kazén, 2002). Při používání PSSI k diagnostice je nutné, stejně jako u dalších diagnostických nástrojů, přistupovat k výsledkům pouze jako k jednomu diagnostickému ukazateli a v případě extrémních výsledků použít další nástroje.

### **3.3 Metody zpracování a analýzy dat**

Výsledky výzkumu byly přepsány do MS Excel ve formě tabulky. Dále proběhlo sčítání skóre PSSI a převody hrubých skóre na standardní T-skór. K dalšímu zpracování byl použit program Statistica 12 ve kterém byly pro korelace použity T-skóry PSSI a výsledky nestandardizovaného dotazníku.

### **3.4 Etika výzkumu**

Respondenti byli před zahájením výzkumu informováni o anonymitě a dobrovolnosti výzkumu, ochraně dat, podstatě výzkumu a možnosti získání výsledků výzkumu.

## 4. Výsledky výzkumu

### 4.1 Vyjádření k hypotézám

Nejprve jsem testoval první hypotézu – H1:

**Existuje statisticky signifikantní rozdíl v osobnostních charakteristikách mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů.**

Výsledky ukázaly, že většina osobnostních stylů s typem motocyklu nesouvisí. Nejvyšší korelace byly s nedůvěřivým stylem (0,16) a příjemným stylem (0,14) (viz tabulka 4.1.1). Obě korelace jsou významné na hladině  $p > 0,5$ . Proto přijímáme nulovou hypotézu – není statisticky signifikantní rozdíl v osobnostních charakteristikách mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů.

**Tabulka 4.1.1: Korelace typu motocyklu s osobnostními styly**

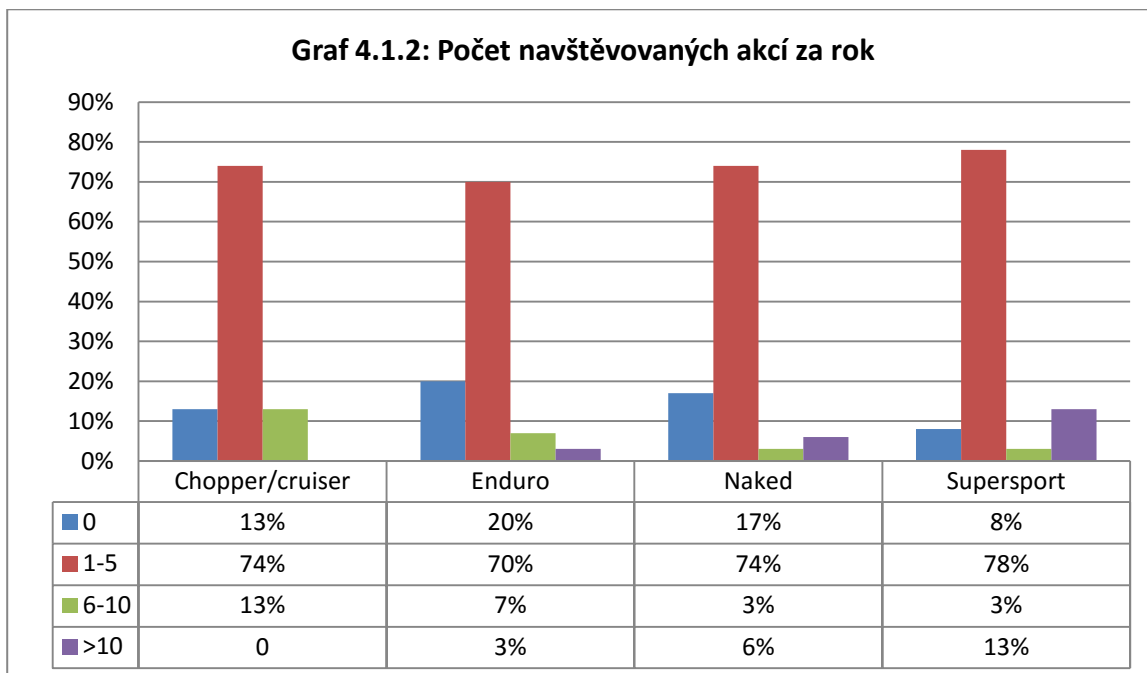
Sebejistý	0,01	Ctižadostivý	-0,1
Nedůvěřivý	0,16	Kritický	0,03
Rezervovaný	0,04	Loajální	0,07
Sebekritický	0,04	Impulzivní	-0,02
Pečlivý	-0,09	Příjemný	0,14
Intuitivní	-0,01	Klidný	0,09
Optimistický	-0,06	Ochotný	-0,03

Jako další jsem testoval hypotézu zaměřenou na sociální život v motorkářské komunitě – H2:

**Existuje statisticky signifikantní rozdíl v míře rezervovaného stylu mezi motorkáři navštěvujícími odlišný počet motorkářských akcí.**

Graf 4.1.2 ukazuje, že největší procento motorkářů navštěvuje 1-5 motorkářských akcí za rok bez ohledu na typ řízeného motocyklu. Korelace mezi počtem motorkářských akcí navštívených za rok a rezervovaným stylem je -0,11 na hladině významnosti  $p > 0,5$ . Přijímáme tedy nulovou hypotézu – není statisticky signifikantní rozdíl v rezervovaném stylu u motorkářů navštěvující odlišný počet motorkářských akcí.

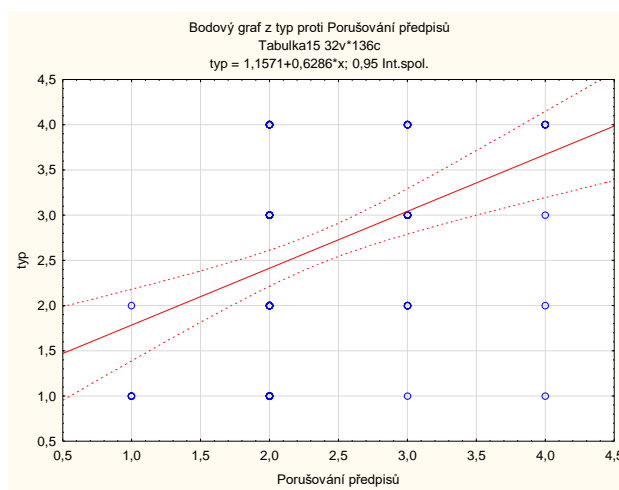




Poslední testovaná hypotéza se zaměřila na četnost porušování předpisů v závislosti na typu motocyklu – H3:

**Existuje statisticky signifikantní rozdíl v četnosti porušování předpisů mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů.**

V grafu 4.1.3 je zobrazena regresní přímka korelace mezi typem motocyklu a četností porušování předpisů. Korelace (0,37) je významná na hladině  $p < 0,01$  – proto přijímáme stanovenou hypotézu - Existuje statisticky signifikantní rozdíl v četnosti porušování předpisů mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů.



Graf 4.1.3

## 4.2 Popis a interpretace výsledků

Ve výzkumné části jsem testoval tři hypotézy. První hypotéza se zabývala vlivem osobnostních charakteristik na preferenci typu motocyklu. Výsledky ukázaly, že typ motocyklu obecně nesouvisí s osobnostními styly. Pouze u nedůvěřivého a příjemného stylu se ukázala velmi slabá korelace s typem motocyklu. Tato hypotéza byla sestavena na základě obecného pozorování a povědomí společnosti o chování motocyklistů v provozu. Platnost výsledku může být snížena nižšími počty respondentů v jednotlivých skupinách a také tím, že v důsledku nízkého počtu responsí byla z výzkumu vyřazena skupina cestovních motocyklů.

Další hypotéza zkoumala, zda skóre rezervovaného stylu inventáře PSSI obecně souvisí s počtem navštěvovaných motorkářských akcí za rok. Naprostá většina motorkářů navštěvuje jednu až pět akcí v roce, bez ohledu na typ motocyklu. Z výsledků vyplynulo, že samotný počet navštěvovaných akcí nesouvisí s rezervovaným stylem. Hypotéza se tedy nepotvrdila. Když jsem podrobil stejnému srovnání jejich různorodost, ukázalo se, že negativně koreluje s rezervovaným stylem (-0,26 na hladině významnosti  $p < 0,01$ ). Lze tedy tvrdit, že motorkáři, kteří jezdí na různorodé akce, jako jsou například motorkářské srazy, závody, výstavy a další, dosahují nižšího skóru na škále rezervovaného stylu inventáře PSSI.

Poslední hypotéza se zabývala porušováním předpisů v souvislosti s typem motocyklu. Potvrdila se souvislost mezi typem motocyklu a frekvencí porušování předpisů. Korelace mezi těmito proměnnými byla 0,37 (na hladině významnosti  $p < 0,01$ ). Vzhledem k seřazení typů motocyklů v dotazníku o motorkářské historii a chování, lze uvést, že nejméně porušují předpisy řidiči chopperů/cruiserů, následování řidiči endur a motocyklů naked a nejvíce předpisy porušují řidiči supersportovních motocyklů. Tento výsledek může být způsoben i samotnou podstatou daných motorek. Například supersportovní motocykly jsou určeny zejména pro okružové ježdění a závodění. Naopak chopper je konstruován na dlouhé cestování.

Na začátku praktické části této práce jsem si stanovil popsat komunitu řidičů motocyklů, jejich zvyklosti historii a chování na silnici i ve skupině. Vyhodnocení nestandardizovaného dotazníku poskytlo data mapující život řidiče motocyklu včetně prvních zkušeností, ujetých kilometrů, výkonnosti jejich motocyklů, chování a zkušenosti v provozu.

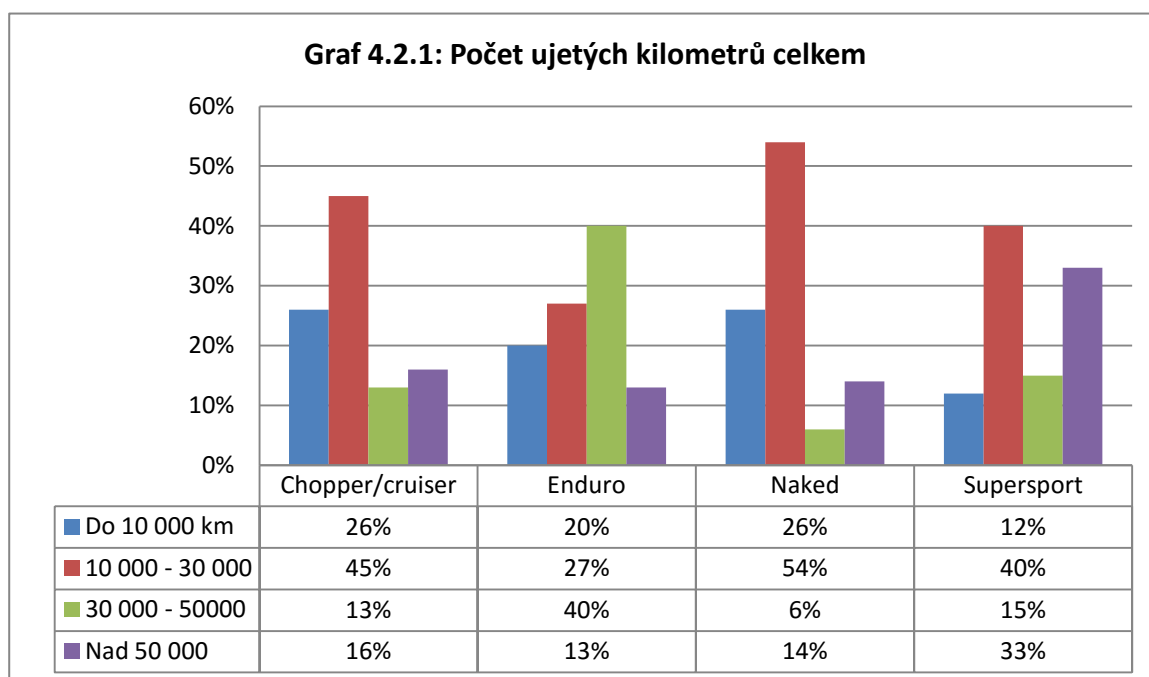
Pokud se podíváme na první zkušenosti s motocyklem, tak bez ohledu na jeho typ, začínala většina motorkářů rovnou jako řidiči svých strojů. Příčinou může být věkové rozložení, kdy většina aktivních motorkářů (75,7%) je starší než 26 let. V době jejich začátků bylo velmi rozšířené vlastnictví mopedů, které v mnohých případech pokračovalo pořízením většího motocyklu. Největší rozdíl v první zkušenosti je u typu enduro, kdy nejvíce řidičů (83%) rovnou sedlalo svoji motorku, což může být způsobeno přístupností slabších modelů, které spadají pod řidičské oprávnění kategorie A1 (možno řídit od 16ti let). Dalším důvodem je konstrukce terénních motorek s nižším obsahem, které nejsou konstruovány pro dvě osoby na delší cesty (vyjma cestovních endur, které jsou na dlouhé trasy přímo určeny a dávají i důraz na pohodlí spolujezdce). Nejvyrovnanější skupinou byla kategorie chopper, kde přímo jako řidič začínalo 51% motorkářů. Svou roli ve výsledku může sehrávat například častý jev, kdy člověk blízký motorkáři bývá přemlouván k pořízení vlastního motocyklu. Takový člověk se nejprve vozí jako spolujezdec a nakonec se stává sám řidičem. Z vlastní zkušenosti jsem poznal několik takovýchto případů, pokaždé se jednalo o skupinky lidí, kteří vlastnili chopper.

Za povšimnutí stojí i výsledky prvních zkušeností na motocyklu z hlediska pohlaví. Ženy začínaly přímo jako řidičky v 38 % případů, zatímco muži v 77 %. Můžeme zde pozorovat, že motorismus, respektive jízda na motorce je pořád ještě spíše mužským koníčkem. Často se setkávám s tím, že motorkář nabádá partnerku, je zpočátku spolujezdcem, aby se odhodlala k vlastnímu stroji. Důvodem je fakt, že jakákoliv motorka je při jízdě ve dvou hůře ovladatelná a nehledě na zhoršené jízdní vlastnosti, je i vyšší riziko nehody z důvodu nepředvídatelného chování spolujezdce.

Bez zajímavosti není ani rozložení motocyklů podle jejich výkonu. První kategorií byl výkon do 11 kw, který odpovídá typu řidičského oprávnění A1 (možno řídit od 16ti let). Největší procento motocyklů spadajících do nejslabší kategorie (33%) je typ enduro. To potvrzuje i rozdíl v první zkušenosti zmiňovaný výše. Ostatní typy motocyklů jsou v této výkonnostní kategorii zastoupeny 10 nebo 11 procenty. Ve vyšší kategorii do 35 kw jsou typy enduro a chopper zastoupeny 27 a 26 procenty, naked 20% a supersport pouze 12%. Tato kategorie obsahuje motocykly spadající do kategorie A2. Motocykly, na jejichž řízení je potřeba řidičské oprávnění typu A (bez omezení výkonu) jsem rozdělil do dvou částí. První skupina obsahuje motocykly s výkonem do 50kw. Nejvýznamněji je tato kategorie zastoupena u supersportovních motocyklů (63%), dále pak u chopperů (48%),

enduro (33%) a naked (26%). Nejvyšším výkonem nad 50kw obvykle disponují motocykly naked (43%). Další typy mají výrazně nižší procentuální zastoupení – chopper 16%, supersport 15% a enduro 7%.

Jako další jsem zkoumal vzdálenosti, které motorkáři nejčastěji ujedou. Jako první to byla roční ujetá vzdálenost. Kategorie jsem rozdělil takto: do 4 000km, do 10 000km, nad 10 000km. Roční nájezd motocyklů typu chopper byl z 90% rovnoměrně rozdělen mezi první dvě kategorie. Řidiči ostatních typů motocyklů ujedou minimálně v polovině případů 4 000 – 10 000 km za rok. U typu enduro je to v 50%, naked v 57% a supersport v 62% případů. Nejdlejší roční vzdálenosti dosahují motocykly typu supersport (20%), enduro (17%), naked (11%) a chopper (10%). S počtem ročně ujetých kilometrů částečně souvisí i jejich celkový počet, to znamená veškerá zkušenost motorkáře. Výsledky popisuje graf 4.2.1.



S chováním v provozu úzce souvisí subjektivně obtížně zvládnutelná krizová situace, do které se dostala více než polovina motorkářů (62%). Právě díky subjektivitě nelze o těchto situacích hovořit jako o skoronehodách i když v mnoha případech jde obě zaměnit. Krizové situace mají souvislost s celkovou nehodovostí. Jejich vzájemná korelace je 0,27 na hladině významnosti 0,01.

## 5. Diskuze

V této práci bylo cílem popsat komunitu motorkářů. Zjistit jakým způsobem se chovají v silničním provozu, jejich návyky v sociální skupině ostatních motorkářů a určité osobnostní charakteristiky, které mohou mít na tyto věci vliv. Dalším záměrem bylo zjistit, zda existují nějaké souvislosti mezi typy motocyklů, vybranými osobnostními styly a chováním motorkářů.

I když Štikar et al. (2003) tvrdí, že lze řidiče rozdělit do skupin podle stálých osobnostních charakteristik, nelze tyto skupiny jednoduše určit podle na první pohled viditelných znaků, jako je preferovaný typ motocyklu. Výzkum ukázal, že osobnostní styly podle inventáře PSSI nemají žádnou, nebo jen slabou souvislost s preferencí jednotlivých typů motocyklů. Bylo by vhodné provést rozsáhlejší průzkum s více daty. Je možné, že výsledky jsou ovlivněny strukturou typů motocyklů, protože v dnešní době není možné zcela jasně pokrýt všechny typy motocyklů. Nehledě na to, že se některé překrývají (enduro, cestovní a cestovní enduro) další jsou si velmi podobné vzhledem, nicméně jízdní vlastnosti a tudíž i preference jezdce se mohou diametrálně odlišovat. Zářným příkladem je motocykl Honda Magna. Ta je vzhledem, podvozkem, posezem řidiče apod. řazena mezi cruisery, ale motorově se hodí spíše do sportovnějších modelů, protože ji pohání čtyřválec do tvaru V s výkonem více než 65 kW při obdahu 750ccm. Což v této kategorii rozhodně není obvyklé. Pro další zkoumání by bylo vhodné více rozšířit kategorie motocyklů a s tím související počet respondentů. Vysoký počet nevyplněných dotazníků mohl být mimo jiné způsoben i situací, kdy řidič motocyklu nebyl schopen se přiřadit do odpovídající kategorie. Při formulování výzkumu jsem na tento problém narazil a rozhodl jsem se pro nejobecnější kategorie, pod které je možné zařadit nejvíce motorek. Pro budoucí zpřesňující výzkum bych tedy doporučil znatelně zvýšit množství účastníků a zároveň i počet kategorií, do kterých se mohou určit.

Z druhé hypotézy, která se zabývala souvislostí rezervovaného stylu a množstvím akcí, zaměřených na motorkáře. Předpokladem bylo, že lidé, kteří na škále rezervovaného stylu dosahují vyšších skóre, navštěvují méně těchto akcí. Vyšlo najevo, že řidiči motocyklů se nejčastěji účastní 1-5 akcí za rok a to bez ohledu na typ motocyklu. Korelace s rezervovaným stylem je -0,11. Byla tedy přijata nulová hypotéza. Odlišná data ukázalo srovnání rezervovaného stylu s různorodostí motorkářských událostí. Zde můžeme tvrdit, že nezáleží na absolutním počtu událostí, ale na jejich rozmanitosti.

Vzhledem k výsledkům bych doporučoval se v dalším výzkumu zaměřit na to, jakým způsobem jsou tyto akce navštěvovány. Jestli tam motorkář jede sám, se skupinou, s rodinou. Tím by se dosáhlo citlivějších a přesnějších dat o sociálním chování řidičů motocyklů.

Jako další mě zajímalo porušování předpisů. Z výzkumu vyšlo najevo, že porušování předpisů souvisí s typem motocyklu. Můžeme tedy do jisté míry predikovat rizikovost jednotlivých strojů. Ale je nutné k tomuto hodnocení přistupovat velmi opatrně a s ohledem na další faktory. Z vlastní praxe za říditky i za volantem jsem zjistil, že porušení předpisů nemusí být vždy rizikové. Například zvýšená rychlost cca o 5km/h nad povolený limit je nejen tolerována, ale z velké většiny i praktikována mnohými účastníky silničního provozu. Jelikož tyto jízdní zvyklosti většina dodržuje, dochází k lepší předvídatelnosti chování ostatních a tím se zvyšuje bezpečnost (Bjørnskau a Sagberg, 2005), i přes to, že jsou porušovány předpisy. Na druhou stranu nutno podotknout, že hranice bezpečnosti je velmi tenká a překročit ji je velmi snadné. Riskování a porušování předpisů může zapříčínovat mimo jiné vědomí snazšího manévrování motocyklem v provozu. I z toho důvodu se možná povolenými normami méně řídí motorkáři se supersportovními motorkami než řidiči mnohdy větších a těžších cruiserů. V dalších výzkumech bych doporučil se zaměřit na rozlišení konkrétních přestupků a eliminovat subjektivitu (mnozí se mohou domnívat, že mírné překročení rychlosti, nebo nedání přednosti chodci na přechodu ani nejsou porušení dopravních předpisů). Pro budoucí vhled do specifík motorkářského chování v provozu by bylo důležité zjistit i důvody pro vědomé porušování předpisů. Předpokládám totiž, že pokud si je řidič přestupku vědom, při zjištění důvodu jeho chování by bylo možné na něj preventivně působit a zamezit budoucím rizikům.

S porušováním předpisů souvisí i krizové situace, do kterých, se řidič může dostat vlastním nebo cizím zaviněním. Nebezpečnou situaci zažilo 62% všech motocyklistů. Bylo by na místě v dalším výzkumu zjistit, jak je nebezpečná situace subjektivně vnímána, protože je možné, že reálné číslo může být odlišné. Část motorkářů si nemusí nebezpečí připouštět, nebo zvládnutí krizové situace nepovažují za nebezpečí. Dalším důležitým krokem by mělo být zjistit, v jakých momentech a z jakých příčin se motorkáři nejčastěji do obtížných situací dostávají. Vzhledem k tomu, že korelace nehodovosti s krizovými situacemi je 0,29 na hladině významnosti 0,01, lze předpokládat

možné snížení nehodovosti, pokud by se podařilo snížit počet krizových situací. Dalším důležitým faktorem, při budoucím snižování nehodovosti, může být přiznání samotných motocyklistů, že za jejich nehodou stojí vlastní zavinění. Toto přiznává 45,6% motorkářů, to je 69,7% z celkového počtu nehod. Potvrzují se tím hlavní příčiny nehod podle I. Antuška (1998). Ten jako nejvýznamnější uvedl například nepozornost při řízení nebo bezohlednou a agresivní jízdu. Zde nacházíme veliký prostor pro bezpečnost provozu a snížení nehodovosti.

V dotazníku jsem se řidičů motocyklů ptal na jejich názor na rozšířenou myšlenku, že motorkáři bývají označováni jako „dárci orgánů“. Někteří s tímto tvrzením souhlasí, ale zároveň poukazují na to, že nelze generalizovat. Podle nich se to týká pouze části motorkářů, kteří jezdí neohleduplně a nebezpečně. Dalším velmi rozšířeným názorem bylo to, že za většinu nehod (a tudíž i dárcovství orgánů) mohou řidiči automobilů, kteří nedají motorkáři přednost, nepodívají se do zpětného zrcátka při předjížděcím manévru, nebo nepoužijí blinkry při změně jízdních pruhů. Což příliš nekoresponduje s faktem, že více než polovina nehod motocyklů je způsobena vlastním zaviněním. Zde mohl projevit fakt, že nehody mohou být způsobeny více faktory. Často se objevoval i názor, že po smrtelné nehodě z motorkáře žádné použitelné orgány nezůstanou. Z toho usuzují, že řidiči motocyklů si jsou vědomi zvýšeného rizika při jízdě na motocyklu, ale v kontextu nehod zaviněných vlastní vinou vyplývá, že mnoho z nich právě toto riziko vyhledává a často se pohybuje na hraně bezpečnosti. Bylo by tedy vhodné se v dalším výzkumu zaměřit na to, co může motorkáře motivovat k zodpovědnější a bezpečnější jízdě.

Motorkáři většinou začínají přímo jako řidiči vlastních strojů, nikoliv jako spolujezdci. Z toho vyplývá otázka pro další výzkum. Z jakých důvodů si lidé pořizují vlastní motocykly. Ukázalo se, že je rozdíl mezi muži a ženami. Ženy v 62% případů nabírají první zkušenosti s motocyklem jako spolujezdkyně. Z toho můžeme předpokládat, že většinovým hybatelem ženského faktoru v motorkářském prostředí bude partner, který se snaží, aby jeho partnerka řídila vlastní motocykl. Je to i z toho důvodu, že motocykl je bez spolujezdce lépe ovladatelný, pohyblivější a jízda je relativně bezpečnější, protože odpadá riziko nepředvídatelných pohybů spolujezdce. Mnoho motorkářů dokonce vozit spolujezdce kategoricky odmítá. Tato teorie by mohla být objasněna v dalších studiích. Na rozdíl od žen jsou muži v 77% rovnou řidiči vlastních motocyklů.

Počet najetých kilometrů je jedním z rozhodujících faktorů, které udávají zkušenosti řidiče. Více najetých kilometrů znamená větší prostor k prožití a vyřešení nejrůznějších situací, jako jsou například kolizní situace, mokrá vozovka, překážky v provozu nebo defekt stroje. Získání zkušeností je důležité pro obratnější ovládní motocyklu a jistější jízdu v provozu. Není ovšem možné posuzovat zkušenosti pouze podle najetých kilometrů na motocyklu. Mezi motorkáři je například i velké množství profesionálních řidičů, kteří mají obrovské zkušenosti ze silničního provozu, ale motocykl si pořídili třeba až v pozdějším věku. Jejich zkušenosti jsou nezpochybnitelné. A na druhé straně může stát mladý člověk bez auta, který má na motocyklu najeto více kilometrů, ale jsou to jeho jediné zkušenosti v provozu, tudíž může nastat nebezpečná situace vyplývající z neznalosti specifík řízení automobilu. Například slepý úhel je veliké riziko, protože se do něj může schovat celé auto natož pak malý motocykl. Na rozdíl od motorky, kde lze slepé úhly poměrně snadno eliminovat rychlým otočením hlavy, může v automobilu navíc ve výhledu překážet sloupek karoserie. A ani samotné otočení a se za sebe není za volantem tak snadné, jako u motocyklu, kde to je běžná praxe. Pro bezpečnou jízdu v provozu je velmi užitečné, znát i řízení a chování dalších vozidel.

Mezi limity této práce patří nízký počet respondentů. Z toho důvodu bylo nutné přizpůsobit některá zkoumání (například zrušit kategorii cestovních motocyklů). Tím mimo jiné mohlo dojít k určitému zkreslení dat. Při navýšení počtu responsí by se také eliminovaly chyby, jako například nevyplněné nebo neplatně vyplněné dotazníky. Vysoké procento nedokončených odpovědí mohlo být způsobeno také nevhodností vybraného inventáře PSSI. Množství otázek v tomto inventáři mohlo mnohé respondenty odradit od dalšího vyplňování, nebo vedlo k tomu, že vyplňovali náhodně. Některé nepřesnosti zcela jistě způsobil samotný sběr dat, který probíhal výhradně prostřednictvím facebookových stránek sdružujících motorkáře z celé republiky a mnohdy i ze Slovenska. Na jednu stranu to má velkou výhodu, že lze najednou obeslat tisíce potenciálních respondentů bez ohledu na bydliště, ale vzniká tím jeden velký problém. Někteří (zejména starší) motorkáři nemusí být na těchto stránkách aktivní a tudíž jsou z výzkumu vyřazeni. Bylo by tedy potřeba oslovovat motorkáře i jinou formou, například přes motorkářské kluby, které je sdružují.

Tato práce nabízí letný pohled do specifík řízení motocyklu a motorkářského života obecně. Zároveň nabízí mnoho dalších směrů pro další potenciální výzkumy,



jako je například zjištění důvodů pro vědomé porušování předpisů, což by v praxi mohlo vyústit v odhalení jejich příčin a eliminaci rizikového chování. Podstatné je také to, že se velká část motorkářů cítí být ohrožena ze strany ostatních účastníků provozu. Na základě této skutečnosti, by bylo dobré se zaměřit na osvětovou práci a nabádat řidiče k vzájemné ohleduplnosti a respektu a zároveň poukazovat na zvýšenou zranitelnost motorkářů vyplývající z jejich snadné přehlédnutelnosti a absence prvků pasivní bezpečnosti při nehodě.

## 6. Závěr

V této bakalářské práci bylo zjištěno, že řízený typ motocyklu není ovlivněn osobnostními styly podle PSSI. Není tudíž možné predikovat osobnost motorkáře z motocyklu, který řídí. Naproti tomu typ motocyklu souvisí s porušováním předpisů a to tak, že u supersportovních motocyklů lze předpokládat větší riziko porušení předpisů než je tomu například u řidiče motorek typu chopper. Při zkoumání sociálního chování motorkářů vyšlo najevo, že rezervovaný osobnostní styl nemá souvislost se samotným počtem navštěvovaných motorkářských akcí, ale mírná pozitivní korelace se ukázala mezi rezervovaným stylem a různorodostí těchto událostí.

Významné výsledky přineslo zkoumání krizových situací a nehod. Ukázalo se, že 69,7% motorkářů, kteří měli nehodu, ji způsobili vlastním zaviněním. Paradoxně se poté vyjadřovali na otázku ohledně veřejně rozšířeného označení řidičů motocyklů jako „dárců orgánů“. Velká část uvedla, že za většinu nehod mohou naopak řidiči automobilů, kteří motorkáře buď ignorují, přehlédnou, nebo ohroží neopatrným chováním (jako je například nepoužití blinkrů při změně jízdních pruhů). Dalším rozšířeným názorem bylo to, že nelze takto všechny motorkáře označit a že je nutné rozlišovat mezi slušnými řidiči a těmi, kteří jízdou ohrožují sebe i další účastníky silničního provozu.

## 7. Souhrn

V této práci jsem se zabýval osobnostními styly řidičů motocyklů a jejich chováním v provozu a sociálním životem mezi ostatními motorkáři.

Teoretickou část jsem rozdělil do pěti kapitol. První kapitola se věnovala osobnosti z psychologického hlediska, jejím různorodým pojetím v psychologii, biologickou a sociokulturní determinací a vývojem. Druhá kapitola popisovala strukturu osobnosti. Každá z jednotlivých složek osobnosti (temperament, charakter, rysy osobnosti a schopnosti) byla popsána a vztažena k řízení motocyklu. Další kapitolu jsem věnoval dopravnímu systému. Popsal jsem člověka v roli řidiče, některé jeho slabosti a rizika vyplývající ze systému člověk-stroj-prostředí. Zabýval jsem se také psychickou způsobilostí k řízení z dopravně-právního pohledu průběhem vyšetření. Popsal jsem výcvik řidičů motocyklů a jeho slabá místa. Na konci třetí kapitoly jsem zařadil volbu dopravního prostředku a jeho vlastnosti spolu s vlivem dopravní infrastruktury na bezpečnost provozu. Čtvrtá kapitola se zabývala rizikovými faktory dopravních nehod. Zmínil jsem v ní některé statistické údaje nehodovosti, problematiku některých skupin rizikových řidičů a vliv momentálního psychického a fyzického stavu řidiče na řízení. V poslední kapitole teoretické části jsem charakterizoval jednotlivé nejzákladnější typy motocyklů, kterým jsem se věnoval ve výzkumné části.

V praktické části jsem si stanovil za cíl zjistit a popsat jednotlivé osobnostní charakteristiky v závislosti na typu motocyklu, chování motorkářů v provozu život mezi ostatními motorkáři. Formuloval jsem tyto tři hypotézy:

H1: Existuje statisticky signifikantní rozdíl v osobnostních charakteristikách mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů.

H2: Existuje statisticky signifikantní rozdíl v míře rezervovaného stylu mezi motorkáři navštěvujícími odlišný počet motorkářských akcí.

H3: Existuje statisticky signifikantní rozdíl v četnosti porušování předpisů mezi řidiči jednotlivých typů motocyklů.

První dvě hypotézy se nepotvrdily, nicméně u druhé jsem zjistil, že pokud se zaměříme na rozmanitost akcí, nikoliv jen na jejich počet, rozdíl v míře rezervovaného

stylu se objeví. Třetí hypotéza byla přijata. Vyšla najevo souvislost typu řízeného motocyklu a četností porušování předpisů.

Společně s hypotézami jsem chtěl zjistit některá další fakta o komunitě řidičů motocyklů. Zaměřil jsem se na krizové situace a nehody motorkářů. Zjistil jsem, že většina motorkářů krizovou situaci zažila. Zajímavé bylo, že 45,6% řidičů motocyklů přiznalo nehodu, kterou způsobili vlastním zaviněním. Ptal jsem se také na názor na obecně rozšířené označení řidičů motocyklů jako „dárců orgánů“. Respondenti poukázali na nemožnost plošné generalizace. Často si myslí, že za většinu nehod mohou řidiči automobilů svou nepozorností. A to i přes přiznání vlastního zavinění u více než poloviny nehod motocyklů.

V diskuzi jsem se zabýval možnými slabinami výzkumu, jako je například nízký počet respondentů a z toho vyplývající nemožnost některé kategorie lépe rozdělit pro získání citlivějších dat. Upozornil jsem také na možnosti dalšího zkoumání tohoto tématu a samotný možný přínos pro bezpečnost provozu.

## Seznam literatury:

1. Antušek, I. (1998). *Lexikon začínajícího řidiče*. Praha: Grada.
2. Autoklub ČR. (2016) *Statistika nehodovosti za rok 2015*. Získáno z <http://www.autoklub.cz/text/72-statistiky-nehodovosti.html>
3. BESIP (nedat). *Na motorce v praxi*. Získáno z <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/rady-a-tipy/na-motorce-v-praxi>
4. Bjørnskau, T., Sagberg, F. (2005). What do novice drivers learn during the first month of driving? Improved handling skills or improved road user interaction?. In G. Underwood (Ed.), *Traffic and transport psychology: theory and application* (129-140). Amsterdam: Elsevier.
5. Čírtková, L. (2004). *Policejní psychologie*. Praha: Portál.
6. Geist, B. (2000). *Psychologický slovník*. Praha: Vodnář.
7. Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál.
8. Hošek, V. (1997). *Psychologie odolnosti*. Praha: Karolinum.
9. Kuhl, J., Kazén, M. (2002). *PSSI - Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti*. Praha: Testcentrum.
10. Nakonečný, M. (2009). *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia.
11. Nakonečný, M. (2011). *Psychologie*. Praha: Triton.
12. Orel, M. (2012). *Psychopatologie*. Praha: Grada.
13. Poduška, P. (2015). *Řidičák na motorku podle nových pravidel*. Získáno z <http://www.motorkari.cz/clanky/moto-novinky/ridicak-na-motorku-podle-novych-pravidel-32846.html>
14. Risser, R., Šucha, M., Zámečník, P. (2015) *Enhancing the development of traffic psychology in the Czech Republic*. Získáno z [https://www.researchgate.net/publication/289251395\\_Enhancing\\_the\\_development\\_of\\_traffic\\_psychology\\_in\\_the\\_Czech\\_Republic](https://www.researchgate.net/publication/289251395_Enhancing_the_development_of_traffic_psychology_in_the_Czech_Republic)
15. Rubínštejn, S. L. (1967). *Základy obecné psychologie*. Praha: SPN.
16. Říčan, P. (2013). *Psychologie*. Praha: Portál.
17. Sillamy, N. (2001). *Psychologický slovník*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.

18. Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum.
19. Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum
20. Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., Černochová, D. (2013) *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada.
21. Šucha, M., Rehnová, V., Šrámková, L., Černochová, D., Zámečník, P. (2015). *Metodika pro posuzování psychické způsobilosti k řízení silničních motorových vozidel 2015*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
22. Šucha, M., Šťastná, L. (2015). Chování účastníků dopravního provozu pod vlivem alkoholu. *Adiktologie*, 15(2), 77-84.
23. UAMK. (2015). *Kdo brzdí rychleji?*. Získáno z <http://www.uamk.cz/item/3895-kdo-brzd%C3%AD-rychleji?>
24. Vogel. (2009). *Motoškola*. Praha: Vogel.
25. Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000.
26. Žák, D. (2014). *Policejní statistika: Rychlost NENÍ nejčastější příčinou nehody*. Získáno 19.3.2015 z <http://www.autorevue.cz/policejni-statistika-rychlost-neni-nejcastejsi-pricinou-nehody>.

Příloha č. 1

Školní rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bakalářské

Diplomant: Tomáš Kopecký

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

Název tématu (česky): Osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů se zaměřením na typ řízeného motocyklu

Název tématu (anglicky): Personal characteristics of motorcycle drivers in respect of motorcycle type driven

Cílem práce je popsat osobnostní a výkonové charakteristiky řidičů motocyklů, a to zejména se zřetelem na typ motocyklu, který řídí. Klíčovým dalším sledovaným faktorem bude životní styl – zejména z pohledu zaměření se na aktivitu řidičů v komunitě motorkářů.

Dílčí cíle práce jsou:

Zmapovat jízdní styl a řidičskou historii vzhledem k typu motocyklu. Popsat rizikové řízení vzhledem k typu řízeného motocyklu.

Metodologický rámec práce:

Základním souborem jsou všichni řidiči motocyklů v ČR. Výzkumný soubor budou tvořit řidiči motocyklů, N=150, pro každou skupinu dle typu motocyklů N minimálně 30. Výběr bude příležitostní

Design studie je kvantitativní, sběr dat pomocí standardizovaných a nestandardizovaných dotazníků. Zpracování dat pomocí metod explorativní statistiky.

Antušek, I. (1998). Lexikon začínajícího řidiče. Praha: Grada Publishing.

Atkinsonová R.L. (1995). Psychologie. Praha: Victoria Publishing.

Černochová, D., Kořán, M., Rehnová, V., Šucha, M. (2013). Dopravní psychologie pro praxi. Praha: Grada Publishing.

Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.

Hošek, V. (1999). Psychologie odolnosti. Praha: Karolinum.

Nakonečný, M. (2009). Psychologie osobnosti. Praha: Academia.

Rothengatter, T., Huguenin, R.D. (2004). Traffic and transport psychology. London: Elsevier.

Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). Psychologická prevence nehod: teorie a praxe. Praha: Karolinum.

Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum. Časopisecká literatura k tématu (domácí a zahraniční).

Příloha č. 2

## ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů se zaměřením na typ řízeného motocyklu

Autor práce: Tomáš Kopecký

Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha Ph.D.

Počet stran a znaků: 46/69 428

Počet příloh: 4

Počet titulů použité literatury: 26

Abstrakt:

Tato bakalářská práce se zabývá osobností řidičů motocyklů, jejich sociálním životem a chováním v provozu. V teoretické části jsem popsal osobnost z psychologického hlediska a její strukturu, dopravní systém, dopravní nehody a jejich možné příčiny, a charakterizoval jsem jednotlivé typy motocyklů, kterých se výzkum týkal. V praktické části jsem si stanovil tři hypotézy, ze kterých se potvrdila pouze jedna. V té se ukázalo, že typ motocyklu souvisí s porušováním dopravních předpisů. V oblasti sociálního chování se ukázalo, že rezervovaný styl podle PSSI nesouvisí s počtem navštěvovaných akcí pro motorkáře, jak jsem předpokládal v jedné hypotéze, ale existuje souvislost mezi rezervovaným stylem a rozmanitostí těchto událostí. Dále jsem zjistil, že 69,7% nehod motorkářů, způsobili sami řidiči motocyklů. Data byla získána pomocí inventáře PSSI a nestandardizovaného dotazníku o motorkářské historii a chování.

Klíčová slova: osobnost, řidiči motocyklů, dopravní nehody



## ABSTRACT OF THESIS

Title: Personal characteristics of motorcycle drivers in respect of motorcycle type driven

Author: Tomáš Kopecký

Supervisor: PhDr. Matúš Šucha Ph.D.

Number of pages and characters: 46/69 428

Number of appendices: 4

Number of references: 26

### Abstract:

This thesis deals with the personality of motorcycle drivers, their social lives and their behaviour in traffic. In the theoretical part, I described personality and its structure from a psychological perspective, transport system, road accidents and their possible causes. I characterised individual types of motorcycles from the research. In the practical part, I set three hypotheses, however only one of them was confirmed. It was the hypothesis stating that a type of motorcycle is related to the violation of traffic regulations. In the area of social behaviour it was revealed that a reserved style according to PSSI is not related to the number of motorcycle events attended, as I assumed in one of the hypotheses, but there is a correlation between the reserved style and the diversity of these events. I also found that 69.7% of motorcyclists' accidents were caused by the motorcyclists themselves. The data was collected by the PSSI inventory and a non-standardised questionnaire on motorcyclist history and behaviour.

Key Words: personality, motorcycle drivers, traffic accident

Příloha č. 3

DOTAZNÍK O MOTORKÁŘSKÉ HISTORII A CHOVÁNÍ

1) Pohlaví

- muž
- žena

2) Věk

- do 25
- 26-33
- 34-49
- nad 50

3) Nejvyšší dosažené vzdělání

- základní škola
- střední škola bez maturity
- střední škola s maturitou
- vysoká škola

4) Aktuální rodinný stav

- svobodný/á
- ženatý/vdaná
- rozvedený/á
- vdovec/vdova

5) Máte děti?

- ano
- ne

6) Jezdí na motocyklu i váš partner/partnerka?

- ano, jako řidič
- ano, jako spolujezdec
- nejedí
- nemám partnera/partnerku

7) V kolika letech jste si pořídil/a svůj první motocykl?

9) Jak jste začínal/a s motocykly?

- spolujezdec
- řidič

10) Kolik kilometrů jste na motocyklech ujel/a?

- do 10 000 km
- 10 000-30 000 km
- 30 000 - 50 000km
- nad 50000 km

12) Jak výkonný je váš motocykl?

- do 11 kw
- 12-35 kw
- 36-50kw
- nad 50kw

13) Kolik km za rok v průměru ujedete?

- do 4000 km
- 4000 –10 000 km
- nad 10 000 km

14) Kolik motorkářských akcí za rok navštívíte?

- tyto akce nenavštěvuji
- 1-5
- 6-10
- více než 10

15) Pokud se účastníte motorkářských akcí, tak jakých? (možno více odpovědí)

- motosrazy
- závody silničních motocyklů jako aktivní účastník
- závody silničních motocyklů jako divák
- srazy a závody veteránů jako aktivní účastník
- srazy a závody veteránů jako divák
- výstavy motocyklů
- orientační závody motocyklů
- motorkářské mše
- jiné (vypište)
- -----

16) Porušujete někdy vědomě dopravní předpisy?

- nikdy neporušuji
- občas porušuji
- často porušuji
- vždy

17) Myslíte si, že umíte poskytnout první pomoc?

- ano
- ne

18) Stala se Vám v provozu do krizová situace ze které jste se těžko dostával/a?

- ano
- ne

20) Havaroval/a jste někdy na motocyklu?

- ano, vlastním zaviněním
- ano, cizím zaviněním
- ne

21) Na jakém typu motocyklu nejčastěji jezdíte?

- chopper/cruiser
- enduro
- naked
- supersport
- touring

22) Motorkáři bývají často ostatními účastníky silničního provozu označováni jako „dárce orgánů“. Co si o tom myslíte?