

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

AGRESE A STRATEGIE ZVLÁDÁNÍ STRESU U MLADÝCH ŘIDIČŮ



Magisterská diplomová práce

Autor: Bc. Kateřina Urbánková
Vedoucí práce: PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.

Olomouc
2016

Palacky University in Olomouc
Faculty of Philosophy
Department of Psychology

AGGRESSION AND COPING STRATEGIES
OF YOUNG DRIVERS



Master Thesis

Author: Bc. Kateřina Urbánková
Supervisor: PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.

Olomouc
2016

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.“

Místopřísežně prohlašuji, že jsem magisterskou diplomovou práci na téma: Agrese a strategie zvládnání stresu u mladých řidičů, vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucí diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu. V této diplomové práci nejsou zveřejněny žádné diagnostické metody.

Vdne

Podpis

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala v první řadě své vedoucí práce PhDr. Lence Šrámkové, Ph.D. za její vedení, pomoc, podporu, trpělivost a vstřícnost při psaní této práce. Velké díky patří také doktoru Dostálovi za statistické poradenství, doktoru Šmahajovi za pomoc s věcmi, se kterými bych si sama neporadila, a za jejich volný čas, který věnovali konzultacím, plk. Ing. Tomáši Lerchovi za poskytnutí citací, pplk. Mgr. Michalu Hodboďovi za korekce textu a Ing. Janě Fabiánové za poskytnutí statistik z ŘSDP PP ČR. Veliké poděkování patří mému manželovi za jeho trpělivost a péči, bez kterého bych tuto práci nebyla schopná dokončit. A zajisté velké díky patří celé mé rodině, za jejich obrovskou podporu, pomoc a trpělivost.

OBSAH:

ÚVOD.....	8
I. TEORETICKÁ ČÁST	9
1. Mladí řidiči z pohledu dopravní psychologie	10
1.1 Dopravní psychologie	10
1.2 Rizikové skupiny řidičů	11
1.3 Mladí řidiči.....	15
1.3.1 Sociální aspekty mladých řidičů	17
1.3.2 Nezkušenost mladých řidičů, zásah osobnosti a kognice	18
1.4 Genderové rozdíly v dopravě	19
1.5 Typické dopravní nehody mladých řidičů.....	21
2. Agrese	23
2.1 Základní koncepty agrese.....	23
2.1.1 Druhy agrese	25
2.2 Biologické aspekty agrese.....	26
2.3 Agrese a hněv v dopravě	27
2.3.1 Možné příčiny agresivní jízdy	28
2.3.2 Hněv v agresivní jízdě	30
3. Stres	33
3.1 Biologické aspekty stresu.....	34
3.2 Psychologické aspekty stresu	37
3.3 Stres v dopravě.....	39
3.4 Strategie zvládnání stresu.....	39
3.4.1 Rozdíly mezi muži a ženami v rámci strategií zvládnání stresu.....	41

II. VÝZKUMNÁ ČÁST	43
4. Vymezení výzkumného problému	44
4.1 Cíle práce	44
4.2 Hypotézy	45
4.3 Výzkumné otázky.....	46
5. Metodologický rámec.....	47
5.1 Obecné vymezení	47
5.2 Design výzkumu.....	47
5.3 Metody získávání dat	48
5.3.1 Anamnestický dotazník pro řidiče	49
5.3.2 Rosenzweigův obrázkový frustrační test PFT (C-W).....	49
5.3.3 Strategie zvládnání stresu SVF 78	50
5.4 Postup zpracování a analýzy dat	50
5.5 Organizace a průběh výzkumu.....	51
5.6 Etické otázky výzkumu	52
6. Výzkumný soubor	53
6.1 Cílová populace a výběrový soubor	53
6.2 Charakteristika výběrového souboru.....	54
7. Výsledky.....	67
7.1 Agrese - její směry a typy	67
7.2 Strategie zvládnání stresu.....	68
7.3 Sociodemografické charakteristiky	77
8. K platnosti hypotéz	81
9. Odpovědi na výzkumné otázky	83
10. Diskuze	85
11. Závěry	94

Souhrn.....96

Literatura:100

Seznam obrázků

Seznam tabulek

Seznam grafů

Přílohy diplomové práce

Příloha č. 1: Zadání diplomové práce

Příloha č. 2: Abstrakt magisterské práce v českém jazyce

Příloha č. 3: Abstrakt magisterské práce v anglickém jazyce

Příloha č. 4: Ukázka anamnestického dotazníku

ÚVOD

Vzpomínáte si na dobu, kdy se z Vás stali řidiči osobního automobilu? Splnili jste závěrečné zkoušky v autoškole a stali se z Vás právoplatní držitelé řidičského oprávnění na osobní automobil. Je možné, že jste zažili tu slavnou euforii, která se mnohdy dostaví řidiči, když usedne poprvé „sám“ za volant a vše je najednou v jeho rukách. Možná jste měli i někdy při řízení automobilu pocit neohroženosti, naprosté svobody a volnosti. Jestli je tomu tak, tato diplomová práce Vás možná bude zajímat.

Na denním pořádku jsou často v televizním či rádiovém zpravodajství hlášeny nehody mladých řidičů, tištěny články s tučnými nadpisy „Agresivní mladý řidič zabil několik lidí“, či čteny kontroverzní diskuse na webových portálech například o tématu „Opětovné nehody mladých agresivních nezkušených řidičů“. Mladý řidič je často společností brán hlavně jako nezkušený, bez zábran, bez rozumu, agresivní a naprosto bez pudu sebezáchovy. Je tomu opravdu tak? Jsou mladí řidiči opravdu tak nezodpovědní a agresivní? Liší se agresivita mladých řidičů od řidičů starších? Je mladý řidič vystaven většímu stresu na pozemních komunikacích než řidič starší? A zvládá tento stres hůře?

Téma diplomové práce spadá do oblasti dopravní psychologie. Je zvoleno pro nastínění, popsání a částečnému objasnění fenoménu agrese a strategií zvládání stresu u mladých řidičů. Cílem práce je popsat agresi a strategie zvládání stresu u mladých řidičů porovnáním dvou skupin, tedy jedné skupiny mladých řidičů ve věku 18 - 25 let a druhé skupiny tzv. „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let. Ženy prominou, v celé diplomové práci je užito mužského rodu v rámci sousloví mladého i tzv. „ne-mladého“ řidiče. Ženy však opomenuty nejsou, věnují se jim genderové kapitoly.

Tato diplomová práce se skládá z dvou hlavních celků, a to teoretické části a části výzkumné. Struktura teoretické části je pro účely přehlednosti členěna do tří kapitol. První se týká definování mladého řidiče. Druhá je zaměřená na agresi. Třetí je zaměřená na stres a strategie zvládání stresu. Takovéto rozdělení do kapitol je vhodné právě pro přehlednost textu, avšak smysluplnosti tato práce nabývá pouze jako celek.

Vytyčené cíle se za pomoci sběru a zpracování dat u dvou souborů podařilo zodpovědět, avšak v diskusi přeci jen vyvstaly i další otázky pro zamyšlení...

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. Mladí řidiči z pohledu dopravní psychologie

V rámci této kapitoly představíme základní východiska oboru dopravní psychologie. Přiblížíme téma legislativy v rámci dopravní psychologie a rizikových skupin řidičů, na které je obecně zaměřený největší kus pozornosti. Právě mladí řidiči tvoří jednu z nejrizikovějších skupin řidičů. Na chování této skupiny bude nahlíženo z více úhlů, mezi které patří sociální a vývojové aspekty, i nezkušenost, která mnohdy mladé řidiče hojně doprovází. V závěru této kapitoly přiblížíme rozdíly v rizikovosti řidičů dle pohlaví. Text je obohacen o výsledky statistik, které pro účely této diplomové práce poskytlo ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (dále pouze označení ŘSDP PP ČR).

1.1 Dopravní psychologie

Dopravní psychologie je aplikovanou disciplínou, která si klade za cíl svými poznatky přispívat k dopravní bezpečnosti (Šucha, Rehnová, Kořán, & Černochová, 2013). Samotná psychologie dopravy je „*aplikovaná psychologická disciplína, jejímž předmětem studia jsou psychické procesy a chování účastníků dopravního a přepravního procesu, a to jak těch, kteří aktivně zajišťují tyto procesy (řidiči, posádky trakčních vozidel, letadel, plavidel atd.), tak cestujících, chodců apod. Psychologie dopravy se dále člení podle jednotlivých oborů dopravy na automobilovou, leteckou, lodní – říční či námořní, silniční atd., a na sociální psychologii těchto disciplín. Zároveň používá výsledky, metody a techniky klinické, diagnostické a pedagogické psychologie a ergonomie*“ (Matoušková, 2013, 168).

Lidský činitel v systému dopravy je centrálním bodem dopravní psychologie. Ta se jej snaží zkoumat, uchopit, popsat a analyzovat v rámci dopravně psychologického vyšetření. Podmínky tohoto vyšetření stanovuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Nové znění vyhlášky č. 31/2001 Sb. ohledně rozsahu, obsahu a způsobu provádění dopravně psychologického vyšetření vstoupilo v platnost dnem 14. března 2016 pod číslem 75/2016 Sb. Zákon č. 361/2000 Sb. v paragrafech § 87a, § 87b, § 87c popisuje, který řidič je povinen se podrobit dopravně psychologickému vyšetření, kdo smí dopravně psychologické vyšetření provádět, jaké

metody a postupy dopravně psychologické vyšetření obsahuje, jaké mohou být jeho závěry a jak je se závěry následně pracováno. Obecně se dopravně psychologické vyšetření nejvíce týká řidičů tzv. profesionálů vykonávajících činnost spojenou s řízením motorového vozidla skupin C, C+E, D, D+E, a na druhé straně se dopravně psychologické vyšetření týká řidičů, kteří vyžadují navrácení řidičského oprávnění. Mnohdy to bývají řidiči spadající do tzv. rizikové skupiny.

1.2 Rizikové skupiny řidičů

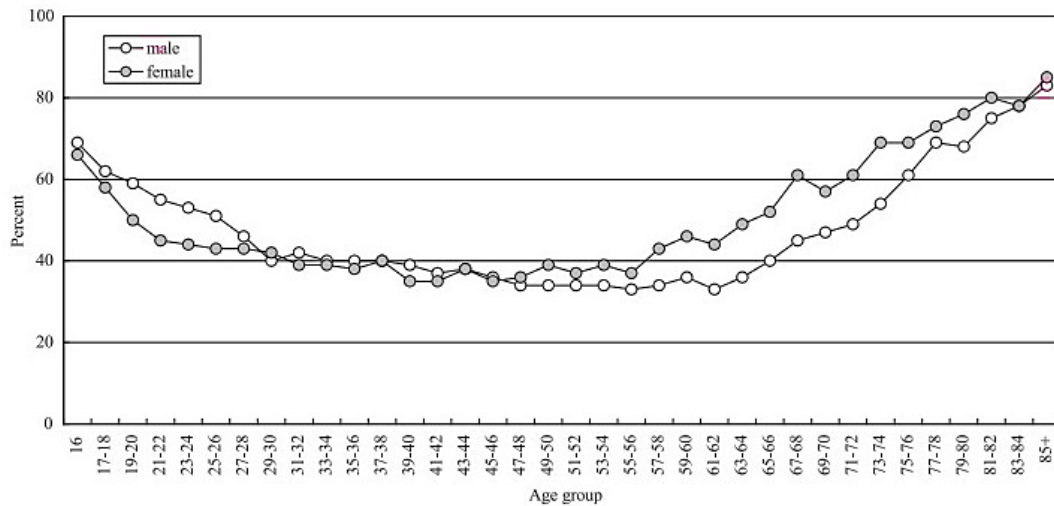
Mezi rizikové skupiny řidičů patří řidiči ze skupiny nejmladších a skupiny nejstarších (McGwin, & Brown, 1999; Tefft, 2008; Williams, 2003). Zajímavé rozdíly mezi těmito dvěma skupinami jsou na poli nehodovosti. Pro kategorii nejstarších řidičů je typické zastoupení nehod v podobě srážek na křižovatkách. Takovéto srážky zahrnují spíše selhání na straně řidiče, nedání přednosti v jízdě, přehlédnutí překážky či nerespektování dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“, což je pravděpodobně dáno kognitivními deficitem (Černochová, 2013). A paradoxně pro nejstarší řidiče platí, že jen velmi zřídka zavíní nehodu ve večerních či velmi ranních hodinách, během nepříznivého počasí, s alkoholem v krvi nebo s vysokou rychlostí (McGwin, & Brown, 1999).

V ČR opravňuje zákon č. 361/2000 Sb. udělit řidičské oprávnění osobě „starší“:

- a) 15 let, jedná-li se o skupinu AM,
- b) 16 let, jedná-li se o skupinu A1,
- c) 17 let, jedná-li se o skupiny B1 a T,
- d) 18 let, jedná-li se o skupiny A2, B, B+E, C1 a C1+E,
- e) 21 let, jedná-li se o skupiny C, C+E, D1, D1+E,
- f) 24 let, jedná-li se o skupiny A, D a D+E. (Zákon č. 361/2000 Sb., §83).

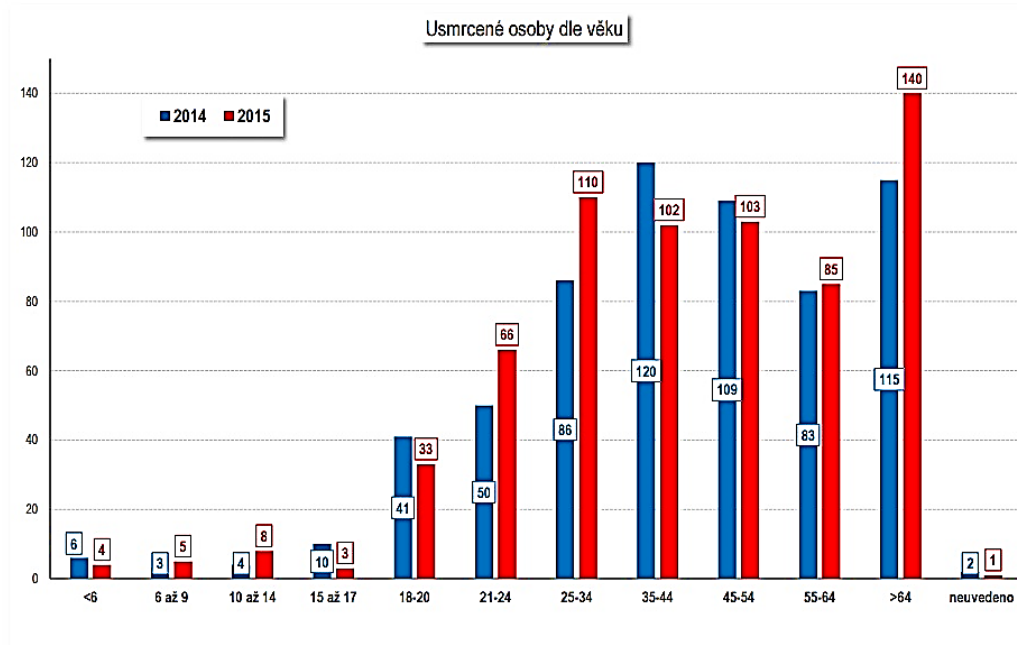
Rozdíly v podobě věku jsou značné. Bylo zjištěno, že výsledky analýzy úmrtnosti řidičů na silnicích dle věku mají tvar křivky v písmeni „U“ (viz obrázek č. 1), na které lze vidět, že mladí řidiči mají vysokou úmrtnost, která však s přibývajícím věkem řidiče klesá a ustálí se ve středním věku řidiče, a pak se opět zvyšuje (Evans, 2000; Williams, & Shabanova, 2003;

Braver, & Trempe 2004; Langford, Bohensky, Koppel, & Newstead, 2008). Nejstarší řidiči nad 85 let a více, mají povětšinou nejvyšší míru úmrtí na jednu míli, oproti nejmladším řidičům ve věku 16 – 19 let. Vysvětlení je logické, řidiči nad 85 let čelí největšímu riziku své vlastní smrti, kdežto řidiči dospívající představují největší riziko hlavně pro spolucestující, ostatní řidiče a motocyklisty (Tefft, 2008).



Obrázek č. 1: Graf smrtelných dopravních nehod zaviněných řidiči dle věku a pohlaví (Williams, & Shabanova, 2003, 529).

Obrázek č. 1 podává informaci také o tom, že zpočátku nehody zavinují převážně mladí muži, a od středního věku jsou to spíše ženy (viz kapitola 1.4). Nejvíce osob usmrcených při dopravní nehodě v ČR dle statistických údajů Policie ČR bylo v roce 2015 v rámci součtu kategorií 18 – 34 let a následně ve věkové kategorii nad 64 let (viz obrázek č. 2). Tyto výsledky nám říkají, že nebezpečnost řidičů má trend s věkem do 34 let narůstat, okolo 35 roku až po 64 rok se stabilizovat i mírně klesat, a od 65 roku opět narůstat. Graf na obrázku č. 2 vychází z absolutních čísel (ŘSDP PP ČR, 2015).



Obrázek č. 2: Statistické údaje usmrcených osob při dopravních nehodách dle věku v roce 2015 v porovnání s rokem 2014 v ČR (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2015, grafy 2015, 1).

Dle typu řidiče a počtu zaviněných nehod jsou na tom za rok 2015 nejhůře řidiči osobních automobilů, a to jak z pohledu zavinění usmrcení osob (tabulka č. 1), tak z pohledu počtu nehod s usmrcením (tabulka č. 2). Logickým vysvětlením by mohl být fakt, že řidičů osobních automobilů je v populaci více než řidičů nákladních automobilů s přívěsem, avšak zde by mohl hrát roli i věk. Dle platné legislativy již bylo poukázáno na to, že řidičem nákladního automobilu se může stát pouze ten člověk, který je starší než 21 let a prošel dopravně psychologickým vyšetřením, kdežto řidičem osobního automobilu se může stát člověk již od 18 let (ŘSDP PP ČR, 2015).

Zavinění	Počet usmrcených
Řidiči osobních automobilů	443
Řidiči motocyklů	50
Řidiči nákladních automobilů sólo	49
Cyklisty	32
Řidiči nákladních automobilů s návěsem	22

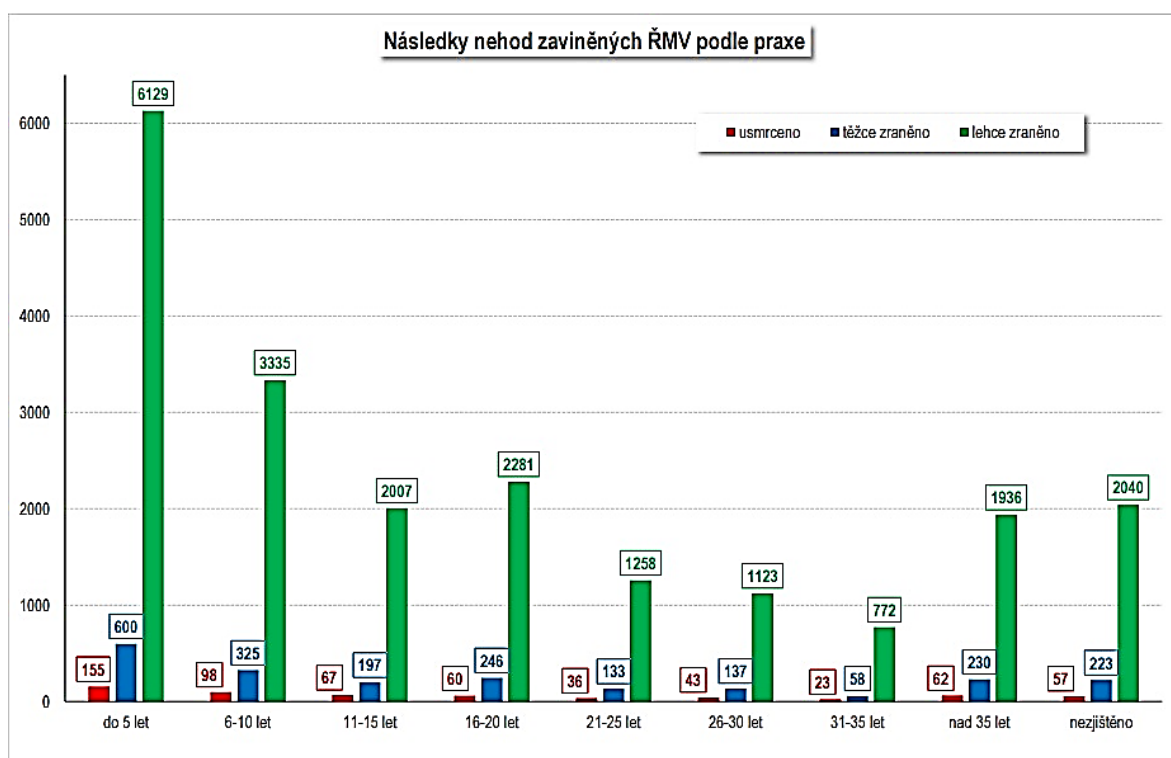
Chodci	20
Neznámými řidiči	14
Řidiči autobusů	7
Řidiči traktorů	7
Řidiči jiných motorových vozidel	5
Řidiči nákladních automobilů s přívěsem	3

Tabulka č. 1: Počet usmrcení dle kategorie řidičů vozidla, kteří jej zavinili za rok 2015 v ČR (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2015, 3).

Viník, zavinění nehody, rok 2015	Počet nehod	tj. % z celkového počtu nehod	Index	Počet usmrcených	tj. % z celkového počtu usmrcených	Rozdíl usmrcených
Řidičem motorového vozidla	78 201	84,0	107,4	601	91,1	19
Řidičem nemotorového vozidla	2 678	2,9	97,8	33	5,0	3
z toho dětmi	220	0,2	80,6	0	0,0	-1
Chodcem	1 229	1,3	100,2	20	3,0	7
z toho dětmi	436	0,5	98,9	1	0,2	0
Jiným účastníkem	146	0,2	115,9	0	0,0	-1
Závada komunikace	253	0,3	108,6	0	0,0	0
Technickou závadou vozidla	461	0,5	98,7	2	0,3	0
Lesní zvěří, domácím zvířetem	9 635	10,4	122,8	1	0,2	1
Jiné zavinění	464	0,5	122,4	3	0,5	2

Tabulka č. 2: Počet nehod dle kategorie řidičů viníků za rok 2015 v ČR (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2015, 3).

Věk ne vždy, ale mnohdy, souvisí u řidičů i s délkou jejich řídičské praxe. Ve statistikách Policie ČR se ukázalo, že nejvíce nehod zaviněných řidiči motorových vozidel je v rozmezí od 0 do 5 let praxe řidiče (ŘSDP PP ČR, 2015). Další vztahy ukazuje obrázek č. 3:



Obrázek č. 3: Následky nehod zaviněných řidiči motorového vozidla podle délky praxe (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, grafy 2015, 9).

1.3 Mladí řidiči

Mladý řidič je v odborné literatuře definován různě, avšak dalo by se shrnout, že jsou to řidiči ve věku od nabytí řídičského oprávnění, čili od 15 – 18 let, až po 24/25 let věku (Rothe, 1991; Tefft, 2008). Oproti jakékoliv jiné věkové skupině řidičů, mají řidiči mladší 20 let vyšší míru zapojení ve fatálních dopravních nehodách. Zbývá pouze jedna skupina řidičů, která tvoří výjimku, a to řidiči nad 80 let, jak již bylo řečeno (Tefft, 2008).

Dle českých policejních statistik výše, jsou nejvíce riziková ti řidiči, kteří jsou čerstvě po nabytí řidičského oprávnění. Tato rizikovost postupně klesá (viz obrázek č. 1 výše), avšak v nebezpečné míře zůstává až do středního období 20 let (Williams, 2003). Mladí řidiči ve vývoji psychomotorických schopností prokazují prodlužující se proces učení, při kterém je nezbytné nabytí zkušeností. Nováčci automobil ovládají mnohem hůře než zkušení řidiči (Klauer, Simons-Morton, Lee, Ouimet, Howard, & Dingus, 2011). Dospívající začátečníci v řízení jsou méně schopni projet světelnou křižovatkou správně, oproti řidičům zkušeným. Obecně však vnímají vozovku paradoxně jako bezpečné prostředí oproti řidičům starším (Olsen, Simons-Morton, & Lee, 2006). S takovýmto paradoxem mohou souviset sociální aspekty mladých řidičů, jejich nezkušenost, osobnost, kognice či vývojové aspekty.

Období definované pro mladého řidiče výše by se dalo zařadit z hlediska vývojové psychologie jako období adolescence až počátek časně dospělosti. Ze sociálního hlediska se v tomto období mění postavení jedince ve společnosti a vznikají hlubší vztahy založené na sebezpojetí. Stejně tak, jak se v tomto období projevují změny sociální a tělesné, zrání pokračuje i v mozku. V rámci vln EEG se objevují vlny pomalejší, spíše theta, subtheta a nastává tzv. „pubertální regrese“. Převaha alfa vln se definitivně ustaluje 16. rokem (Langmeier, & Krejčířová, 2006). Mozek adolescenta stále roste a mění svoji strukturu i funkčnost. Místem, kde se děje nejvíce změn v tomto vývojovém období je prefrontální mozková kůra. Mění se šedá i bílá hmota, což má za následek, že adolescenti na konci svého období mají sice méně neuronálních spojů v mozku, ale zato je mají specializovanější, silnější a efektivnější (Nielsen-Sobotková, 2014). S těmito změnami souvisí jejich častá emoční labilita i těkavá pozornost. Výraznější je také vývoj motoriky, zde je značný nárůst síly, hbitosti i jemné motoriky. Maxima v tomto období dosahuje vizuální vnímání, které je již schopno naplno využít potenciálu abstraktního myšlení, a na druhou stranu klesá eidetická schopnost vybavení si četných detailů dříve vnímaného obrazce (Langmeier, & Krejčířová, 2006). Pro dospívání je typická rychlost a nedostatečné zapojení předchozích zkušeností do procesu rozhodování či posuzování skutečnosti. Mají typické způsoby chování spojené s vývojem vlastní identity a s poznáním i pochopením vztahu s vrstevníky či staršími dospělými (Nielsen-Sobotková, 2014).

Obrázek č. 4 ukazuje shrnutí typických adaptačních mechanismů chování spojeného s vývojem identity a vztahů (Nielsen-Sobotková, 2014). Harre, Brandt a Dawe (2000) zjistili, že mladší řidiči muži vnímají neadekvátní chování za volantem jako méně rizikové oproti starším řidičům. Chtějí se zapojovat do více riskantních situací a více si jízdu

vychutnávají oproti mladým ženám (Harre, Field, & Kirkwood, 1996). O rozdílech mezi muži a ženami více v kapitole 1.4.

IDENTITA	VZTAHY
Dospělost	S vrstevníky
Dosažení autonomie	Komunikace
Identifikace a diferenciac	Sdílení jednání a emocí
Sebepotvrzování a experimentování	Sdílený rituál
Překračování limitů	Napodobování
Vnímání vlastní kontroly	Zkoumání reakcí a limitů
Vyhledávání nových zážitků	S dospělými
Coping (zvládání) a únik	Zkoumání reakcí a limitů
	Diferenciac a opozice

Obrázek č. 4: Adaptační mechanismy (způsoby chování) spojené s vývojem identity a vztahů u adolescentů (Nielsen-Sobotková, 2014, 37).

1.3.1 Sociální aspekty mladých řidičů

Mladý řidič ve vozidle převážně tráví svůj volný čas, identifikuje sám sebe a vymaňuje se z rodičovského vlivu (Štikar, Hoskovec, & Štikarová, 2003). Ve věku 18 - 25 let je více pravděpodobné, že mladí lidé budou využívat automobil hlavně pro pobavení se a vybití energie (Redshaw, 2005). Pro většinu mladých lidí je řidičské oprávnění velkým krokem v životě. Pohání je touha po nezávislosti či větší kontrole nad svými životy. Někteří však tuto touhu přemění i v šanci předvést se svým přátelům. Může jít i o zvýšení svého postavení ve skupině. Řízením automobilu si řidič mnohdy zvýší sebevědomí a konečně se mu dostane možnosti něco dokázat sobě i ostatním. Zejména mladí muži řidiči mají tendenci se zapojovat do akčních výzev, kdy hledají převážně vzrušení, což jim řízení automobilu s lehkostí nabízí. Nebo se záměrně předvádí s účelem postrašit spolucestující, či na ně naopak zapůsobit typicky rychlou jízdou, předjížděním nebo smyky. Mladí lidé se navíc bojí odmítnutí ze strany svých vrstevníků, přátel, tak dělají vše pro to, aby splňovali jejich očekávání a přinejlepším nad nimi měli kontrolu (Haley, 2012).

Mladí řidiči obvykle řídí v noci s autem plným jiných spolucestujících přibližně stejného věku. Riziko kolize či nehody v takovémto případě roste až třikrát s každým dalším

spolucestujícím stejného věku, než kdyby jel řidič sám. Často však řidiči o tomto vlivu cestujících nevědí. Prokázalo se, že jestli je v autě s mladým řidičem přítomný spolucestující nad 21 let, významně se tím snižuje riziko dopravní kolize či nehody (Haley, 2012). Mít ve vozidle dva spolucestující mladší 21 let bylo spojeno se zdvojnásobením rizika úmrtí řidiče za volantem, ve srovnání s tím, když žádného spolucestujícího nevezl. Vést tři spolucestující mladší 21 let ve vozidle, zvyšuje riziko smrtelné nehody až čtyřnásobně. A naopak, jestliže je ve vozidle jako spolucestující alespoň jeden starší ve věku nad 35 let, snižuje se riziko smrtelného zranění řidiče o 62% (Tefft, Williams, & Grabowski, 2012; Rice, Peek-Asa, & Kraus, 2003).

Mladí řidiči, kteří mají častější přístup k vozidlu v průběhu prvních měsíců od nabytí řidičského oprávnění, mají dle Klauera, Simons-Mortona, Leeho, Ouimeta, Howarda a Dinguse (2011) zvýšenou pravděpodobnost rizika nehody. Mladí řidiči, kteří vlastní svůj automobil, jezdí celkově až 4 krát častěji, a častěji také v noci s několika dalšími spolucestujícími, oproti těm, kteří si automobil půjčují z rodiny. Cammisa, Williams a Leaf (1999) se zabývali mladými řidiči ve 4 státech na severovýchodě USA a zjistili, že ti, kteří měli automobil v osobním vlastnictví, řídili častěji a častěji závodili, překračovali nejvyšší povolenou rychlost a měli vyšší rychlost nárazu při nehodě, než ti, kteří sdíleli rodinný vůz.

1.3.2 Nezkušenost mladých řidičů, zásah osobnosti a kognice

Kvůli tomu, že mladým řidičům zkušenost za volantem mnohdy chybí, mají také méně zážitků z jízdy, které by jim v mnoha kolizních situacích napomohly. Špatně identifikují nebezpečí a je u nich pravděpodobnější, že budou vykazovat riskantnější jízdu (Rice, Peek-Asa, & Kraus, 2003; Neyens, & Boyle, 2008).

Rehnová (2007) se zaměřila na psychologické charakteristiky mládí ve vztahu k řízení motorových vozidel a popsala několik z nich, které jsou pro mladé řidiče typické. Jako první stojí za zmínku impulzivita a krátká časová perspektiva mladých řidičů, kteří mnohdy mají tendence k unáhleným závěrům tady a teď. Dále sebestřednost a z ní plynoucí preference práv před povinnostmi. Nižší odpovědnost za svá rozhodnutí a jednání. Netolerance k potřebám a pocitům ostatních a naopak vyšší hladinu tolerance vůči riziku. S tím souvisí experimentování mladých řidičů. Mladí řidiči často hledají své místo ve společnosti, soutěží,

předvádí se, kompenzují svůj neúspěch jinou aktivitou. Jsou často k sobě nekritičtí s vysokou mírou sebedůvěry či naopak zbytečného sebedoceňování. Mnohdy obecně mladí lidé prochází generačním vzdorem vůči autoritám, konvencím, omezování, příkazům a zákazům, což se v rámci řízení zákonitě projeví. Motivace k řízení motorového vozidla u mladého řidiče je různá. Řidičské oprávnění pro ně může být průkazem dospělosti či druhem zábavy. Příčiny dopravních nehod mladých řidičů a řidiček pak mohou být často spojeny s rychlostí jízdy, podceněním nebo nepřiznáním oslabené tělesné a duševní kondice (odolnost vůči únavě, řízení vozidla po fyzickém vyčerpání např. sportem, po nevyspání, nedodržení zásad mentální hygieny) nebo problémem s alkoholem a jinými drogami.

Mladí řidiči tedy často nerespektují své fyzické ani psychické indispozice nebo jim nepřipisují tak důležitou váhu. Častěji se u nich vyskytuje řízení po nějakém večírku, což se pojí s řízením pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. Statisticky mají mladí řidiči nejvíce nehod o víkendových nocích, a to konkrétně po deváté hodině večerní (Cammisa, Williams, & Leaf, 1999; Goodwin, Foss, Harrell, & O'Brien, 2012; Teese, & Bradley, 2008). Dle Goodwina, Fosse, Harrella a O'Briena (2012) je nejhorším rozptýlením pro mladého řidiče hlasitá konverzace v automobilu. Mladí řidiči mají tendenci se otáčet k mluvícímu a méně tak pozorují vozovku. Pro nováčky může být tedy kognitivní zátěž velmi vysoká, protože jízda po nich vyžaduje větší zapojení poznávacích procesů, a to i v nepřítomnosti rozptýlení (Keating, 2007).

1.4 Genderové rozdíly v dopravě

Pohlaví je vedle vývojového aspektu mladých řidičů dalším důležitým faktorem rizikového chování. Muži se v mnoha studiích jeví v horším světle než ženy. Je však možné, že je tomu tak právě kvůli jejich převaze v absolutních číslech. Více se tedy zapojují do riskování na pozemních komunikacích, více páchají porušování pravidel jízdy, více se podílejí na nehodách či srážkách motorových vozidel než ženy řidičky (Parker, Reason, Manstead, & Stradling, 1995). I mladé ženy vykazují agresivní chování a dle Jamese a Nahla (2000) se jejich agresivní chování postupně zvyšuje. Může to být dáno vyšší vyčerpání žen v dnešní době, s tím související vzrůst počtu najetých kilometrů a vzrůst jejich stresového napětí.

Dle slov ředitele služby dopravní policie ČR plk. Ing. Tomáše Lercha (ústní sdělení, 29. 2. 2016) ženy zavínají nepoměrně méně dopravních nehod než muži, protože jezdí z vlastní povahy často opatrněji než muži. Muži bourají více, což může být způsobeno tím, že jich je v silničním provozu z absolutního hlediska právě více. V rámci ČR byli za rok 2014 nejčastějšími účastníky dopravních nehod právě muži (viz tabulka č. 3):

Účast nehody	Pohlaví	Počet	tj. %
Řidič	Muž	83 102	77,0
	Žena	24 363	22,6
	Chlapec do 15 let	292	0,3
	Dívka do 15 let	79	0,1
Spolujezdec	Muž	11 706	39,5
	Žena	12 821	43,2
	Chlapec do 15 let	2 611	8,8
	Dívka do 15 let	2 516	8,5
Chodec	Muž	1 559	40,3
	Žena	1 444	37,3
	Chlapec do 15 let	491	12,7
	Dívka do 15 let	377	9,7

Tabulka č. 3: Účastníci dopravní nehody v ČR dle kategorie a pohlaví za rok 2014 (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, Přehled nehodovosti za rok 2014, 9).

Yagil (1998) uvádí, že mužští řidiči nerespektují daná pravidla silničního provozu, tedy necítí k nim takový respekt, jako ženy. Oproti ženám vnímají také dopravní přestupky jako méně nebezpečné. Studie na toto téma však nejsou jednotné, v některých se ukázalo, že rozdíl mezi muži a ženami v tomto aspektu neexistuje (Deffenbacher, Oetting, & Lynch, 1994; Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richards, 2003; Deffenbacher, White, & Lynch, 2004; Lajunen, Parker, & Stradling, 1998; Lonczak, Neighbors, & Donovan, 2007). Prato, Toledo, Lotan, Taubman a Ari (2010) u 62 rodin s mladými řidiči začátečníky zkoumali proces samostatného řízení. Muži řídili v průměru 19,4 hodin za měsíc, ženy pouze 14,7 hodin za měsíc. Muži (34%) dále řídili oproti ženám (26%) podstatně více v noci, mezi

desátou hodinou večerní a šestou ranní. Muži obecně podceňují nebezpečí rychlé jízdy a cítí se kompetentnější za volantem než ženy (Dejoy, 1992) a mají nižší míru motivace dodržovat dopravní předpisy (Yagil, 1998). Převážná část důkazů ukazuje, že muži jsou buď agresivnější než ženy, nebo alespoň stejně agresivní (Hyde, 1984; Vavrik, 1997).

Telefonní průzkum 504 dospívajících lidí ve věku 16 - 20 let a 409 dospělých ve věku 25 – 45 let v Alabamě zkoumal vztahy mezi vnímáním rizika a riskantní jízdou. Mladší řidiči muži byli častěji zapojeni do rizikového jednání za volantem oproti ženám nebo starším mužům. Výraznější sklon k rizikovější jízdě měli mladí teenageři muži než dospělé ženy. Ti byli zapojeni do téměř 12 % všech smrtelných nehod v USA v roce 2008 a to pouze 7 % z nich bylo bez řidičského oprávnění (Rhodes, & Pivik, 2011). Může tomu tak být vlivem testosteronu, který ovlivňuje neurobehaviorální funkce (viz kap. 2.2). Ženy však v období po menopauze testosteron také produkují ve větším množství než předtím, a mohou se stát také agresivnějšími (Jonata, 1999). *„Mužská agresivita a tím i intolerance jsou zaměřeny spíše na přímý boj mužů o postup v sociální hierarchii, na získání majetku a moci. Ženská agresivita a intolerance je jinak strukturovaná. Ženy nemají zájem získávat vládu nad velkými celky, a stavět svou moc na obdiv. Jejich agresivita je zaměřená na získání a ovládnutí někoho, kdo bude jejich přání splňovat. Zůstávají v pozadí a nebezpečné akty agrese nechávají vykonávat ostatní“* (Jonata, 1999, 49).

1.5 Typické dopravní nehody mladých řidičů

Existují přesvědčivé důkazy o tom, že míra zapojení do nehody mladých řidičů se liší podle dne v týdnu, denní doby i přítomností nebo nepřítomností spolucestujícího (viz výše) (Doherty, MacGregor, & MacGregor, 1996; Haley, 2012). Jeden ze čtyř zraněných při dopravních nehodách je často mladší 24 let (Oltedal, & Rundmo, 2006) a obvykle to není sám mladý řidič, avšak jeho spolucestující (Williams, & Shabanova, 2003). Dle slov ředitele dopravní služby policie ČR plk. Ing. Tomáše Lercha (ústní sdělení, 29. 2. 2016) *„ČR zásadně nevybočuje z Evropského průměru nehodovosti mladých řidičů. V rámci ČR jsou mladí řidiči bráni jako nejrizikovější skupina, a to nejen kvůli věku, ale i kvůli nezkušenosti. Řidiči s praxí do 5 let zavíní téměř 25 % všech dopravních nehod v ČR a stejně tak se podílejí i na smrtelných nehodách. U mladého řidiče vnímáme psychickou nevyzrálou. Dotyčný si*

ne úplně uvědomuje, jaké následky díky jeho chování mohou nastat. Ať už pro spolujezdce, tak pro chodce či ostatní účastníky provozu. Často si neuvědomují rizika, která jejich jednání způsobují, mají sklony k riskování, vozidlo nezvládají a neuvědomují si následky svého chování. Způsobují až 25 % všech dopravních nehod s následky smrti. Je to způsobeno obvykle nepřiměřenou rychlostí, nezkušeností a umírá v zásadě více lidí, protože je u takovýchto nehod často přítomno více mladých spolucestujících. Vozidlo se dostává často do protisměru, narazí do stromu, a takovéto následky bývají fatální. Neuvědomují si vlastní bezpečnost a odpovědnost za řízení motorového vozidla.“

Příčiny dopravních nehod mohou být různorodé, může být pouze jedna, ale i několik naráz. Nejběžnější a nejtragičtější příčiny dopravních nehod ukazuje tabulka č. 4. Můžeme na ní vidět, že hlavní příčinou dopravních nehod v roce 2015 v ČR byla nepřiměřená rychlost. Dále se objevovalo nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR). *„Mezi zásadní příčinu dopravních nehod však patří i nevěnování se plně řízení. Podepsalo se pod valnou většinu dopravních nehod v ČR za rok 2015. Spousta řidičů usedá za volant, aniž by si uvědomovalo, že to hlavní a zásadní, které v tu chvíli musí začít dělat je řídit bezpečně motorové vozidlo. Je to o tom, že usedají za volant unavení, ve stresu, anebo provádí jiné činnosti, než je samotné řízení motorového vozidla. Nejčastější příčinou dopravních nehod v ČR za rok 2015 je sice nepřiměřená rychlost, ale na druhou stranu právě nevěnování se řízení velmi často způsobuje situaci, že řidič se dostane do krizové situace, kterou by za normálních okolností vyřešil, ale bohužel díky tomu, že se v té chvíli nevěnuje plně řízení, situaci nezvládne, havaruje zpravidla do nějaké pevné překážky, velmi často do vzrostlého stromu“* (Studio ČT24, plk. Ing. Tomáš Lerch, 8. 1. 2016).

Hlavní příčiny nehody; ČR, 2015	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených osob	tj. usmrceno v %	Rozdíl usmrcených osob
Nepřiměřená rychlost	13 152	16,8	263	39,1	-6
Nesprávné předjíždění	1 557	2,0	21	3,5	-12
Nedání přednosti	13 683	17,5	89	14,8	10
Nesprávný způsob jízdy	49 807	63,7	256	42,6	27

Tabulka č. 4: Hlavní příčiny dopravních nehod za rok 2015 v České republice (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, 2015, 6).

2. Agrese

V následující kapitole je vymezen pojem agrese a hněvu. Vzhledem k vysokému počtu teorií zabývajících se těmito fenomény se kapitola zaměřuje na ty stěžejní z nich. Vzhledem k výzkumné části této práce jsou popsány základní koncepty agrese. Dále je pojednáno o biologických konceptech agrese, o agresi v dopravě a jejím vztahu k hněvu.

2.1 Základní koncepty agrese

Význam slova agrese je vícestupňový a jeho definice v sobě nese mnoho nejasností. V běžném slova smyslu je jeho význam spíše negativní, s obsahem něčeho zlého, nekulturního, destruktivního a násilného. Druhý význam slova agrese však zasahuje do linie pozitivní konotace (Jonata, 1999).

Obecný model agrese dle Andersona a Bushmana (2002) navrhuje pojetí v podobě kognitivního hodnocení. Jestliže jedinec nemá zdroje (čas nebo schopnost poznání), kognitivně situaci nemůže zcela vyhodnotit, dělá tedy okamžité rozhodnutí, jehož typickým následkem je právě agresivní chování. Naopak, jestliže jedinec zdroje k dispozici má, zapojí do kognitivního procesu více myšlení a jeho reakce bude více promyšlená. Je nutné podotknout, že i promyšlené reakce mohou být agresivní, rozdíl však je v impulzivnosti. Promyšlená reakce nebude tak impulzivní jako ta, která neměla k dispozici kognitivní zdroje.

Za nejstarší klasickou teorii agrese je považována agrese definovaná Jeremym Benthamem (1781), který ji popsal jako kriminální jednání lidí na základě obecné motivace vyhledávat potěšení a zamezovat bolesti. Dalším důležitým teoretikem na poli agrese byl Sigmund Freud (1937), který tento fenomén popisoval z pohledu pudů člověka. Jeho teorie agrese představuje instinkt smrti obrácený do okolí člověka. A člověk je dle Freuda hnán instinktem k životu, ale i ke smrti. Agresi se zabýval i Albert Bandura (1973), který ji považoval za následek osobní zkušenosti v procesu výchovy. Dle jeho teorie vznik agrese záleží na tom, jestli bude agresivní chování jedince odměněno, nebo potrestáno. John Dollard vymezil

agresivní chování jako důsledek nenaplněného cíle, který si daný člověk zvolil. Takto agresi popsal ve své frustrační teorii (Dollard, Doob, Miller, Mowrer, & Sears, 1939).

Frustrace ve spojitosti s agresi „vyvolá agresivní chování zaměřené k poškození frustrující překážky. Nejen člověk, ale i opice je schopna agresivní chování ovládat, a to na základě minulé zkušenosti a pod vlivem sociálního okolí i učení“ (Hartl, & Hartlová, 2004, 172-173). Frustrace je tedy stav, který nastává při okolnosti znemožňující dosažení cíle, tedy jedinec vykonávající danou činnost jí není schopen ukončit. V teorii frustrace se předpokládá, že frustrace vždy předchází agresi (Dollard, Doob, Miller, Mowrer, & Sears, 1939). Tato teorie má své zastánce i odpůrce. Zastánci se opírali převážně o pohled jejích tvůrců. Agresi chápali jako sekvenci chování vedoucí záměrně ke zranění osoby. Frustraci chápali pouze takové zmaření snahy o výsledek, ke kterému daný jedinec prožíval jeho dokončení. Každé tak silné chování potřebuje hnací sílu, tzv. drive. Jedná se o vnitřní motivaci, která pohání dané chování. Tak jako konzumace jídla zažene hlad, agresivní chování zažene pud drive (Výrost, & Slaměník, 2008). Reakce na frustraci popisoval ve svých výzkumech i Rosenzweig (1978). Ten rozděluje reakce na frustraci dle dvou úhlů pohledu, na typ agrese a směr agrese.

Dle typu agrese rozlišuje Rosenzweig (1978, překlad dle Čáp, 2010):

- „1. *obstacle-dominance (O-D)* – převládající překážky,
2. *ego(etho)-defense (E-D)* – obrana sebe či vlastního chování,
3. *need-persistence (N-P)* – trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení“ (11).

Dle směru agrese rozlišuje Rosenzweig (1978, překlad dle Čáp, 2010):

- „1. *extraggression (E-A)* – agrese směřuje na okolí,
2. *intraggression (I-A)* – agrese je zaměřena na vlastní osobu subjektu,
3. *imaggression (M-A)* – snaha o přenesení se přes frustraci, vyhnutí se agresi“ (11).

2.1.1 Druhy agrese

Agrese je společná jak lidem, tak veškeré živočišné říši, nelze ji úplně vymýtit. U zvířat je agresivní chování definováno jako chování zakořeněné ve fyziologickém vzorci. Živočiškové si navzájem nejprve proměří síly a na základě svého vyhodnocení se pustí do boje nebo opustí zápas. U řidičů se toto chování také objevuje, a to v případě, kdy řidič staršího automobilu ani nemá snahu předjíždět automobil novější a výkonnější, protože obě strany ví, že je to zbytečné (Orel, & Facová, 2009).

Agrese se může projevovat verbálně i neverbálně. Neverbálními projevy se zabývali Tomáš a Marková (2014). Mezi příklady významných neverbálních projevů agrese dle nich patří především:

- *„Gestikulace – výhružná či jinak nápadná gesta*
- *Pohyby nohou – podupávání, náznaky kopnutí*
- *Oční kontakt – upřený pohled do očí nebo naopak nápadné vyhýbání se očnímu kontaktu*
- *Vzdálenost – nedodržování společenského odstupu, vstupování do „bezpečné zóny“ druhého člověka*
- *Bouchání či kopání do zařízení místnosti, práskání dveřmi, svírání pěstí, vědomé či nevědomé ukazování zaťaté pěsti*
- *Výraz ve tváři – agresivní úšklebky, rudnutí vzteky nebo naopak nápadné zblednutí, nervózní pomrkávání se záškuby se záškuby, které se dříve neobjevovaly*
- *Bezcílné přecházení sem a tam“ (15).*

V psychologickém slovníku Hartla a Hartlové (2004) je definováno několik druhů agrese. Patří mezi ně agrese altruistická (zaměřená k ochraně druhých), agrese anticipující (hájící vlastní teritorium vůči vetřelci), agrese brachiální (vedená na tělo oběti – facka), agrese dravčí (predatorní, zaměřená na ulovení přirozené kořisti, tzv. pravá agrese dle etologů), agrese indukovaná (vyvolaná agrese s cílem zkoumat agresivní chování), agrese institucionální (projevující se v rámci vykonávané pracovní činnosti), agrese instrumentální (je výsledkem učení, zkušenostmi, posilováním daného chování – není provázena zlostnými projevy, vyvíjí pouze tlak na objekt agrese), agrese mateřská (útočné reagování samice při ohrožení jejich mláďat), agrese přesunutá (zaměřená proti organismu nebo objektu, který

není zodpovědný za podněty, které spustily agresivní chování), agrese samčí (mezi samci téhož druhu, je ovlivněna testosteronem), agrese skupinová (vzájemná psychologická podpora členů skupiny a ztotožnění se se sledovaným cílem mnohonásobně zvyšuje sílu a nebezpečnost výsledné agrese), agrese vyvolaná strachem (agresivní chování v důsledku mimořádně silného strachu), agrese zástupná (situace, kdy nahromaděná agrese může být uvolněna náhradní činností) či agrese zlobná (reakce na frustraci provázená pocity vzteku, nenávisti a nepřátelství).

2.2 Biologické aspekty agrese

Biologická definice agrese dle Hartla a Hartlové (2004) definuje agresi takto: Je to „*jakákoliv fyzická akce nebo hrozba akcí, kterou jednatel zmenšuje svobodu nebo genetickou způsobilost jiného jednatelce. Může být buď potlačena a projevit se krátkodobě podrážděností nebo dlouhodobě psychosomatickými důsledky a být přesunuta, ritualizována nebo symbolizována, anebo se může projevit otevřeně*“ (22 - 23).

Agresivní chování u lidí kontroluje orbitofrontální kůra, která upravuje převážně reakce amygdaly, ale i celého limbického systému ve prospěch vzteku vyvolávajících podnětů. Chybí-li kortikální inhibiční kontrola této orbitofrontální kůry, dochází k aktivaci systémů vedoucích ke zjevné fyzické agresi. Poškozením této kůry a spánkového laloku může dojít ke vzniku dizinhibovaného chování. Agresivní chování často potlačuje neurotransmitter serotonin. Další významnou roli hrají katecholaminy a neuromodulátory. Dopaminergní a noradrenergní transmise agresivní chování zprostředkovávají. Katecholaminy tedy obecně zvyšují agresivitu. Ohledně testosteronu jsou výsledky studií mnohdy rozporuplné. Zjistilo se však, že testosteron zprostředkovává aktivaci v oblastech spojených se sociální agresivitou (Látalová, 2013).

V pojmu agrese je obsaženo několik směrů. Hlavními dvěma směry jsou agrese směřující k přímému poškození druhého, která se uskutečňuje ve vývojově starých mozkových centrech tzv. limbickém systému, především v amygdale. A druhý směr agrese je bez poškozujícího chování k druhému, ale směřující k dosažení výhod nebo prosazení cílů. Tento směr agrese se uskutečňuje ve vývojově nejmladších mozkových centrech tzv.

kortikální oblasti frontálních mozkových laloků, zvláště levé mozkové hemisféry. Takovéto myšlení a jednání se nazývá cílevědomé a je typické pro moderního člověka (Jonata, 1999). Zajímavý prvek se objevuje u geneticky příbuzných jedinců, kde se v živočišné říši v dané chvíli agresivní chování mění na chování tolerantní až altruistické. Podle toho, co je povoleno nebo zakázáno, je chování bráno jako tolerantní nebo intolerantní (Jonata, 1999). Agresivita může být dědičná (Rhee, & Waldman, 2002; Frisell, Lichtenstein, & Langstrom 2011; Soyka, 2011). Genetický přenos agrese není zcela objasněn, ale s největší pravděpodobností může souviset s transformační funkcí serotoninu a katecholaminů (Látalová, 2013). Kromě přenesení genetických informací má vliv na agresivitu i prenatální období. Jestliže matka v těhotenství kouří, může zvýšit riziko, že její dítě bude v dospělosti páchat trestnou činnost (Brennan, Grekin, & Mednick, 1999). Jestliže matka v těhotenství užívá alkohol či jinou návykovou látku, zvyšuje tak riziko agresivního chování jejího dítěte, jeho impulzivita, neprospěch ve škole, deprese, úzkost či hyperaktivita (Látalová, 2013). Porodní komplikace, rané opuštění matkou, zneužívání či zanedbávání péče nebo narození v zimě oproti jiným ročním obdobím, se na dětech v průběhu času také podepsalo v podobě agresivního chování (André, Novotný, & Kešický, 2011; Raine, Brennan, & Medick, 1994). Jedním z nejsilnějších prediktorů agresivního chování se však ukázalo nízké socioekonomické postavení (Elbogen, & Johnson, 2009).

2.3 Agrese a hněv v dopravě

Agresivní jízda, i když je přítomna na silnicích po dlouhá léta, je pro dnešní moderní řízení vnímána jako jeden z nejvýznamnějších problémů a dala by se považovat za velmi rizikový faktor v dopravě (AAA, 1997; NHTSA, 1998; Shina, & Compton, 2004; Nesbit, Conger, & Conger, 2007). Agrese se lineárně zvětšuje s počtem aut na silnici (Shinar, 1998). Agresivní řidič je primární přispěvatel k riziku kolize motorového vozidla (Wickens, Mann, Stoduto, Butters, Ialomiteanu, & Smart, 2012). Snyder (1997) potvrzuje ve své studii, že agresivní jízdě lze přičíst jednu až dvě závažné nehody, a že je hlavní příčinou dopravních nehod a úrazů.

S agresivní jízdou také negativně koreluje věk. Ve srovnání se staršími řidiči mají mladší řidiči v absolutních číslech více záznamů o přestupcích (Groeger, & Brown, 1989),

podceňují možná rizika (Dejoy, 1992) a mají nižší úroveň motivace dodržovat dopravní předpisy (Yagil, 1998). Baxter, Manstead, Stradling, Campbell, Reason a Parker (1990) zjistili, že přítomnost starších cestujících byla spojena s nižší rychlostí, a dále Shinar (2001) zjistil, že řidiči snížili rychlost, když vezli rodinu oproti tomu, když jeli sami. Největší proměna v chování řidiče se projevila v případě zpoždění kolonou. Zpoždění kolonou je vždy velmi frustrující událost, a to o to více v případě, když je řidič zatížen časovým stresem, hlavně v dopravní špičce. Ukazuje se, že zpoždění v zácpě někteří řidiči vítají jako úlevu z práce, ale naopak některé řidiče tato situace nesmírně vytáčí, klejí a s rostoucím přetížením roste jejich agresivní chování (Underwood, Chapman, Wright, & Crudall, 1999).

2.3.1 Možné příčiny agresivní jízdy

Agrese v dopravě má různé formy, obsahy a příčiny. Může být ovlivněna postoji řidiče, jeho emoční stránkou, úzkostí, depresemi, ale i vnějšími vlivy.

Ve studii Shinara a Comptona (2004) bylo pozorováno 2000 vzorků agresivního chování v rámci 72 hodin v 6 různých městech. U 7200 řidičů se pozorovalo ve stejnou dobu a na stejném místě agresivní chování v podobě troubení či nebezpečného přejíždění z pruhu do pruhu. Předpokládalo se, že různí řidiči budou vykazovat při stejných podmínkách stejné agresivní chování. Ukázalo se, že muži jsou náchylnější k agresivnímu chování více než ženy, a že řidiči nad 45 let jsou k agresivnímu chování naopak méně náchylní než mladší řidiči. Na agresivní chování měla vliv také frekvence aut na silnici, a jestli řidič spěchá či nikoliv. V případě velké hustoty vozidel, ale nespěchajícího řidiče, byla jeho míra agrese menší než u velké hustoty vozidel a spěchajícího řidiče.

Jak bylo popsáno v kapitole 2.1.1, existují podobné formy agrese u lidí i zvířat. U jedné ze zvířecích forem agrese hraje hlavní roli zisk (tzv. agrese dravců). V kontextu dopravy to může být v případě agresivního chování kvůli zisku parkovacího místa nebo nějaké výhody. Další forma agrese je boj nebo ochrana něčeho/někoho (tzv. agrese matek a otců). V kontextu dopravy je to případ, kdy otec povzbuzuje syna k rychlejší jízdě, protože je lepší než ti ostatní. Tzv. agrese samců je jedna z dalších forem, která se projevuje jak biologicky, tak kulturně, a to v podobě podpory agrese u mužského pohlaví. Tato forma agrese je převážně dána biologicky pohlavním hormonem testosteronem nebo anabolickými steroidy

užívanými pro zvýšení výkonnosti a objemu svalů. Proto není divu, když mnoho agresivních činů spáchají spíše mladí muži než ženy. Tzv. forma agrese sexuální je také více spojena s muži než ženami. V kontextu dopravy mají muži tendenci dokazovat sobě či okolí, že jsou lepšími řidiči než ženy, a proto i více riskují. Agrese stresová se projevuje hlavně při čekání v nepohybující se koloně automobilů, což vyvolá stres a mozek i tělo je nastartováno k boji nebo útěku (více v kapitole 3). Může to nastat i v situaci, kdy je řidiči moc velká zima či horko, kdy má hlad nebo ho čeká nějaké nepříjemné jednání. Lidé však používají určité formy agrese typické pouze pro ně. Je tomu při agresi ideologické, při které se formují skupiny na „my“ a „oni“ za účelem boje pro přesvědčení či prospěch i bez reálného zisku. V kontextu dopravy jsou to například řidiči automobilu vůči motorkářům („to jsou oni, ti motorkáři“). Další formou agrese typické pro lidi je agrese přesunutá. Tato forma přesouvá agresi proti jinému objektu než proti původci. Obvykle je zaměřena proti něčemu či někomu slabšímu a je často nevědomá. Lidé mohou být ovlivněni psychoaktivními látkami, přičemž některé z nich mohou vyvolávat agresivní reakce. Tato forma je spojena často s alkoholem či užitím jiných drog. V kontextu dopravy řidič není schopen po požití alkoholu přiměřeně a rychle vyhodnocovat nové či ohrožující situace a aktivně na ně reagovat. Alkohol zvyšuje pocit vlastní jistoty, snižuje reálné kompetence řidiče správně jednat a zvyšuje tendenci se chovat impulzivně (Orel, & Facová 2009).

Mezi řidiči jednajícími agresivně existují velké rozdíly. Je však obtížné určit obsah agrese. U mnoha řidičů chybí náhled na danou situaci či jejich agresivní jednání (Šmolíková, Štikar, & Hoskovec, 2009). Chliaoutakis, Demakakos, Tzamalouka, Bakou, Koumaki a Darviri (2002) uvádějí, že pro agresivní jízdu jsou důležité dva faktory, a to řidičské přestupky a podrážděnost řidiče. Právě podrážděnost byla zjištěna jako důležitý prediktor zapojení mladého člověka v autonehodě. Mladí řidiči, kteří jsou snadno podráždění, vykazující nepřátelství nebo agresi k jiným řidičům, jsou vystaveni většímu riziku nehody. Podrážděnost může podporovat neklid řidiče, což vede k útlumu jeho koncentrace a soustředění se na jízdu. Naopak i nadměrný klid za volantem či odpočinek vede k vyššímu riziku nehodovosti. Takže příliš vysoké či příliš nízké hodnoty podráždění vedou k riziku, a to hlavně u mladých řidičů (Oltedal, & Rundmo, 2006).

Larson (1996 in Šmolíková, Štikar, Hoskovec, 2009) uvádí pět typů agresivních řidičů:

„1. Závodník závodí s časem. Cílem je mu dosáhnout místo určení tak rychle jak možno. Když je jeho úsilí zmařeno nebo je mu v něm bráněno, řidič se rychle rozzlobí.

2. *Soutěžící agresor se snaží zvýšit své sebevědomí tím, že tvoří soutěže v dopravě a pokouší se rychle přetrumfnout ostatní řidiče v daných situacích. Když se mu to nepodaří, zvýší se zlost a dojde k agresivnímu řidičskému chování.*

3. *Pasivní agresor maří pokusy jiných řidičů, kteří chtějí předjet, jet rychleji, připojit se do jízdního pruhu apod. Vlastně útočí na jejich sebevědomí. Tím, že maří cíle jiných, vzbuzuje zlost a hazard v dopravě.*

4. *Narcista se řídí rigidními standardy, týkajícími se jízdního chování, a má zlost, když je ostatní nesplňují.*

5. *Strážce se považuje za nadřazeného soudce ostatních řidičů a cítí se povolán k trestání ostatních za jakýkoliv přestupek“ (76).*

S agresivním chováním daného jedince korelují postoje k bezpečnosti silničního provozu (Ulleberg, & Rundmo, 2003). Jedním z důvodů agrese za volantem by mohla být anonymita. Řidiči jezdící v automobilu sami, jsou často přesvědčení, že je nikdo nepozoruje a chovají se podobně jako lidé v davu, tedy disinhibovaně. Pravidla se tak porušují snáz, a to ještě více v případě, že má vozidlo tmavá skla, která dodávají tomuto přesvědčení dostatečné odůvodnění. Dalším důvodem, proč se řidiči chovají agresivně, je povědomí o agresivitě. Dříve se případy agresivní jízdy řešily až v momentě vážné nehody, dnes je tomu jinak. Lidé přesně vědí, čeho si všímat, a jak poznat agresivní jízdu. Agrese na silnicích vzrůstá i s počtem automobilů, což zvyšuje i frustraci a s ní spojenou agresi. Dnešní doba je uspěchaná, plná únavy a stresu, což způsobuje řidičům na silnicích mnoho potíží. Např. profesionální řidič nestihne dovést náklad včas do cílové stanice, je ve stresu, dostává se pod tlak, burcuje se v něm hněv a vzrůstá agrese (Šmolíková, Štikar, & Hoskovec, 2009).

2.3.2 Hněv v agresivní jízdě

Agresivní jízda je také velmi často spojována s hněvem, který se střetává s kognitivními procesy, jako jsou pozornost a rozhodování. Řidiči s vysokou mírou hněvivosti za volantem, jsou více náchylní k agresivnímu jednání oproti řidičům s nízkou mírou hněvivosti (Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting, & Salvatore, 2000). Řidiči jeli rychleji, když cítili akutní hněv, jako jednorázový stav agrese. Horším typem agrese je agrese jako osobnostní

rys. Ta je tvořena fyziologickým, kognitivním, behaviorálním a emocionálním výrazem. Spouští se provokací či obecným nepřátelstvím, a může být lepším prediktorem agresivní jízdy než pouhý agresivní stav (Nesbit, Conger, & Conger, 2007). Hněv je však definován jako emocionální doprovod agrese, který může agresi předcházet, doprovázet ji nebo ji následovat a závisí na charakteristikách dané situace (Pechová, 2011; Lajunen, & Parker, 2001).

Souvislost hněvu a agrese je nepopiratelná, avšak je důležité, z jakého úhlu pohledu se na tuto souvislost pohlíží. Vztah mezi konkrétním typem hněvu a agresivní jízdou je různorodý. Hněv je obvykle spojován s agresivním řízením, nicméně podtypy hněvu agresivní jízdu předvídat nemusejí (Nesbit, Conger, & Conger, 2007). Hněv je ústředním tématem Berkowitzovy (1993) teorie frustrace – agrese, kdy frustrace je popisována jako emocionální reakce hněvu za účelem rozpoutání agrese. Tento rozdíl je důležitý, protože každá agrese má jiný cíl a proto může vést i k jiným druhům agresivního chování na silnicích (Berdoulata, Vavassorib, & Sastrea, 2013). Řidiči vykazující vyšší míru hněvu, užívají častěji riskantní chování na silnicích, často volí vyšší rychlost jízdy nebo telefonování za volantem. Dvakrát častěji u nich dochází ke srážce s jiným vozidlem a 2,4 - 3,6 krát více se u nich objevují agresivní akty jednání (Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richards, 2003).

Hněv za volantem je ale společností obvykle přijímán jako přijatelná negativní emoce. Motoristé v rámci průzkumu automobilové nadace bezpečnosti silničního provozu v Americe roku 1997 v 90 % uvedli, že byli obětmi svého vlastního hněvu, když se dopustili dopravního přestupku a 60 % z nich uvedlo, že v uplynulém roce zažili hněv za volantem několikrát. Zajímavé je, že řidiči, kteří byli zmítáni silným hněvem za volantem, avšak uvědomili si ho, dokázali řídit stejně klidně jako řidiči bez vyšších známek vykazování hněvu (Nesbit, Conger, & Conger, 2007). Řidiči, kteří zažívají hněv každý den, hlásí v 60 % současně i zlost (Joint, 1995). Obecně se hněv objevuje častěji u řízení, než u jiných činností (Parkinson, 2001).

Ačkoliv je hněv na silnici velmi častý, agresivní chování se z něho stane jen málo kdy (Parker, Lajunen, & Summala, 2002). Chování za volantem, které vyprovokovalo hněv, obvykle vyprovokuje i ke konkrétní reakci (Russell, 1995). Parker, Lajunen a Summala (2002) ve své studii zkoumali vliv hněvu na reakci řidiče. Nejvíce se hněvali řidiči, kteří dlouho čekali na parkovací místo, vyhlídli si ho, ale někdo jim jej vzal. Při hodnocení míry hněvu bezohledných řidičů se ukázalo, že porušování rychlosti jinými řidiči nevede daného

řidiče k hněvu. U řidičů, kteří se často hádají s jinými řidiči, bylo zaznamenáno větší množství přestupků a následků nehod za volantem. Takže hádky zvyšují emocionální i fyzické vzrušení, které vede k agresivní reakci. Ta může být manifestní, tedy projevena navenek např. křikem, komentáři, nebo latentní, tedy skrytá, projevena nepřátelskými myšlenkami. Řidiči, kteří jsou náchylní k vyšší míře agrese za volantem, mají větší tendenci riskovat a překračovat rychlost, i když jsou v klidu. Také je větší pravděpodobnost, že usednou za volant naštvání a provokace na silnici zvýší jejich agresivitu, čímž může dojít ke kolizi. Hněv si také řidiči mohou přenést ze zaměstnání, což se za volantem také projeví (Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richards, 2003).

Bergeon (2002) popisuje agresivní jízdu jako poslední prvek spojený s posloupností, která se skládá z faktorů situačních, osobních i sociokulturních, a také následně psychologických procesů (kognitivních a emočních). Tato posloupnost může být modulována různými copingovými strategiemi, neboli strategiemi zvládnání stresu, na které se zaměřujeme v rámci kapitoly 3 této práce.

3. Stres

Ať už způsobuje rizikovost mladého řidiče agrese nebo hněv, vždy s těmito fenomény může souviset i stres. U řidičů se překročení pomyslné stresové hladiny často projevuje právě dlouhodobou frustrací, která následně může vyústit až v agresi (viz kapitola 2).

Stres je komplexní nespecifickou reakcí těla a psychiky na stresory. Je důležité vysvětlit následující pojmy. Stresory jsou jakékoliv vnitřní či vnější změny, které narušují dosavadní rovnováhu. Tedy jsou to spouštěče stresu jako takového. Nespecifická reakce znamená reakci obdobnou všem situacím, která připravuje tělo na boj či útěk (Orel, & Facová, 2010). Stres je tedy souborem mechanismů, které regulují homeostázu organismu při jeho vnějším i vnitřním ohrožení (Schreiber, 1985).

Existuje několik teoretických pojetí stresu. Z fyziologického hlediska je to například Seleyho teorie obecného adaptačního syndromu, Cannonova teorie homeostázy, Pavlovova teorie podmíněných reflexů, teorie učení a paměti, Bykovova kortikoviscerální teorie, anebo teorie emocí jako funkcí limbického systému. Z psychologického hlediska to je například psychoanalytická teorie stresu od Freuda, Jungova teorie stresu hlubinné psychologie, teorie vědomých a nevědomých konfliktů, teorie specifických postojů vůči konfliktům, teorie specifických změn emocí, teorie osobnostních profilů Rosenmana: kardiovaskulární typy A, B, ale i karcinogenní typ C či depresivní typ D, Eysenckova teorie osobnostních profilů: typ labilní vs. stabilní, extravertní vs. introvertní či Hippokratova teorie temperamentu: sanquinik, choleric, flegmatik, melancholik.

Stres je však přirozenou součástí života a objevuje se v několika formách. Těmi nejzásadnějšími jsou eustres a distres. Eustres v podobě pozitivního stresu často detekovaného, když se jedinec na něco těší, má z něčeho velkou radost. Takovýto stres vede organismus spíše k výkonu a přispívá k adaptaci. Distres je stresem záporným, který je intenzivní a trvá dlouho. Tento stres je neřešitelný, spotřebuje tolik energie, že se stav organismu rozvrátí a systém se zhroutlí (Charvát, 1970). Obě formy stresu jsou závislé na stresorech, které je spouštějí za pomoci stresogenního potenciálu (Orel, & Facová, 2010). Stresorem nazýváme podnět, který vyvolá stres (Schreiber, 1985). Takovýto potenciál výrazně zvyšují čtyři položky: nepředvídatelnost situace, neovlivnitelnost situace, vnitřní konflikty a ztráta (Orel, & Facová, 2010). Dále stres dělíme na akutní a chronický (Kliment,

2014; Jones, & Moorhouse, 2010). Akutní stres se nejčastěji projevuje střídáním období se záchvaty stresu a obdobím mírného nebo žádného stresu. Lidé se často s akutním stresem vypořádávají velice dobře a snášejí jej poměrně dlouhé období. Naopak chronický stres je typický absencí období klidu. Stresové záchvaty následují jeden za druhým. Imunitní systém v takovémto případě začne jevit známky slabosti a snadněji tělo podléhá různým infekcím či nemocím (Jones, & Moorhouse, 2010).

Klasifikace stresorů může být rozličná. Nejčastěji se však setkáváme s rozdělením na stresory vnější, vnitřní, fyzické a kulturní. Příkladem vnějších stresorů mohou být senzorické podněty zvýšeného charakteru, jako je velký hluk či vibrace. Vnitřní stresory reprezentuje únava, nemoc, otrava či bolest. Mezi kulturní stresory řadíme útok na vlastní osobu a mezi fyzické stresory například povodeň (Kliment, 2014). Spojujícím faktorem těchto stresorů je neurohormonální odpověď, tedy zvýšení sekrece ACTH (viz následující kapitola 3.1) a sekrece kortikoidů (Schreiber, 1985).

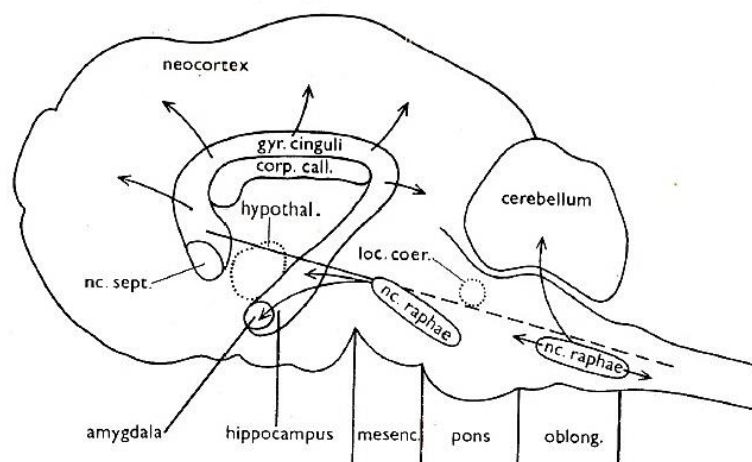
3.1 Biologické aspekty stresu

Pro objasnění složitých vztahů těla a stresu je nutné vysvětlit pár pojmů, mezi které v první řadě patří pojem neurosekrece. Neurosekrece je děj, při kterém specializované nervové buňky produkují neurohormony regulující přední, střední a zadní lalok hypofýzy. Dále pojem neurotransmise, při které katecholaminy jako jsou noradrenalin, adrenalin, serotonin, dopamin, GABA a další, působí na synapsích. Charakteristické pro ně je, že se pojí jen na určité neurony, akumulují v axonových zakončeních, uvolňují se při dráždění nervu a rychle degradují v místě receptoru. Pojem modulatory označuje látky, které ovlivňují aktivitu neurosekrečních neuronů (Schreiber, 1985).

Stres má určité specifické projevy, ať už tělesné, emoční, kognitivní nebo behaviorální. V rámci tělesných reakcí na stres se objevují problémy v oblasti nervového, hormonálního a imunitního systému, dále v systémech řídicích i ve smyslových orgánech. Obecně je stresová reakce typická tzv. fázemi Generálního adaptačního syndromu stresu (dále pod pojmem GAS). GAS poprvé použil Selye (1983 in Kliment, 2014), který ho studoval z biologické perspektivy. GAS se skládá ze tří fází. První z nich je fáze poplachová, ve které organismus reaguje na stresory prvotním šokem. Aktivuje se sympatický nervový

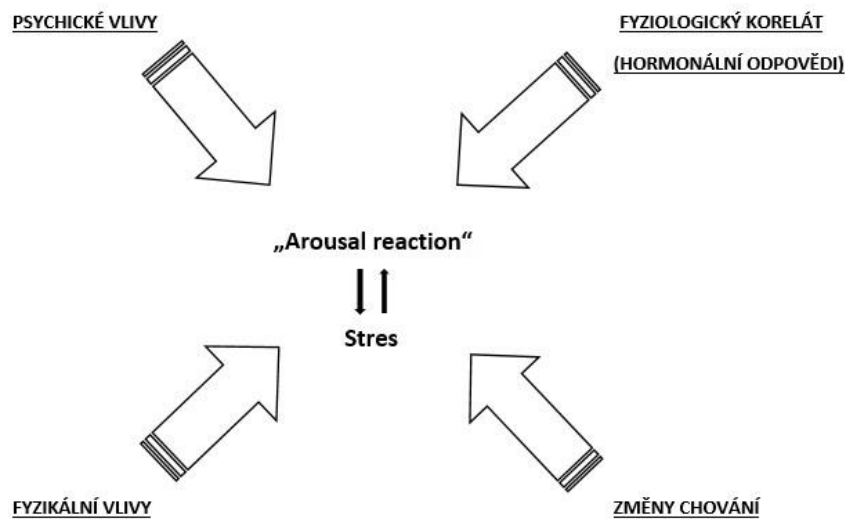
system, nadledvinky a následně dochází k vylučování hormonů (hlavně adrenalinu) do krve za účelem mobilizace jedince pro útok nebo útěk. Nejprve se mobilizují hormony z nadledvinkové dřeně (katecholaminy adrenalin a noradrenalin) a k jejich vyplavení stačí pouhé očekávání stresu. Pak je podrážděn hypotalamus, který vypustí oxytocin a antidiuretický hormon, který podporuje zpětné vychytávání vody pro udržení homeostázy (Charvát, 1970). Druhá fáze, fáze rezistence, je typická zklidněním, doplněním energie, ale organismus je stále v pohotovosti. V poslední fázi, tzv. vyčerpání, organismus už není schopen odolávat stresorům a může dojít k závažnému poškození organismu (Selye, 1983 in Kliment, 2014).

Na stresové nervové reakci se tedy podílí jako hlavní řídicí prvek autonomní nervový systém, především hypotalamus. Hypotalamus řídí, vykonává a reguluje stálost vnitřního prostředí (homeostázu). Moduluje prožívání emocí a zprostředkovává jejich tělesný doprovod společně se všemi obranými odpověďmi v podobě motorických akcí od jemných pohybů mimických svalů po komplexní odpovědi, jako jsou boj a útěk (Orel, & Facová, 2010). Dle Schreibera (1985) je v oblasti hypotalamu, retikulární formace a v limbickém systému největší množství koncentrace neurohormonů a neuromodulátorů. Hlavní úlohou retikulární formace je aktivace mozkové kůry a potlačení irelevantních podnětů. Podílí se na zvyšování napětí při rozlišování nových informací a udržuje tělo v pozornosti. Vše je provázeno afektivní složkou (viz kap. 2.2) a pracuje se s psychogenními stresovými vlivy. Vše tvoří nedílný celek s limbickým systémem a hypotalamem. Jde o systém serotoninergní (nnc. raphae) a adrenergní (locus coeruleus). Schématické zobrazení tohoto celku lze vidět na obrázku č. 5.



Obrázek č. 5: Schématické zapojení hypotalamu, retikulární formace a limbického systému (Schreiber, 1985, 28).

Na hormonálním poli se při stresu v poplachové fázi nejvíce vyplavují katecholaminy, tedy adrenalin a noradrenalin z nadledvin. Jejich zásadní úlohou je připravit tělo na boj či útěk, tedy „zvyšují sílu a rychlost srdečních kontrakcí i dráždivost myokardu (srdeční svaloviny), zvyšují bdělost, rychle zvyšují úroveň metabolismu a připravují energetické rezervy, zvyšují tlak krve atd.“ (Orel, & Facová, 2010, 34). Ve fázi adaptace se zvyšují hladiny glukokortikoidů, a to zejména kortizolu, který podporuje mimo jiné štěpení bílkovin, což dodává energii pro stresovou reakci (Orel, & Facová, 2010). Při nižší rezistenci vůči stresu se zvyšuje produkce katecholaminů a snižuje reaktivita cílových tkání (Schreiber, 1985). Stresor v těle jedince způsobí určitou stresovou reakci, která může i nemusí být vědomá a projevuje se v rovině psychické i tělesné (Kliment, 2014). Mezi psychické reakce na stres patří akutní reakce na stres, posttraumatická stresová porucha a porucha přizpůsobení. Mezi reakce tělesné patří různé bolesti psychogenního rázu, zkrácení dechu, bušení srdce apod. (Kliment, 2014). Poněšický (2004) popisuje stres jako reakci na selhání adaptačních mechanismů v situacích, kterým se chce organismus přizpůsobit. Adaptací se zde rozumí vyrovnání se s nároky, které pro jedince nepředstavují až tak velkou zátěž. Zvládání stresu naopak znamená vyrovnání se s nároky, které jsou pro jedince těžce zvladatelné (Kliment, 2014). Na scénu se dostává pojem „*arousal reaction*“ (Schreiber, 1985, 24), tzv. reakce zvýšené pozornosti jako převodní mechanismus mezi psychickým stresorem a endokrinní odpovědí (obrázek č. 6):



Obrázek č. 6: Korelace mezi působením stresorů a následnou reakcí (Schreiber, 1985, 24).

3. 2 Psychologické aspekty stresu

Psychické aspekty stresu jsou nejčastějším důsledkem působení vnějších vlivů. Z části to může být zaviněno rychlými změnami sociálního prostředí kolem nás, kdy tomuto tempu jedinec nemusí stačit a špatně se s tím vypořádává. Jestliže je člověk přetížen informacemi, začne se CNS po jistém přetížení bránit omyly, zapomínáním či aproximacemi. Zablokuje se vstup pro další informace a většinou se otevře výstup, ať už ve formě verbálního či motorického vybití. Když má člověk málo informací, je v tzv. sensorické deprivaci, začne si jeho CNS naopak vpomáhat např. halucinacemi a informační výdej se může omezit až do stuporu. Trvá-li přetížení nebo nedostatek informací moc dlouho, vždy se zhorší psychika člověka. Jistý stupeň napětí je však pro člověka nezbytný (Charvát, 1970).

Křivohlavý (2010) popisuje příznaky stresového stavu jako nerozhodnost; problémy s usínáním a spaním, probouzení se v noci; neustálé nářky a bédování; ztráta chuti k jídlu nebo přejídání se; zvýšená nepozornost; ztráta chuti do práce; užívání návykových látek. Dále prudké změny nálady; zvýšená popudlivost a podrážděnost; nadměrná vztahovačnost a trápení se nedůležitými věcmi; nadměrná únava; nadměrné starosti o své zdraví; neschopnost empatie; nadměrné snění. A v neposlední řadě bušení srdce; bolesti hlavy;

svalové napětí v páteři; svírání na hrudi; nechutenství a plynatost; průjmy; časté močení; ztráta apetence na sex; změny menstruačního cyklu; palčivé pocity v končetinách; vyrážky; knedlík v krku; dvojité vidění.

Je velmi důležité poznat, jak stres na člověka působí a jaké možné způsoby zvládnání stresu lze využít. Jones a Moorhouse (2010) popisují několik kategorií stresu a jak se projevují v lidském chování:

- *„**Hromadící typ** – stres si necháváte pro sebe, takže ostatní si často ani neuvědomují, že jste ve stresu. Na okolní svět působíte klidně a zdá se, že máte vše pod kontrolou, ale tím jen zastíráte vnitřní zmatek.*
- ***Delegující typ** – svůj stres vědomě přesouváte na druhé, aby se s ním vypořádali za vás. Cítíte se dobře, když vidíte spoustu lidí ve stresu.*
- ***Typ bacilonosič** – sami možná v takovém stresu nejste, ale bezděčně ho působíte ostatním. Pozorujete, že jakmile vás zahlédnou, otočí se na podpatku a uhánějí opačným směrem.*
- ***Typ ochránce** – před stresem chráníte ostatní tak, že jej berete na sebe. Považujete se za válečníka, který zachraňuje lidi před stresem.*
- ***Vyhýbavý typ** – vyhýbáte se situacím, v nichž byste byli vystaveni stresu. Vedete klidný, nepodnětný a pohodlný život.*
- ***Typ houba** – máte pocit, že zvládnete jakékoliv množství stresu. Vystavujete se tolika složitým a náročným situacím, kolika to jen jde.*
- ***Racionalizující typ** – stres berete jako součást života. Díváte se na něj jako na něco, s čím se musíte naučit vypořádat, a když procházíte obdobím stresu, moc si nestěžujete a prostě „jedete dál“.*
- ***Typ ničitel** – život vám připadá příliš krátký na to, abyste si ze stresu dělali hlavu, a problémy, které stres vyvolávají, řešíte zprůměrně a cíleně.*
- ***Typ popírač** – odmítáte si připustit, že jste ve stresu, i když zpětná vazba svědčí o opaku. Přiznat si, že stresujete, byste považovali za známku slabosti.*
- ***Typ magnet** – vypadáte, že jste ve stresu neustále, a říkáte si, proč se pořád necítíte ve své kůži“ (63).*

3.3 Stres v dopravě

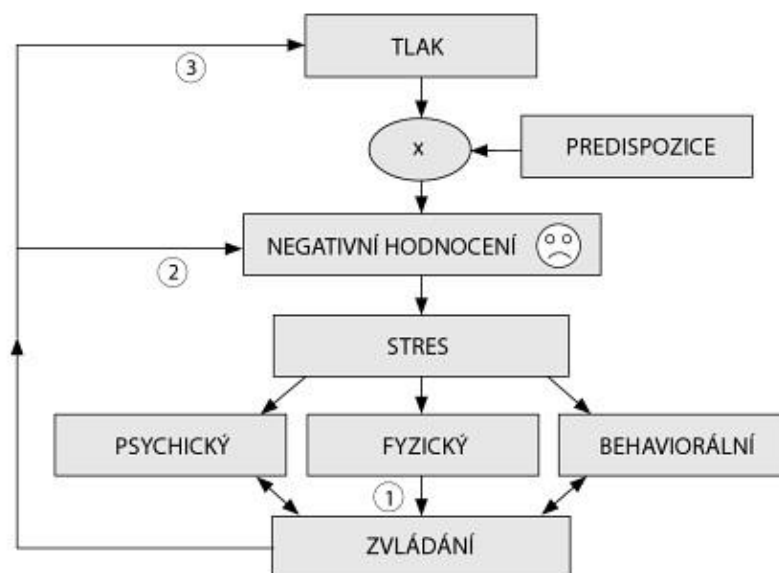
Se vzrůstajícím počtem automobilů na silnici vzrůstá také jejich negativní vliv na člověka, a to převážně v hladině stresu, které silniční provoz přináší (Ouis, 2001). Vnímání stresu v důsledku dopravy může způsobit nehodu nebo vystavení sebe sama či ostatních nebezpečí. Stres v silničním provozu nemusí způsobit pouze vozidlo samotné, avšak i hluk, vibrace či znečištění ovzduší. Dále působí na řidiče sekundární vlivy, jako jsou potíže s parkováním, nesnáze s údržbou vozidla (Song, Gee, Fan, & Takeuchi, 2007). Několik empirických studií naznačuje, že se stresem souvisí strukturální znaky městského prostředí. Taylor (1982) předpokládal, že se stresem úzce souvisí budovy, využití půdy a objem dopravy v okolí jedince. Takeuchi, Chung, Lin, Shen, Kurasaki, Chun a Sue (1998) zjistili, že více stresu v dopravě se projevuje u lidí, kteří žijí v oblastech s hustším provozem, tedy ve městech, než u lidí na vesnici s provozem řidším.

3.4 Strategie zvládání stresu

Strategie zvládání stresu jsou v mnoha publikacích nazývány odlišně, avšak často se setkáváme s pojmem „copingové strategie“. Slovo „coping“ pochází z anglického jazyka a do českého jazyka je překládáno jako zvládání, vyrovnávání se, překonávání nebo překlenutí (Kliment, 2014). Coping, tedy označení pro „*stále se měnící kognitivní a behaviorální úsilí o zvládnutí specifických vnějších a/nebo vnitřních nároků, které jsou hodnoceny jako vyčerpávající nebo přesahující zdroje osoby*“ (Lazarus, & Folkman, 1984, 141), je „*stabilizující faktor, jenž může pomoci udržovat psychosociální adaptaci během stresuplné epizody*“ (Holahan, & Moos, 1990, 910).

Typů, druhů a kategorií v oblasti zvládání stresu je mnoho. V následujícím textu se budeme věnovat pouze několika vybraným. Švancara (2003) rozděluje zvládání stresu dle druhu na akční způsoby zpracování stresu (např. útok, útěk, nečinnost) a intrapsychické způsoby (např. odklon, popírání, podceňování). Dále zvládání stresu dělí dle cílenosti na zaměřené na stresor (situaci) a zaměřené na stres (reakci). Blonna (1996) popisuje vícestupňový přístup ke stresu a jeho zvládání, do kterého patří přehodnocení (myšlenek, očekávání) s cílem zneškodnit stresor, redukce množství stresorů v našem životě, relaxace, uvolnění

a reorganizace. Hošek (2001) dělí strategie zvládání stresu na aktivní (ofenzivní) a pasivní (defenzivní). V aktivní strategii jedinec se stresorem bojuje formou zjišťování více informací, mobilizací rezerv, plánováním boje, realizací a následnou persistencí. V pasivní strategii jedinec stresor ignoruje, stáhne se, je k němu lhostejný, rezignuje a cítí se bezmocný (Paulík, Saforek, Schneiderová, & Cogiél, 2012). Dle Lazaruse (1996) se strategie zvládání stresu rozlišují do čtyř kategorií: „útok na obtěžující a rušivý fenomén (noxa); různé druhy aktivit směřujících k posilování vlastní obranyschopnosti vůči noxám; vyhýbání se noxám; apatie (pocit beznaděje, deprese, bezmocnosti)“ (23-24). A dle Jonese a Moorhouse (2010) existují tři typy strategií pro zvládání stresu: strategie zaměřené na příznaky, na hodnocení a na situace. Můžeme tedy řídit vliv stresu, změnit myšlení, které stres vyvolává, anebo zvládat situace a okolnosti, jejichž důsledkem je stres. Souhrnně tyto strategie znázorňuje obrázek č. 7:



Obrázek č. 7: Stres a strategie pro jeho zvládání (Jonese, & Moorhouse, 2010, 73).

Strategie zaměřené na příznaky se snaží symptomy stresu zredukovat na únosnější míru. Nejúčinnější metodou k takovéto redukci je duševní relaxace. Tu lze provádět formou odvedení pozornosti od tlaku na výkon příjemnými činnostmi (např. cvičením, poslechem hudby, čtením, procházkami, prací na zahrádce apod.), anebo ji lze pojmout formálněji např. meditací. Mezi strategie zaměřené na situace nejúčinněji zapadá pojmenování zdroje stresu. Situace, které stres vyvolávají, jsou spojovány s faktory nedostatku kontroly a nejistoty, konfliktu rolí, nevyjasněnosti rolí, nerealistických cílů, špatné komunikace, přetížení

požadavků či s faktorem nedostatku času. Strategie zaměřené na hodnocení obsahuje tzv. Transakční analýza. Ta je jedním z přístupů pro zvládnání psychické zátěže. Principem je rozlišit tři stavy v našem já – Rodič, Dítě, Dospělý. Právě význam raných událostí a zážitků, jací jsme byli jako děti a jak se k nám chovali rodiče, mohou mít velmi výrazný podíl na tom, jak hodnotíme náročné situace. Proto rovina Dítěte a Rodiče je v období stresu častým potencionálním nepřítelem. Pouze ve stavu Dospělého můžeme korigovat stav Dítěte a Rodiče tak, abychom dokázali logicky vyhodnotit informace, které máme k dispozici (Jones, & Moorhouse, 2010).

Lazarus (1966) ve svém pojetí stresu mluví o transakční teorii stresu, která má zjednodušeně řečeno udržet tělo a ducha v rovnováze a nedovolit vnějším ani vnitřním stresorům tuto rovnováhu narušit. K tomu jedinci dopomáhá kognitivní zpracování informací pomocí jejich zhodnocení. Popisuje dva typy kognitivního zhodnocení: primární a sekundární. Primární se zaměřuje na posouzení situace jak z pohledu objektivity, tak subjektivity. Sekundární zhodnocení se zaměřuje na zhodnocení možností, jak by danou situaci jedinec mohl zvládnout (Lazarus, 1966 in Kliment, 2014). Křivohlavý (2010) rozděluje strategie zvládnání stresu na dva druhy: řešení problému a zvládnutí emocionální situace. Popisuje, jak lze postupovat při strategiích zvládnání stresu: *„plánovat hledání řešení daného problému; uklidňování rozrušených emocí; utkat se s těžkou situací; distancování se od stresové situace; hledání pozitivních stránek nastalé situace; hledání sociální opory; přijetí osobní odpovědnosti za nastalou situaci; snaha vyhnout se stresové situaci apod.“* (27). Mezi jeho strategie zaměřené na řešení problému patří konfrontace; sebeovládání; distancování se od toho, co se děje; hledání pozitivních stránek na tom, co se děje; přijetí zodpovědnosti či únik od stresu. Uniknout stresu se však dá i na straně emocionálního zvládnutí stresové situace, konkrétně pomocí relaxace, která byla zmíněna více.

3.4.1 Rozdíly mezi muži a ženami v rámci strategií zvládnání stresu

Stejně, jako jsou genderové rozdíly mezi lidmi v oblasti agrese, tak jsou i v oblasti stresu a jeho strategiích zvládnání. Matud (2004) prokázal, že ženy svůj život vnímají více negativně a méně kontrolovaně než muži. Více kontrolují a zapojují emocionální druh zvládnání stresových situací, kdežto muži naopak druh racionální. Dále se ukazuje, že vztah mezi

pohlavím a stresem odhaluje několik protichůdných výsledků. Existují závěry, že ženy se nacházejí ve stresových situacích častěji než muži (Almeida, & Kessler, 1998; McDonough, & Walters, 2001). Jiní autoři se také domnívají, že je ženy hodnotí mnoho situací jako více stresující, oproti mužům (Ptacek, Smith, & Zanas, 1992). Kromě toho bylo u žen zjištěno, že prožívají častěji než muži chronický stres (McDonough, & Walters, 2001) a jsou více vystaveni dennímu stresu spojenému s běžným fungováním v domácnostech. Také ženy mají tendenci se více citově angažovat v sociálních a rodinných sítích oproti mužům, což je do stresu zapojuje mnohem více (Kessler, & McLeod, 1984).

Rosario, Shinn, Morch a Huckabee (1988) se ve své studii zaměřili na tradiční genderové role a jejich spojení se stresem. Pro tradiční ženskou roli je podle nich předepsána závislost, vztah, emocionální expresivita, nedostatek sebevědomí a podřízenost k druhým. Tradiční mužská role je naopak typická autonomií, sebevědomím, asertivitou, instrumentalistou a zaměřením na cíl. Tyto atributy mužům stěžují přijetí a vyjadřování například slabosti, neschopnosti a strachu, a ženám, projevit proaktivní řešení problémů. Stres v těchto případech může být spojen s identifikací role pohlaví. Ženy s větší pravděpodobností přilnou k ženské genderové roli, a muži k mužské.

V pojetí mladého řidiče, agrese a stresu dále pokračuje výzkumná část této práce. V ní je podrobněji zkoumán vztah těchto tří fenoménů, jak z pohledu pohlaví, tak z pohledu jiných důležitých sociodemografických ukazatelů a odlišností.

II. VÝZKUMNÁ ČÁST

4. Vymezení výzkumného problému

Výzkumný problém byl zvolen především proto, že se objevuje čím dál častěji tvrzení, že mladí řidiči jsou nejrizikovější skupinou, kterou lze charakterizovat jako nezkušenou, podléhající stresu, napětí a agresivitě. Předmětem výzkumu je nalezení odpovědi na otázku, zdali existuje rozdíl mezi agresí a strategií zvládnání stresu u dvou skupin řidičů a to skupinou mladých řidičů ve věku 18 - 25 let včetně a skupinou „ne-mladých“ řidičů starších 25 let.

Jak bylo blíže popsáno v teoretické části této práce, řidiči se liší dle věku, zkušenosti i povahy. V praxi se hovoří hlavně o rozdělení řidičů dle jejich věku a zkušeností. Pro účely této práce tak řidiče dělíme do dvou skupin, jsou to tzv. mladí řidiči, tj. řidiči ve věku 18 - 25 let, a tzv. „ne-mladí“ řidiči, tj. řidiči ve věku od 25 let. Hranice věku mladého řidiče 25 let je stanovena jak z pohledu vývojové psychologie, tak z pohledu neurověd (viz teoretická část této práce). Klademe si otázku, zda agrese a strategie zvládnání stresu řidiče souvisí s jeho věkem.

Vzhledem k tématu práce je studie v mnoha oblastech explorační a mapující.

4.1 Cíle práce

Základním cílem diplomové práce je popsat agresi a strategie zvládnání stresu mladých řidičů porovnáním dvou skupin, tedy jedné skupiny mladých řidičů ve věku 18 - 25 let a druhé skupiny tzv. „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let společně se zjištěním případných rozdílů mezi těmito skupinami.

4.2 Hypotézy

Hypotéza 1:

Extrapunitivní směr agrese (E-A) je u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let statisticky významně vyšší než u tzv. „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let.

Hypotéza 2:

Mladí řidiči ve věku 18 – 25 let mají statisticky významně vyšší tendenci k obraně sebe nebo vlastního chování (E-D), než tzv. „ne-mladí“ řidiči ve věku nad 25 let.

Hypotéza 3:

Existuje vztah mezi směrem agrese a celkovými Negativními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Hypotéza 4:

Existuje vztah mezi směrem agrese a celkovými Pozitivními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Hypotéza 5:

Existuje vztah mezi typem agrese a celkovými Pozitivními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Hypotéza 6:

Existuje vztah mezi typem agrese a celkovými Negativními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

4.3 Výzkumné otázky

Výzkumná otázka 1:

Souvisí věk řidiče se směrem agrese dle Rosenzweiga?

Výzkumná otázka 2:

Liší se směr agrese u mladých řidičů ve věku 18-25 let a „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let?

Výzkumná otázka 3:

Souvisí směr agrese mladých řidičů ve věku 18 – 25 let s jejich strategiemi zvládnání stresu?

Výzkumná otázka 4:

Souvisí věk řidiče s typem strategie zvládnání stresu?

Výzkumná otázka 5:

Liší se strategie zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18-25 let a „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let?

5. Metodologický rámec

5.1 Obecné vymezení

Výzkum pracuje s převážně kvantitativní metodologií. U anamnestického dotazníku byla u vyhodnocování několika otázek použita metodologie kvalitativní, avšak do celkových výsledků nejsou tyto poznatky zahrnuty. Kvalitativní část je zde použita pouze pro lepší porozumění celé problematice a snadnější analýze získaných dat z anamnestického dotazníku do popisu souboru. Proto je tento výzkum definován jako čistě kvantitativní.

Kvantitativní výzkum je dle Ferjenčika (2000) konfirmatorní a povětšinou má deduktivní charakter. Výzkumník u kvantitativního výzkumu stojí před mnohoznačností objektu zkoumání a vybírá si proto jen některé podoby, které pečlivě zkoumá. Data mají číselnou podobu pořadových, intervalových nebo poměrových proměnných.

Ke stanovení výzkumného problému této diplomové práce vedl dlouhodobý zájem o problematiku v oblasti dopravní psychologie a relativní ojedinělost výzkumného záměru. Studií, ve kterých se objevují mladí řidiči jako riziková skupina je mnoho (Evans, 2000; Williams, & Shabanova, 2003; Braver, & Trempel 2004; Langford, Bohensky, Koppel, & Newstead, 2008), avšak porovnání této věkové kategorie mladých řidičů ve věku 18-25 let se starší věkovou kategorií nad 25 let v rámci specifického aspektu agrese a strategií zvládání stresu doposud nebylo prozkoumáno u nás v České republice, ani ve světě.

5.2 Design výzkumu

Design výzkumu má podobu korelační studie, která zjišťuje těsnosti vztahů mezi proměnnými (Ferjenčík, 2000).

Byla zvolena metoda parametrické statistiky přesněji T-test pro porovnání dvou skupin proměnných (mladí řidiči 18 – 25 let a tzv. „ne-mladí“ řidiči nad 25 let) a následně korelace vztahů proměnných mezi skupinami a v rámci skupin. Porovnávány mezi sebou byly proměnné dvou skupin z dat projektivního testu Rosenzweig PFT (C-W), z dotazníkové metody Strategie zvládání stresu SVF 78 a ze sociodemografického anamnestického dotazníku.

5.3 Metody získávání dat

Výzkum byl realizován pomocí vytvořeného podnětového sešitu, který se skládal ze tří částí. První část obsahovala titulní list se základními informacemi o průběhu, obsahu a cíli výzkumu společně s anamnestickým dotazníkem o respondentovi. Každý respondent zde musel vyplnit věk, pohlaví, vzdělání, a údaje o své řidičské praxi. Další část obsahovala Rosenzweigův obrázkově frustrační test v revidované verzi PFT (C-W). A poslední část obsahovala dotazník Strategie zvládání stresu SVF 78.

Metodou sběru dat se stal příležitostný výběr a výběr metodou sněhové koule. Příležitostný výběr dle Ferjenčika (2000) je nejčastěji užívaná metoda, která je charakteristická tím, že do vzorku jsou z dané populace vybráni jedinci, kteří jsou právě dostupní. Konkrétně bylo využito služeb autodopravce, který jezdí pravidelné zájezdové linky s různými lidmi. V rámci těchto pravidelných linek byli cestující informováni o výzkumu, výzkumném záměru a s jejich souhlasem byl proveden sběr dat. Tato metoda byla použita převážně u výzkumného souboru řidičů nad 25 let. Metoda sněhové koule, kterou Ferjenčík (2000) popisuje jako metodu, u které je badateli umožněno setkání se s dalšími respondenty na základě nominací od respondentů předešlých, byla použita převážně na výzkumném souboru řidičů 18 - 25 let.

5.3.1 Anamnestický dotazník pro řidiče

V rámci první části anamnestického dotazníku o respondentovi každý respondent vyplnil svůj věk, pohlaví, nejvyšší dosažené vzdělání a rodinný stav. Následovaly otázky na současné zaměstnání, kraj bydliště, rok získání řidičského průkazu, kategorie řidičského průkazu, odhad najetých km za jeden rok, odhad najetých km do dnešní doby, počet zavinění při dopravní nehodě, četnost řízení automobilu a vlastní ohodnocení svých řidičských schopností (viz příloha č. 4).

5.3.2 Rosenzweigův obrázkový frustrační test PFT (C-W)

Rosenzweigův obrázkový frustrační test je projektivní diagnostickou metodou, která se užívá ke zmapování frustrace v běžné zátěži. Ta nastane vždy, když se subjekt setká s nepřekonatelnou překážkou na cestě k uspokojení jakékoliv své potřeby. Základním principem této metody je projekce v rámci jednotlivých dvaceti čtyř komiksových obrázků, které proband nesmí přeskakovat. Na každém z obrázků jsou dvě nebo více postav neutrálního charakteru (např. bez obličejových charakteristik). Postava vlevo vždy informuje o frustraci nebo ji přímo způsobuje postavě vpravo. Proband se vědomě či nevědomě identifikuje s frustrovanou postavou vpravo a na danou frustraci reaguje odpovědí do textového pole nad postavu. Díky této identifikaci promítá do frustrované postavy svoji jedinečnou reaktivitu. Všechny obrázky jsou rozděleny do dvou typů frustrujících situací, a to ego-brzdící a superego-brzdící situace. Vždy je nutné respektovat, jak proband danou situaci sám dekodeval. Ego-brzdící situace jsou takové, ve kterých „nějaká překážka osobní či neosobní ruší, zklamává, ochuzuje či jiným způsobem frustruje probanda“. Superego-brzdící situace jsou takové, v nichž je „subjekt napaden, obžalován, osočen či uražen jinou osobou“ (Čáp, 2010, 10).

Odpovědi respondenta byly skórovány dle standardizovaného postupu. Zjišťují se jednak typy agrese, jednak směry agrese (viz kapitola 2.1). V našem výzkumu byly sledovány oba dva aspekty testu. Závisle proměnnou byl v tomto případě věk řidiče, nezávisle proměnnými byly směry agrese a typy agrese.

5.3.3 Strategie zvládání stresu SVF 78

Dotazník SVF (Stressverarbeitungsfragebogen) jehož zkrácenou verzi SVF 78 vypracovali Wilhelm Janke a Gisela Erdmannová (1997, 2002) a o jejíž překlad se roku 2003 zasloužil Švancara, je vícedimenzionální sebeposuzovací inventář zachycující individuální tendence pro nasazení různých způsobů reagování na stres v zátěžových situacích.

Dotazník SVF 78 umožňuje zachytit způsoby, které jedinec uplatňuje při zpracování a zvládání zátěžových situací. Obsahuje 13 pod-škál: Podhodnocení, Odmítání viny, Odklon, Náhradní uspokojení, Kontrola situace, Kontrola reakcí, Pozitivní sebeinstrukce, Potřeba sociální opory, Vyhýbání se, Úniková tendence, Perseverace, Rezignace a Sebeobviňování. Zpracování dotazníku umožňuje analýzu strategií směřujících k redukci stresu (tzv. pozitivní strategie) nebo vedoucích k zesílení stresu (tzv. negativní strategie). Pro konstrukci dotazníku SVF 78 byla použita vodítka psychických a somatických změn nastupujících v zátěžových situacích. Takovéto procesy jsou nazývány jako strategie zvládání stresu (viz kapitola 3.4). Lze je rozdělit na akční a intrapsychické způsoby. Ty zůstávají stabilní v čase a zajišťují dostačující spolehlivost jejich opakování. Tyto způsoby jsou však také relativně nezávislé na druhu zátěžové situace, což implikuje, „že určité způsoby zpracování stresu nejsou specificky užívány pouze v určitých zátěžových situacích“ (Švancara, 2003, 8).

K provedení testu se využívá stručná srozumitelná instrukce, která záměrně neobsahuje slovo stres. Proband pracuje samostatně.

5.4 Postup zpracování a analýzy dat

Získaná data byla přepsána do sešitu aplikace Microsoft Excel 2013, během přepisu byla provedena formální a logická kontrola dat. Odpovědi na otevřenou otázku: „Co pro Vás znamená řídit automobil“ byly přepsány a zpracovány kvalitativní obsahovou analýzou a kódováním. Všechna data byla dále zpracována v programu STATISTICA, ver. 12.

Byly použity t-testy pro dva nezávislé výběry věkové skupiny 18 – 25 let a skupiny nad 25 let. T-testy byly provedeny k porovnání obou skupin a to jak v rámci Rosenzweigova obrázkově frustračního testu PFT (C-W), tak v rámci dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78. Následně byly jednotlivé skupiny řidičů podrobeny korelaci vybraných proměnných z Rosenzweigova obrázkově frustračního testu PFT (C-W) a z dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78. Na závěr byly obě skupiny dat (mladí řidiči 18 – 25 let a řidiči nad 25 let) podrobeny Spearmanově korelaci pro posouzení vztahu mezi sociodemografickými údaji respondentů a jejich výsledky z Rosenzweigova obrázkově frustračního testu PFT (C-W) a z dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78. Všechny zmíněné testy a jejich výsledky jsou popsány a představeny v kapitole 7.

5.5 Organizace a průběh výzkumu

Sběr dat probíhal tři měsíce, od října do prosince roku 2015. Sběry dat u respondentů v kategorii 18 – 25 let probíhaly individuálně, výběr vzorku metodou sněhové koule. Sběry dat u respondentů v kategorii nad 25 let byly domluveny s majitelem autodopravy, který byl vždy jako řidič přítomen. Majitel autodopravy měl nasmlouvané pravidelné zájezdové cesty s pasažéry dospělého věku, různého pohlaví a zaměstnání. Skupiny se navzájem neznaly. Majitel autodopravy má pouze jeden autobus, se kterým tyto zájezdy vykonával a sám působil jako řidič. Byl požádán o pomoc při sběru dat, kdy výzkumník na zájezdy jezdil vždy s panem řidičem v autobuse a respondentům byl zadán podnětový sešit během jízdy do cílové stanice, při zachování etiky výzkumu dle kapitoly 5.6.

Všem sběrům dat, ať už u respondentů z kategorie 18 – 25 let, tak respondentů z kategorie nad 25 let, byla přítomna stejná osoba výzkumníka. Všem respondentům byly nejprve vždy podány základní informace o účelu sběru dat a byl jim představen podnětový sešit, který jim byl následně rozdán. Když se jednalo o sběr skupinový, který probíhal při sběru v kategorii nad 25 let, byla zdůrazněna samostatnost práce. Byl dán prostor na dotazy. Po případných dotazech respondenti začali pracovat. Mohli postupovat svým tempem. Nebyl dán žádný časový limit. Administrace obvykle trvala 50 – 60 minut včetně instrukcí. Po vyplnění všech částí respondenti podnětový sešit odevzdali výzkumníkovi.

Údaje z podnětových sešitů byly nejprve výzkumníkem zkontrolovány co do úplnosti vyplnění. Na základě této první kontroly bylo vyřazeno celkem 21 respondentů, jejichž podnětové sešity nebyly vyplněny úplně nebo byly vyplněny nepřesně.

5.6 Etické otázky výzkumu

„Pro jakoukoli psychologickou výzkumnou činnost platí, že účastní-li se jí lidé, musí být vždy zajištěna dostatečná ochrana jejich práv a výzkumníci by měli dbát na dodržování obecných základních etických zásad, jako je např. úcta k lidem“ (Kolařík et al., 2015, 47).

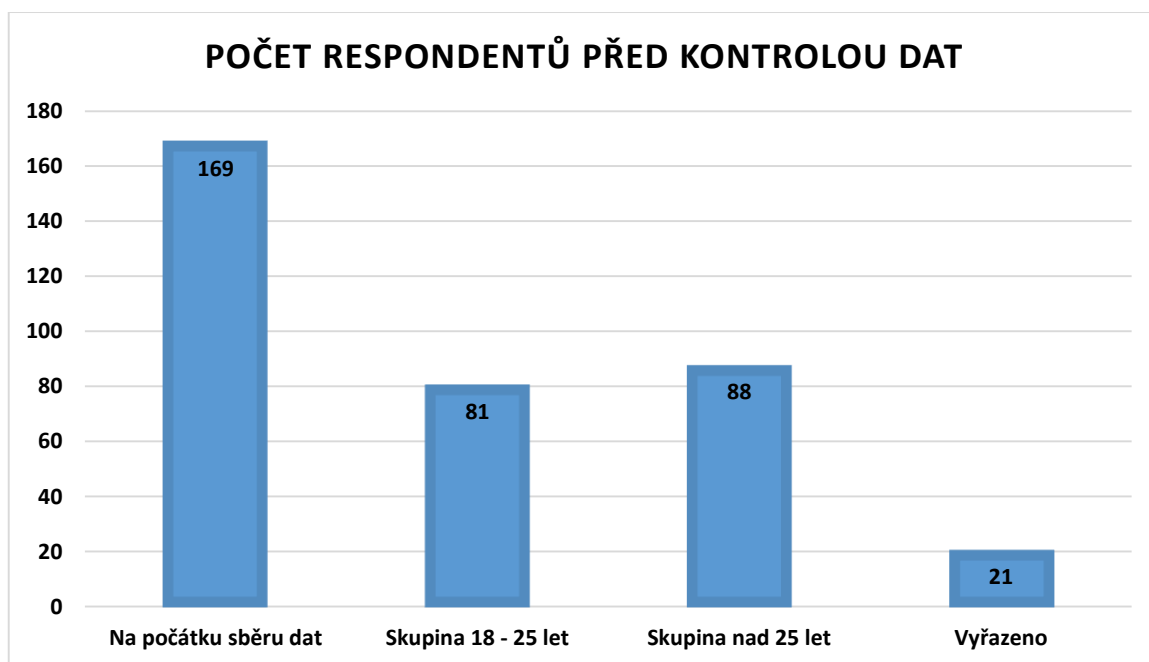
Všichni respondenti se výzkumu zúčastnili dobrovolně. O výzkumu byli informováni prostřednictvím osobní komunikace, a na základě domluvy byl stanoven přesný termín sběru dat. Při sběru dat skupiny respondentů nad 25 let byli respondenti informováni o sběru dat až v momentě před sběrem, avšak všichni měli možnost sběr dat odmítnout. S účastníky byla vedena otevřená komunikace, nebyla jim zamlčena žádná fakta týkající se výzkumu, jeho postupu, zpracování dat či výstupů. Během sběru dat byli účastníci jak písemně, na úvodní straně podnětového sešitu, tak slovně informováni o tom, že výzkum je dobrovolný a že mají možnost během sběru dat kdykoliv odstoupit, anebo se jej vůbec neúčastnit. Této možnosti nikdo nevyužil. Všichni oslovení respondenti podnětové sešity vyplnili. Sběr dat byl anonymní, pro účely statistiky respondenti vyplňovali sociodemografické údaje společně s věkem a pohlavím, avšak výsledky jsou prezentovány v obecné rovině a nikde nejsou spárovány údaje o konkrétním respondentovi, jeho věku, pohlaví či kraji, odkud pochází. Každý z respondentů vyjádřil souhlas s použitím dat tím, že vyplnil úvodní sociodemografický dotazník, na kterém tato informace zazněla a na začátku sběru dat byla všem respondentům řečena výzkumníkem. Celkový sběr dat byl prováděn vždy výhradně za osobní přítomnosti výzkumníka a respondenta. Data byla zpracována výhradně výzkumníkem a přístup k nim má výzkumník společně s vedoucím práce. Nepředpokládá se, že by zde vyvstal etický konflikt vzhledem ke zvolenému tématu.

6. Výzkumný soubor

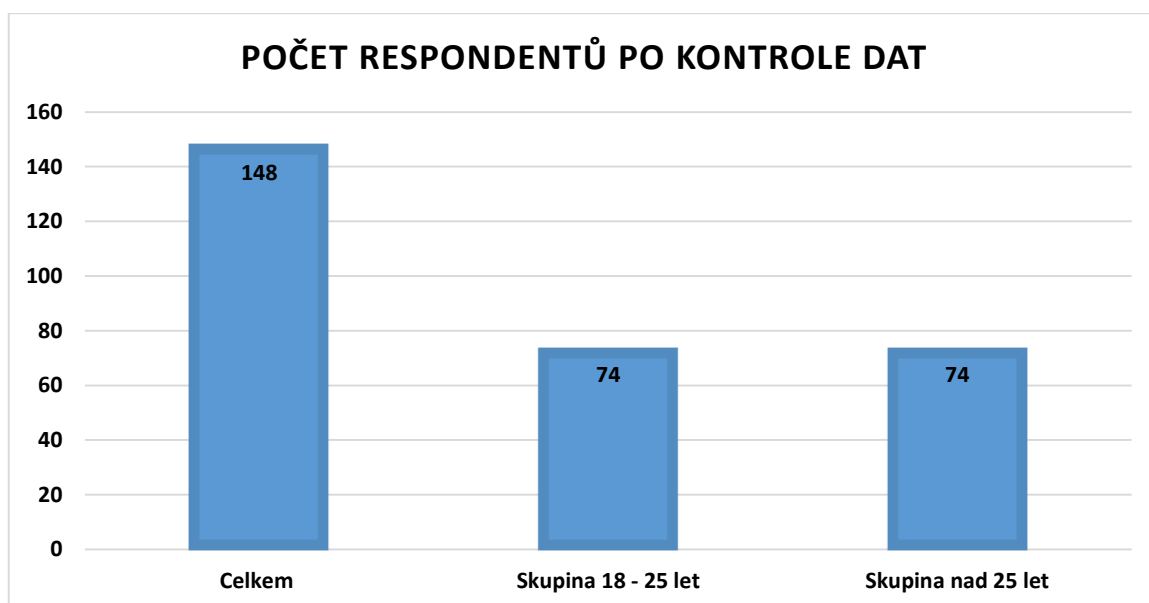
6.1 Cílová populace a výběrový soubor

Cílová populace jsou řidiči osobních automobilů, tedy řidiči od 18 let věku. Výběrovým souborem se stali řidiči osobních automobilů ve dvou skupinách. První skupinu tvořili mladí řidiči ve věku 18 – 25 let, druhou tzv. kontrolní skupinu tvořili tzv. „ne-mladí“ řidiči ve věku nad 25 let. Soubor řidičů byl vybrán metodou příležitostného výběru a metodou sněhové koule.

Sběru dat se zúčastnilo celkem 169 respondentů, z toho 81 respondentů ze skupiny řidičů ve věku 18 – 25 let a 88 respondentů ze skupiny řidičů „ne-mladých“ nad 25 let. Kritériem pro zařazení do výzkumného souboru byl věk a držení řidičského oprávnění skupiny B, tedy oprávnění řídit osobní automobil. Po kontrole dat bylo z celkového počtu respondentů pro výzkumný záměr ponecháno celkem 148 respondentů. Z obou skupin po 74 respondentech (graf č. 1), 21 respondentů bylo z výzkumu vyloučeno pro neúplně či nepřesně vyplněné údaje v podnětovém sešitu (graf č. 2).



Graf č. 1: Počet všech respondentů před kontrolou dat.

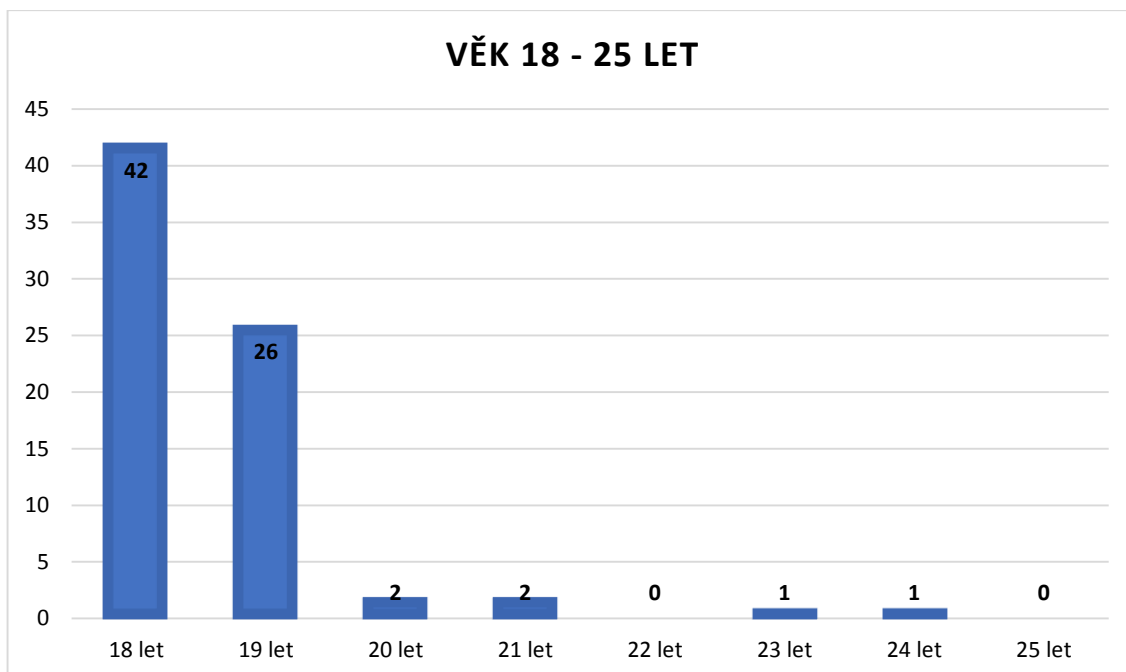


Graf č. 2: Počet všech respondentů po kontrole dat.

6.2 Charakteristika výběrového souboru

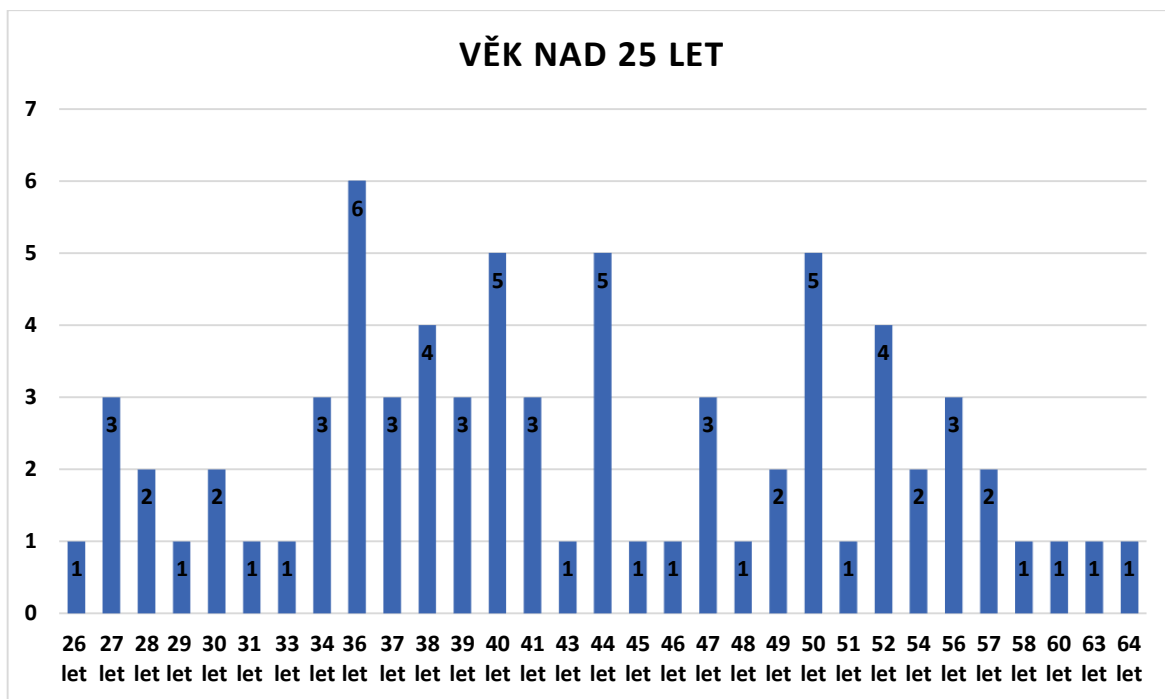
V samotném výzkumu byli řidiči rozděleni do 2 skupin dle věku. První skupinu reprezentovali řidiči ve věku 18 – 25 a druhou skupinu tzv. kontrolní, reprezentovali řidiči nad 25 let.

V rámci první skupiny řidičů bylo věkové rozložení následující: 18 let - 42 respondentů, 19 let - 26 respondentů, 20 let - 2 respondenti, 21 let – respondenti, 23 let - 1 respondent, 24 let - 1 respondent. Toto rozložení znázorňuje graf č. 3. Průměrný věk respondentů v této věkové kategorii byl 18,63 let a medián 18.



Graf č. 3: Rozložení věku řidičů v rámci skupiny řidičů 18 - 25 let věku.

U druhé skupiny nad 25 let bylo věkové rozložení takové: 26 let – 1 respondent, 27 let - 3 respondenti, 28 let - 2 respondenti, 29 let -1 respondent, 30 let – 2 respondenti, 31 let -1 respondent, 33 let - 1 respondent, 34 let - 3 respondenti, 36 let – 6 respondentů, 37 let – 3 respondenti, 38 let – 4 respondenti, 39 let – 3 respondenti, 40 let – 5 respondentů, 41 let – 3 respondenti, 43 let – 1 respondent, 44 let – 5 respondentů, 45 let – 1 respondent, 46 let – 1 respondent, 47 let – 3 respondenti, 48 let – 1 respondent, 49 let – 2 respondenti, 50 let – 5 respondentů, 51 let – 1 respondent, 52 let – 4 respondenti, 54 let – 2 respondenti, 56 let – 3 respondenti, 57 let – 2 respondenti, 58 let – 1 respondent, 60 let – 1 respondent, 63 let – 1 respondent, 64 let – 1 respondent. Toto rozložení znázorňuje graf č. 4. Průměrný věk respondentů v této věkové kategorii byl 42,74 let a medián 41.

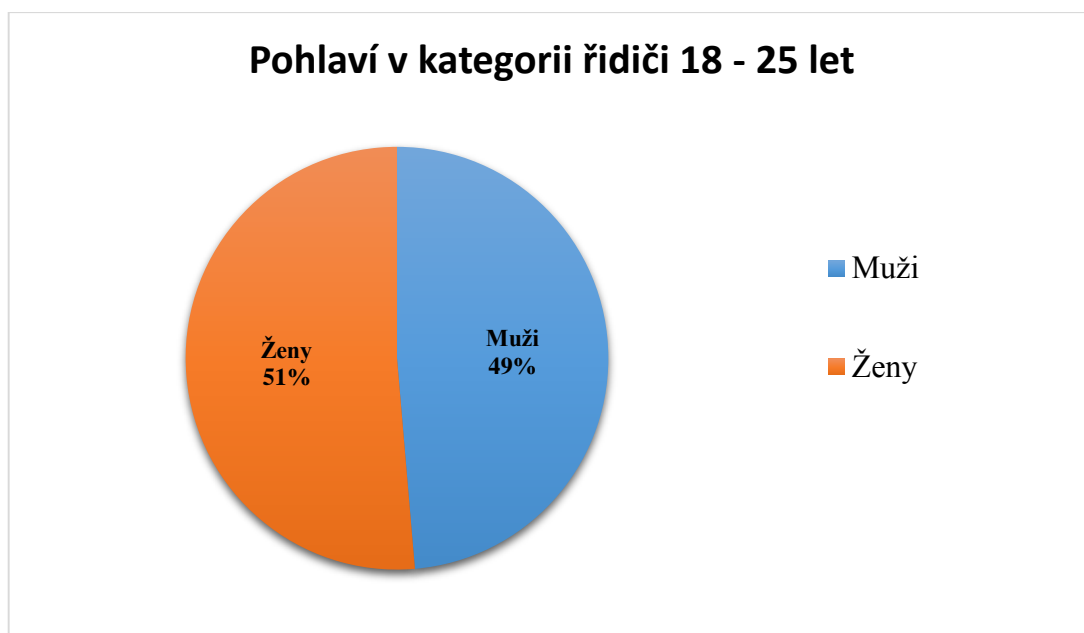


Graf č. 4: Rozložení věku řidičů v rámci kontrolní skupiny řidičů nad 25 let věku.

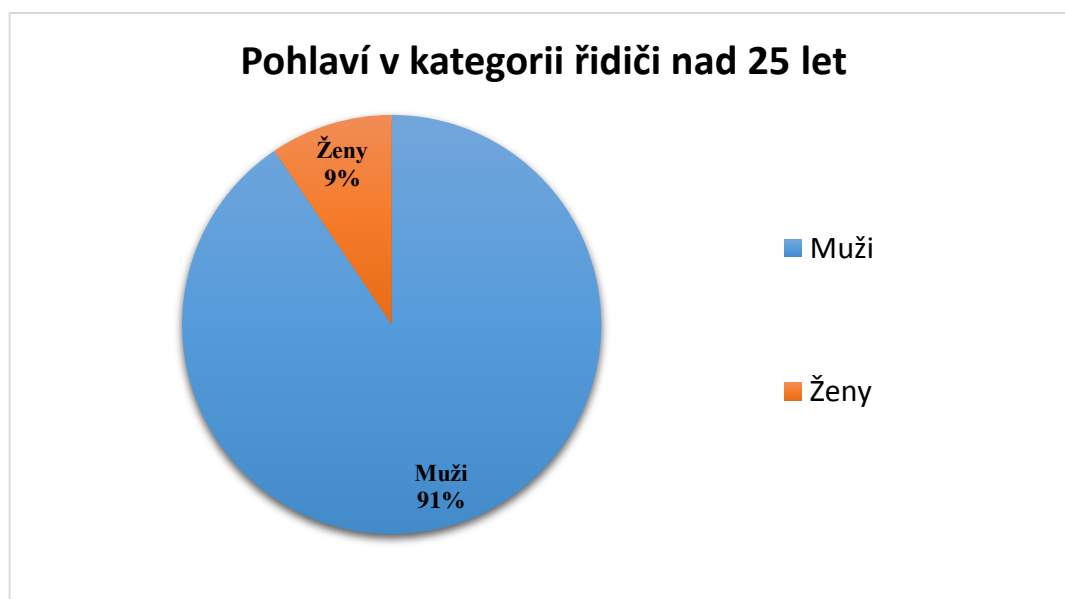
Celkově se sběru dat zúčastnilo 103 mužů a 45 žen (graf č. 5). V kategorii řidičů ve věku 18 – 25 let se sběru dat zúčastnilo 36 mužů a 38 žen (graf č. 6). V rámci druhé kategorie řidičů nad 25 let bylo 67 mužů a 7 žen (graf č. 7).



Graf č. 5: Zastoupení mužů a žen v rámci celkového výzkumného souboru.



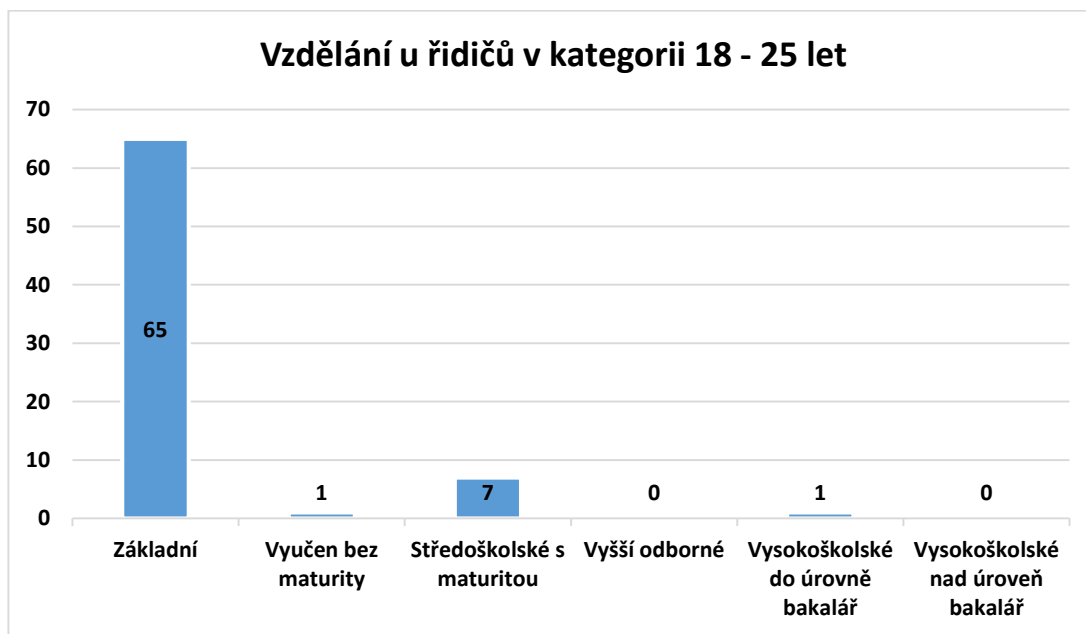
Graf č. 6: Zastoupení mužů a žen v rámci souboru řidičů ve věku 18 – 25 let.



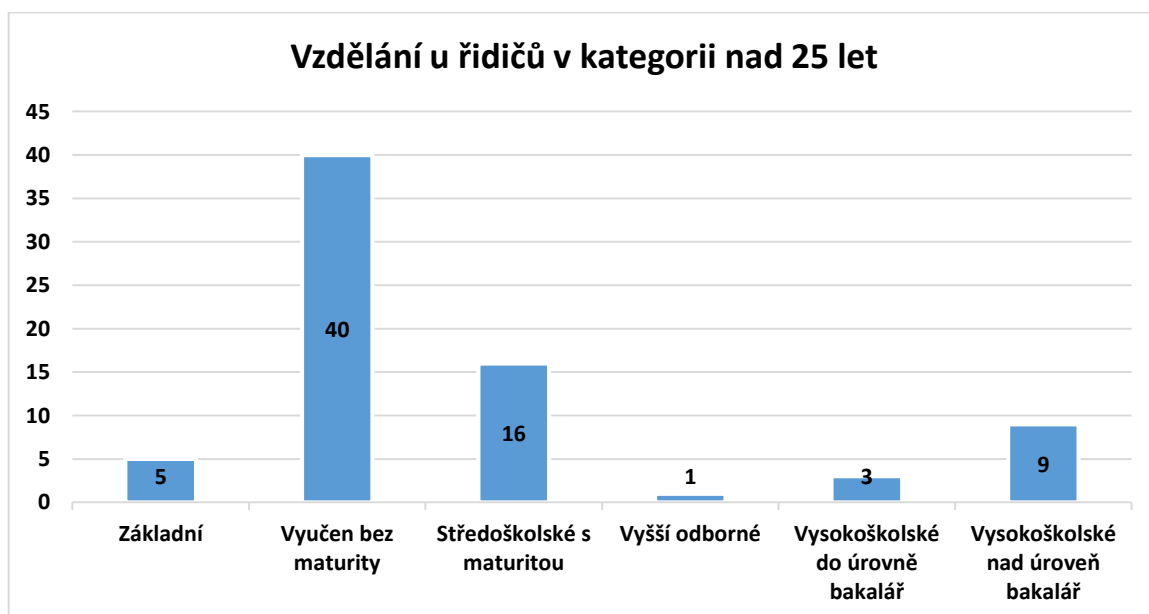
Graf č. 7: Zastoupení mužů a žen v rámci souboru řidičů starších 25 let.

Vzdělání v kategorii řidičů ve věku 18 – 25 let uvedlo 65 respondentů základní, 1 respondent vyučen bez maturity, 7 respondentů uvedlo středoškolské vzdělání s maturitou a 1 respondent vysokoškolské do úrovně bakalář (graf č. 8). V rámci kategorie řidičů nad 25 let

uvedlo vzdělání 5 respondentů základní, 40 respondentů vyučeno bez maturity, 16 respondentů středoškolské s maturitou, 1 respondent vyšší odborné, 3 respondenti vysokoškolské do úrovně bakalář a 9 respondentů vysokoškolské nad úroveň bakalář (graf č. 9).

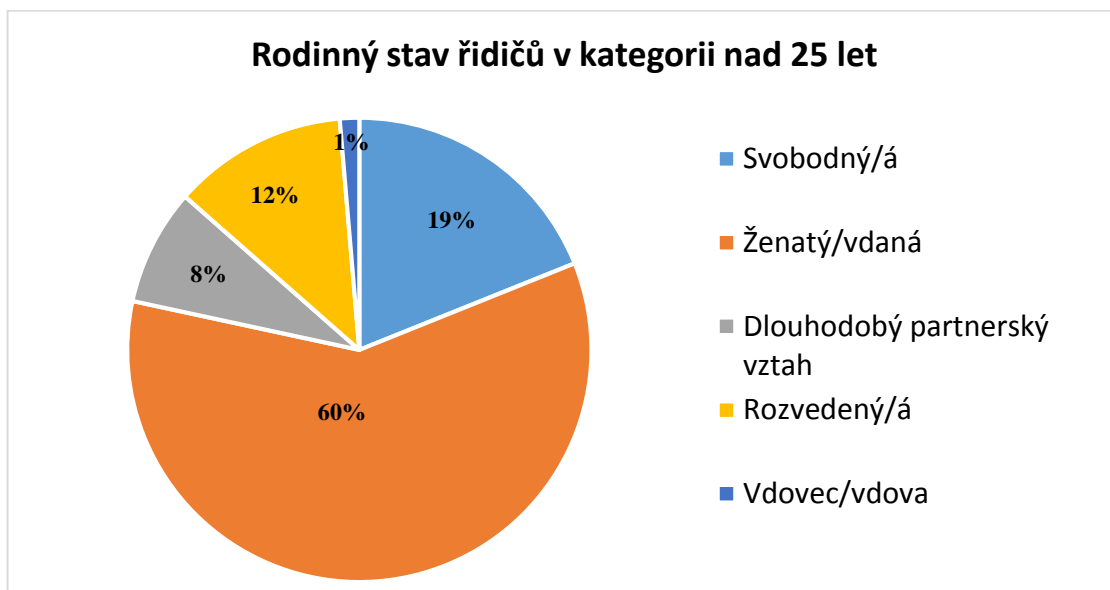


Graf č. 8: Vzdělání v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.



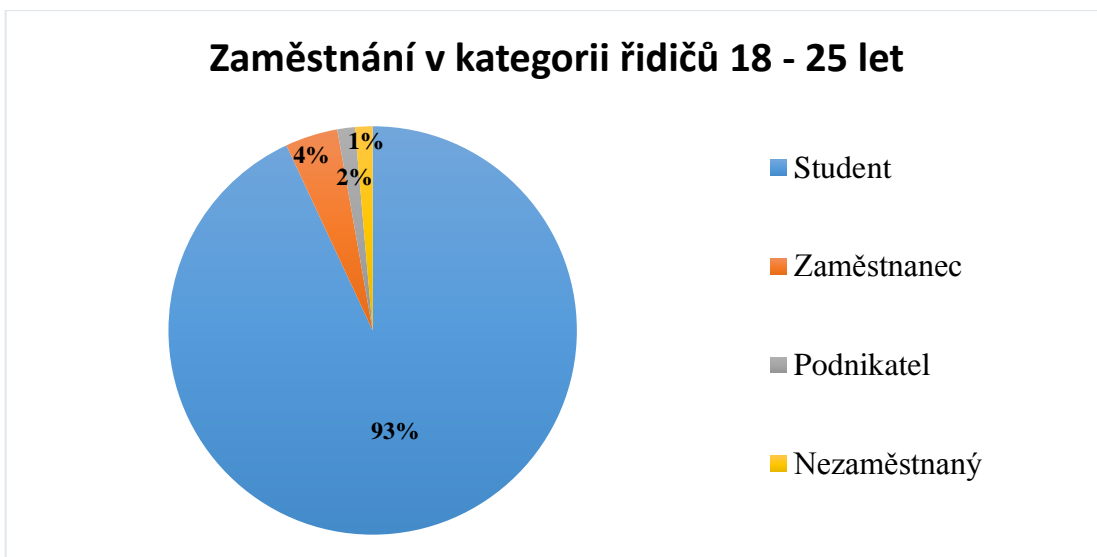
Graf č. 9: Vzdělání v rámci souboru řidičů starších 25 let.

Dalším sociodemografickým údajem byl u obou skupin řidičů rodinný stav. Všichni respondenti v rámci kategorie 18 – 25 let byli svobodní. U kategorie nad 25 let 14 respondentů uvedlo stav svobodný, 44 respondentů uvedlo stav ženatý/vdaná, 6 respondentů uvedlo, že se nachází v dlouhodobém partnerském vztahu, 9 respondentů rozvedených a jeden respondent vdovec (graf č. 10).

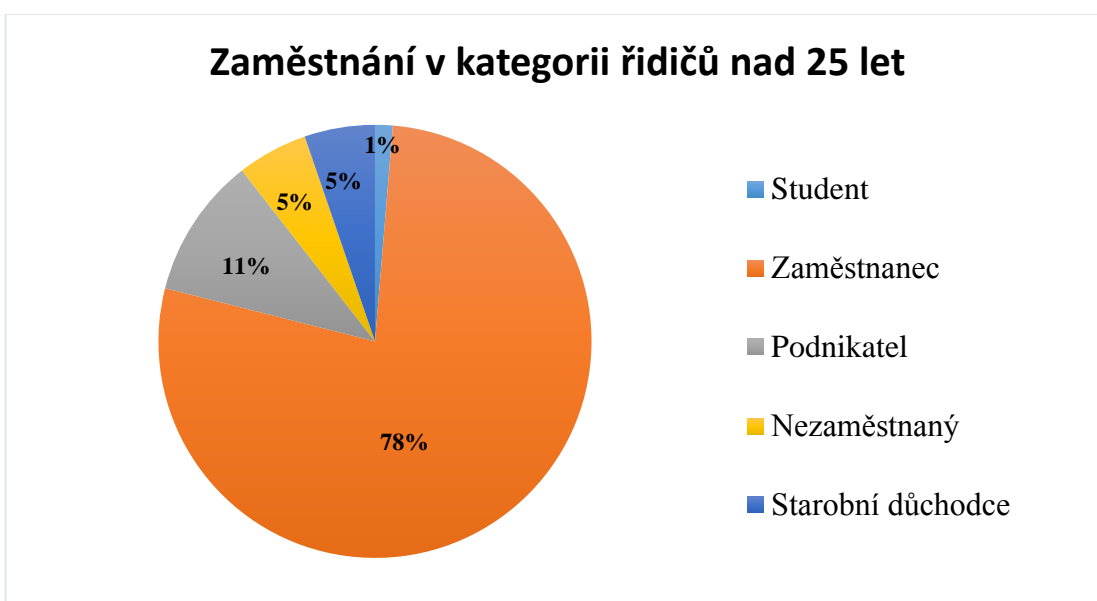


Graf č. 10: Rodinný stav v rámci souboru řidičů starších 25 let.

V rámci položky současného zaměstnání v kategorii řidičů ve věku 18 – 25 let uvedlo 67 respondentů, že jsou studenti, 3 respondenti jsou zaměstnanci, 3 respondenti jsou podnikatelé a 1 respondent je nezaměstnaný (graf č. 11). V kategorii řidičů ve věku nad 25 let uvedl 1 respondent, že je student, 59 respondentů jsou zaměstnanci, 8 respondentů je podnikatelů, 4 respondenti jsou nezaměstnaní a dva jsou ve starobním důchodu (graf č. 12). Mladí řidiči pocházeli převážně z kraje Vysočina (71 respondentů), z Jihomoravského kraje pouze 1 respondent a 3 respondenti z kraje Jihočeského. Tzv. „ne-mladí“ řidiči pocházeli také převážně z kraje Vysočina (65 respondentů), 3 respondenti z Prahy, 1 respondent z Jihočeského kraje, 2 respondenti z Plzeňského kraje a 3 respondenti z kraje Moravskoslezského.

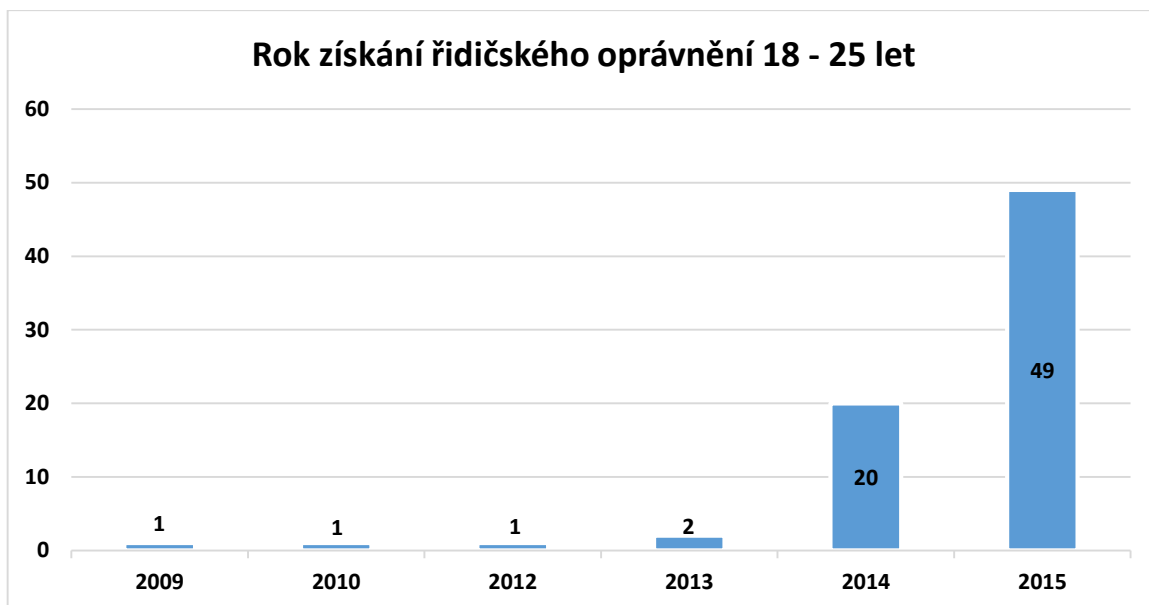


Graf č. 11: Zaměstnaní v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.

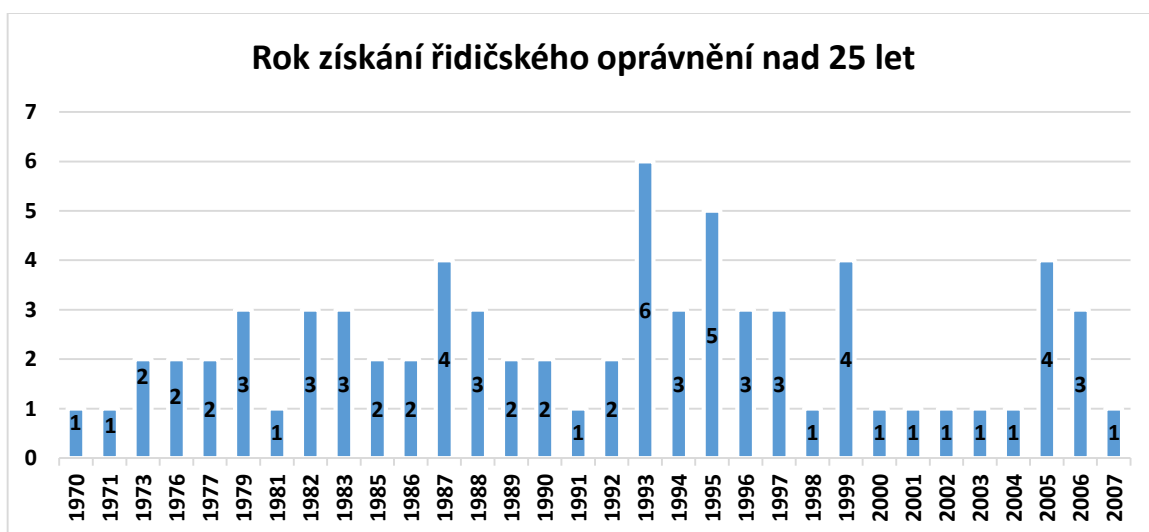


Graf č. 12: Zaměstnaní v rámci souboru řidičů starších 25 let.

Rok získání řidičského průkazu byl v kategorii řidičů 18 – 25 let v rozmezí roku 2009 – 2015 (podrobněji v grafu č. 13) a v kategorii nad 25 let v rozmezí roku 1970 – 2007 (podrobněji v grafu č. 14).



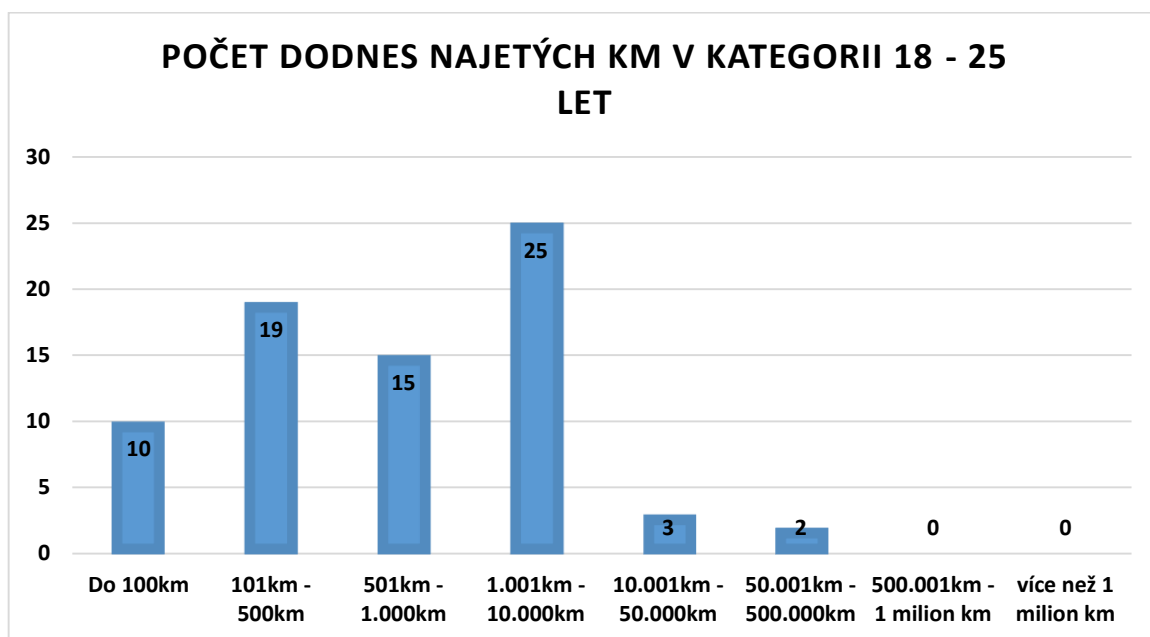
Graf č. 13: Rok získání řidičského oprávnění v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.



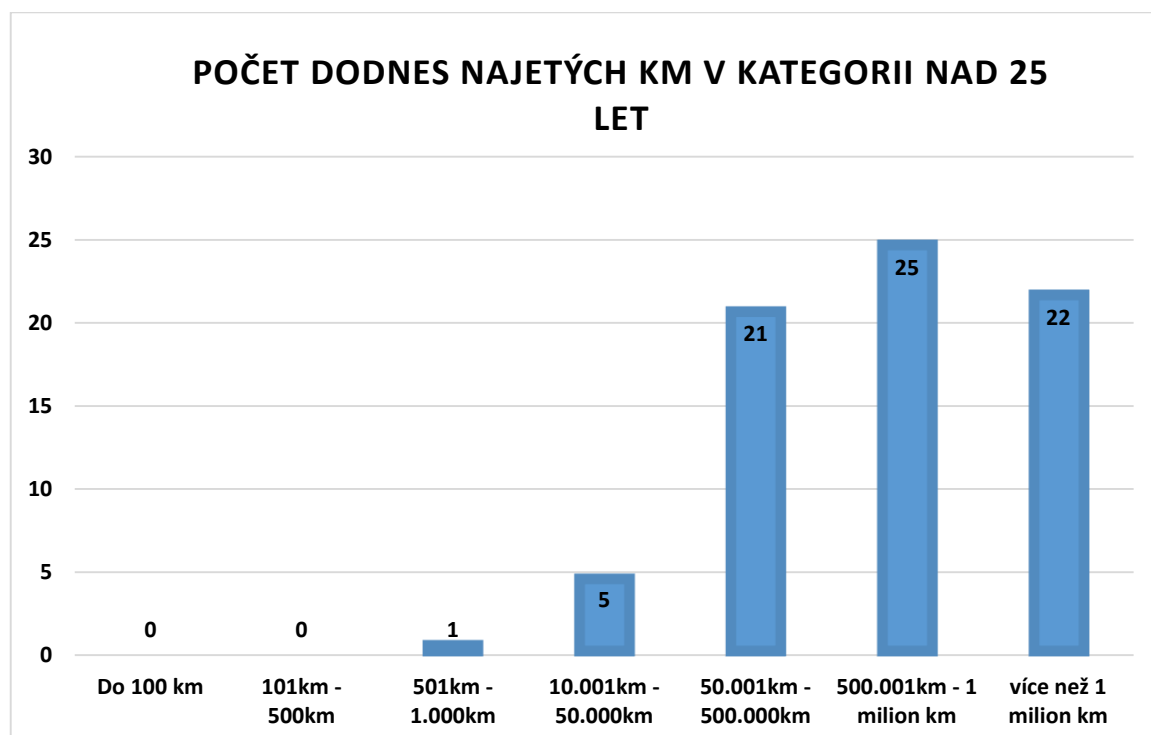
Graf č. 14: Rok získání řidičského oprávnění v rámci souboru řidičů starších 25 let.

Počet najetých km do dnešní doby v kategorii 18 – 25 let byl u deseti respondentů do 100km, u devatenácti respondentů v rozmezí 101km – 500km, u patnácti respondentů v rozmezí 501km – 1.000km, u pětadvaceti respondentů v rozmezí 1.001km – 10.000km, u třech respondentů v rozmezí 10.001km – 50.000km a u dvou respondentů v rozmezí 50.001km – 500.000km. Znázorněno na grafu č. 15. Počet najetých km do dnešní doby v kategorii nad 25 let byl u jednoho respondenta v rozmezí 501km – 1.000km, u pěti respondentů v rozmezí

10.001km – 50.000km, u jednadvaceti respondentů v rozmezí 50.001km – 500.000km, u pětadvaceti respondentů v rozmezí 500.001km – 1 milion km a u dvaadvaceti respondentů v rozmezí více než 1 milion km. Znáznorněno na grafu č. 16.



Graf č. 15: Počet dodnes najetých km v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.

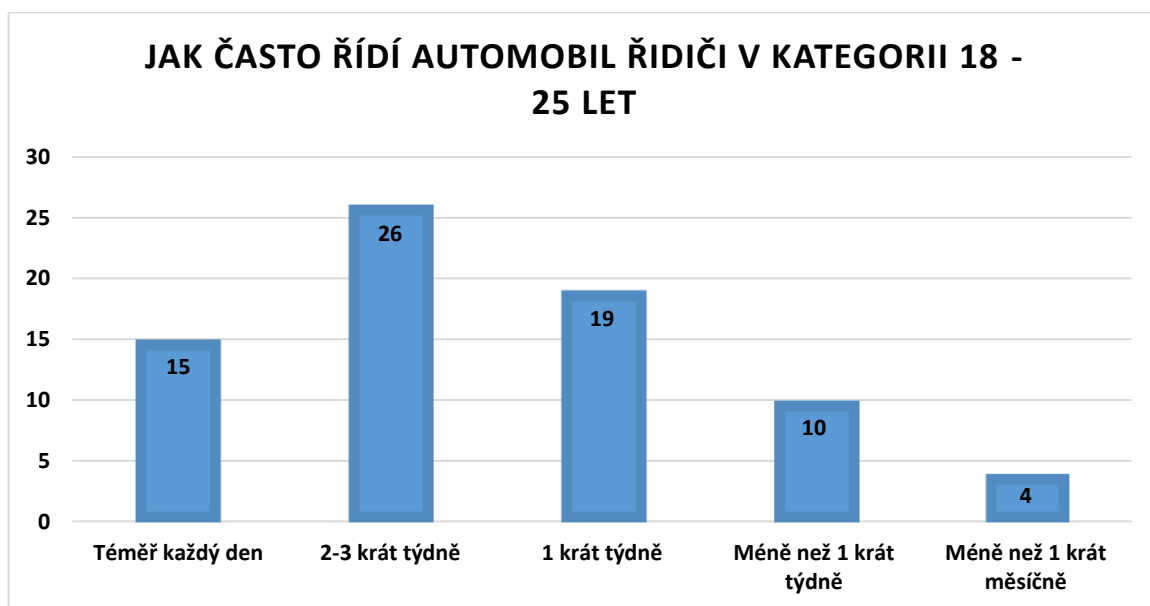


Graf č. 16: Počet dodnes najetých km v rámci souboru řidičů starších 25 let.

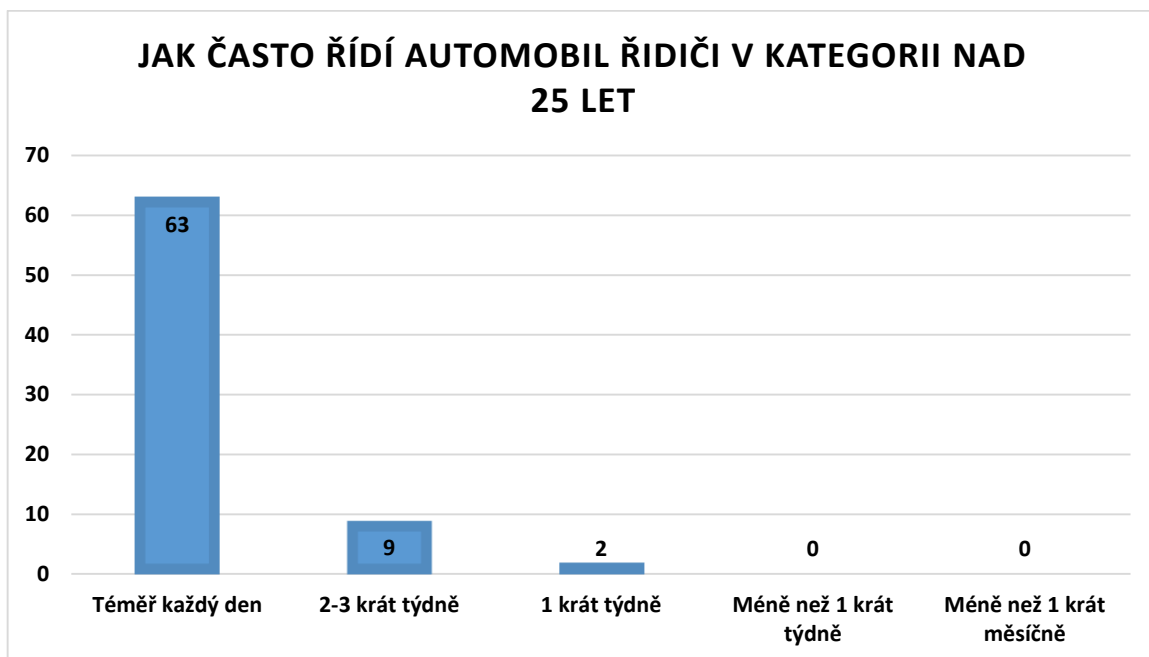
Jeden respondent z kategorie 18 – 25 let zavinil dopravní nehodu, při které byla materiální škoda pod 100.000 Kč, a devatenáct respondentů bylo někdy účastníkem nehody, kterou zavinil někdo jiný. V kategorii řidičů nad 25 let osmadvacet respondentů zavinilo alespoň jednu dopravní nehodu a nichž u dvou respondentů to byla nehoda se zraněním, u zbylých šestadvaceti to byla nehoda s materiální škodou, u čtyřech respondentů nad 100.000 Kč a u zbylých dvaadvaceti respondentů pod 100.000 Kč. Pětačtyřicet respondentů v kategorii nad 25 let bylo někdy účastníkem nehody, kterou zavinil někdo jiný.

V kategorii řidičů 18 – 25 let nikomu doposud nebyl odebrán řidičský průkaz. V kategorii řidičů nad 25 let byl osmi respondentům odebrán v minulosti řidičský průkaz, z toho pěti respondentům za užití alkoholu, jednomu za vybudování a dva respondenti důvod neudali.

Předposlední ze sociodemografických otázek byla, jak často respondenti řídí automobil. V kategorii 18 – 25 let patnáct respondentů řídí téměř každý den, šestadvacet respondentů řídí 2 – 3 krát týdně, devatenáct respondentů řídí 1 krát týdně, deset respondentů řídí méně než 1 krát týdně a čtyři respondenti řídí méně než 1 krát měsíčně (graf č. 17). V kategorii nad 25 let třiašedesát respondentů řídí téměř každý den, devět respondentů řídí 2 – 3 krát týdně a dva respondenti řídí 1 krát týdně (graf č. 18).

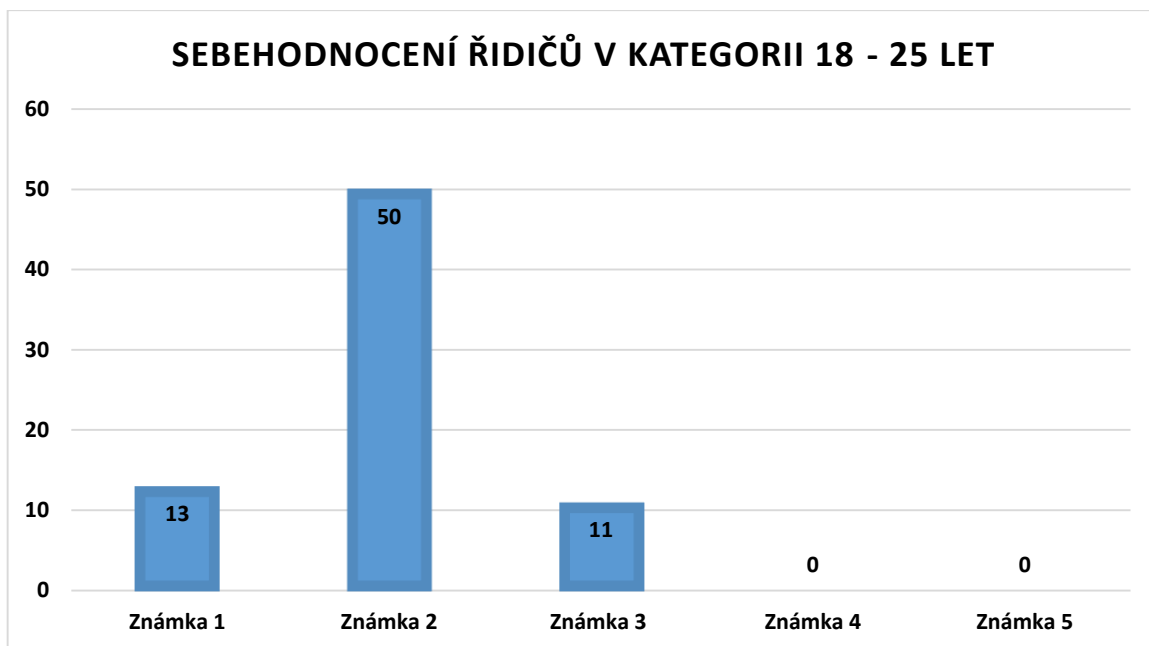


Graf č. 17: Četnost řízení automobilu v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.

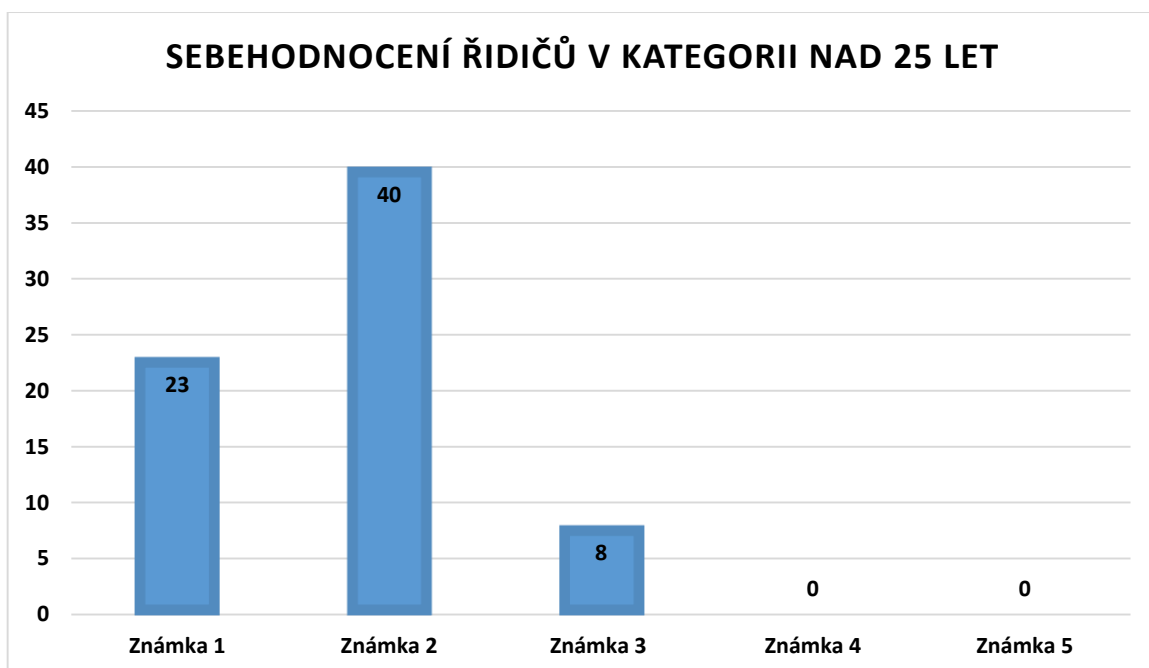


Graf č. 18: Četnost řízení automobilu v rámci souboru řidičů starších 25 let.

Poslední ze sociodemografických otázek byla, jakou známkou (jako ve škole) by řidiči ohodnotili své řidičské schopnosti. Dle grafu č. 19, řidiči v kategorii 18 – 25 let by se ve třinácti případech ohodnotili známkou 1, v padesáti případech známkou 2 a v jedenácti případech známkou 3. Řidiči v kategorii nad 25 let se ve třech případech neohodnotili, třiatdvacet respondentů se ohodnotilo známkou 1, čtyřicet respondentů se ohodnotilo známkou 2 a osm respondentů známkou 3 (graf č. 20).



Graf č. 19: Sebehodnocení řidičů (známkou jako ve škole) v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.



Graf č. 20: Sebehodnocení řidičů (známkou jako ve škole) v rámci souboru řidičů starších 25 let.

V rámci sociodemografického dotazníku byla jedna otázka otevřená, a to „Co pro Vás znamená řídit automobil?“. Respondenti v kategorii 18 – 25 let ve čtyřech případech neodpověděli, tři respondenti berou řízení automobilu jako životní styl, jeden respondent

jako prostředek pro vydělání peněz, čtyřiatřicet respondentů berou řízení automobilu jako nutnost k tomu, aby se dostali z bodu A do bodu B bez cizí pomoci, šestnáct respondentů bere řízení automobilu jako zábavu, odreagování, adrenalin a šestnáct respondentů jako význam napsalo zodpovědnost. Respondenti v rámci kategorie nad 25 let v šesti případech neodpověděli, pět respondentů považuje řízení automobilu za životní styl, jednadvacet respondentů automobil řídí kvůli práci a vydělávání peněz, šestnáct respondentů bere řízení automobilu jako nutnost pro dnešní dobu, čtyři respondenti považují řízení automobilu za svou potřebu a dvaadvacet respondentů řídí pro zábavu, adrenalin a svobodu.

7. Výsledky

7.1 Agrese - její směry a typy

Pomocí t-testu pro dva nezávislé výběry jsme ověřovali, jestli rozdíly na škálách PFT (C-W) mezi skupinami řidičů jsou signifikantní. Červeně vyznačené korelační koeficienty v rámci celé diplomové práce jsou statisticky významné na pětiprocentní hladině významnosti.

Následující tabulka č. 5 znázorňuje výsledky t-testu mezi skupinami mladých řidičů 18 – 25 let a řidičů „ne-mladých“ nad 25 let a jejich směrem a typem agrese. Tabulka ukazuje, že mladí řidiči vykazují vyšší E – D typ agrese, neboli upřednostňování obrany sebe či vlastního chování, $t = 3,08$, $p < 0,001$, s mírou účinku Cohenovo $d = 0,51$ oproti „ne-mladým“ řidičům. A naopak, „ne-mladí“ řidiči vykazují vyšší M – A směr agrese, neboli vyšší snahu o přenesení se přes frustraci, vyhnutí se agresí, $t = 3,47$, $p < 0,001$, Cohenovo $d = 0,57$ než mladí řidiči, A vykazují také vyšší N – P typ agrese, neboli trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení, $t = 4,06$, $p < 0,001$, s mírou účinku Cohenovo $d = - 0,67$.

Proměnné	Průměr mladí řidiči	Průměr „ne-mladí“ řidiči	t	p	Cohenovo d	Sm.odch. mladí řidiči	Sm.odch. „ne-mladí“ řidiči
E-A	4,70	4,18	1,81	0,07	0,30	1,65	1,88
I-A	6,61	6,39	0,66	0,51	0,11	1,86	2,13
M-A	5,81	6,85	-3,47	<0,001	-0,57	1,80	1,84
O-D	6,09	5,81	0,64	0,52	0,11	2,42	2,95
E-D	5,64	4,47	3,08	<0,001	0,51	2,19	2,39
N-P	5,18	6,30	-4,06	<0,001	-0,67	1,56	1,79

Tabulka č. 5: Skór směru a typu agrese Rosenzweigova obrázkově frustračního testu PFT (C-W) a skupin řidičů mladých 18 – 25 let a „ne-mladých“ nad 25 let.

7.2 Strategie zvládání stresu

U dotazníku Strategii zvládání stresu SVF 78 v rámci celkových skóre Pozitivní strategie a Negativní strategie nebyl nalezen v rámci t-testu žádný rozdíl mezi skupinami (tabulka č. 6).

Proměnná	Průměr mladí řidiči	Průměr „ne-mladí“ řidiči	T	P	Cohenovo d	Sm.odch. mladí řidiči	Sm.odch. „ne-mladí“ řidiči
Pozitivní strategie	50,19	53,00	-1,68	0,09	-0,28	9,74	10,54
Negativní strategie	55,76	53,57	1,29	0,20	0,21	10,98	9,69

Tabulka č. 6: Skór Strategie zvládání stresu SVF 78 a skupin řidičů mladých 18 – 25 let a „ne-mladých“ nad 25 let.

U stejného dotazníku však byl měřen skór všech třinácti pod-škál: Podhodnocení, Odmítání viny, Odklon, Náhradní uspokojení, Kontrola situace, Kontrola reakcí, Pozitivní sebeinstrukce, Potřeba sociální opory, Vyhýbání se, Úniková tendence, Perseverace, Rezignace a Sebeobviňování. Z čehož prvních sedm pod-škál (Podhodnocení, Odmítání viny, Odklon, Náhradní uspokojení, Kontrola situace, Kontrola reakcí, Pozitivní sebeinstrukce) spadá pod tzv. Pozitivní strategie zvládání stresu, a poslední čtyři (Úniková tendence, Perseverace, Rezignace a Sebeobviňování) spadají pod tzv. Negativní strategie zvládání stresu. V tabulce č. 7 lze vidět signifikantní rozdíl mezi skupinami mladých a „ne-mladých“ řidičů.

Mladí řidiči vykazovali vyšší skóre na škále Perseverace než řidiči „ne-mladí“, $t = 2,24$, $p = 0,03$, Cohenovo $d = 0,37$. A také na škále Sebeobviňování než řidiči „ne-mladí“, $t = 2,41$, $p = 0,02$, Cohenovo $d = 0,40$.

Naopak nižší skóry vykazovali mladí řidiči na škálách Podhodnocení, Odmítání viny, Odklonu a Náhradního uspokojení. Podhodnocení: $t = 3,40$, $p < 0,001$, Cohenovo $d = -0,56$. Odmítání viny: $t = 2,92$, $p < 0,001$, Cohenovo $d = -0,48$. Odklon: $t = 2,04$, $p = 0,04$, Cohenovo $d = -0,34$. Náhradní uspokojení: $t = 2,11$, $p = 0,04$, Cohenovo $d = -0,35$.

Proměnné	Průměr mladí řidiči	Průměr „ne-mladí“ řidiči	T	P	Cohenovo d	Sm.odch. mladí řidiči	Sm.odch. „ne-mladí“ řidiči
1 Podhodnocení	49,99	55,43	-3,40	<0,001	-0,56	11,48	7,61
2 Odmítání viny	49,38	54,88	-2,92	<0,001	-0,48	12,40	10,40
3 Odklon	47,91	51,16	-2,04	0,04	-0,34	10,23	9,16
4 Náhradní Uspokojení	51,27	54,85	-2,11	0,04	-0,35	9,85	10,75
5 Kontrola situace	47,38	49,35	-1,18	0,24	-0,19	9,55	10,80
6 Kontrola reakcí	49,74	48,36	0,89	0,37	0,15	9,51	9,33
7 Pozitivní sebeinstrukce	46,31	47,72	-0,81	0,42	-0,13	11,10	9,90
8 Potřeba sociální Opory	53,11	51,66	0,88	0,38	0,14	10,73	9,26
9 Vyhybání se	55,00	56,51	-1,13	0,26	-0,19	8,19	8,07
10 Úniková tendence	56,31	54,09	1,50	0,14	0,25	9,04	8,91
11 Perseverace	52,03	48,43	2,24	0,03	0,37	10,09	9,42
12 Rezignace	54,36	52,99	0,85	0,40	0,14	9,21	10,53
13 Sebeobviňování	54,15	49,62	2,41	0,02	0,40	11,29	11,61

Tabulka č. 7: Skór všech škál dotazníku Strategie zvládnání stresu SVF 78 a skupin řidičů mladých 18 – 25 let a „ne-mladých“ nad 25 let.

V rámci korelace uvnitř skupin jsme se zaměřili postupně na obě skupiny řidičů. Nejprve na skupinu řidičů mladých 18 – 25 let, posléze na skupinu řidičů „ne-mladých“ nad 25 let.

Mladí řidiči 18 – 25 let:

U skupiny mladých řidičů 18 – 25 let nebyla zjištěna souvislost mezi dotazníkem PFT (C-W) a skóry škál celkových Pozitivních strategií zvládání stresu a skóry škál celkových Negativních strategií zvládání stresu měřenými dotazníkem SVF 78 (viz tabulka č. 8).

Proměnné	Pozitivní strategie	Negativní strategie
E-A	0,12	0,08
I-A	0,02	0,00
M-A	-0,08	-0,15
O-D	-0,08	-0,12
E-D	0,01	0,03
N-P	0,02	0,09

Tabulka č. 8: Korelace škál Pozitivní strategie a Negativní strategie dotazníku SVF 78 a všech škál testu PFT (C-W) u skupiny mladých řidičů 18 – 25 let.

Avšak v rámci jednotlivých škál dotazníku SFV 78 souvislost se škálami testu PFT (C-W) zjištěna byla. Souvislosti ukazují tabulky č. 9, č. 10, č. 11:

Proměnné	Průměr mladí řidiči	r(X,Y)	r ²	t	P
O – D	6,09				
Vyhýbání se	55,00	-0,28	0,08	-2,47	0,02

Tabulka č. 9: Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a typu agrese O – D testu PFT (C-W) u skupiny mladých řidičů 18 – 25 let.

Tabulka č. 9 znázorňuje signifikantní souvislost mezi O - D (obstacle-dominance), neboli převládání překážky z dotazníku PFT (C-W) a škálou vyhýbání se z dotazníku SVF 78. V rámci skupiny mladých řidičů 18 – 25 let je tento vztah signifikantní, tedy řidiči v této kategorii vykazující známky O-D typu agrese, mají výrazný typ strategie zvládání stresu Vyhýbání se.

Tabulka č. 10 znázorňuje podobnou souvislost avšak u typu agrese E - D (ego/etho-defense), neboli obranou sebe či vlastního chování z dotazníku PFT (C-W) se škálou Vyhýbání se z dotazníku SVF 78.

Proměnné	Průměr mladí řidiči	r(X,Y)	r ²	t	P
E – D	5,64				
Vyhýbání se	55,00	0,31	0,10	2,76	0,01

Tabulka č. 10: Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a typu agrese E – D testu PFT (C-W) u skupiny mladých řidičů 18 – 25 let.

Tabulka č. 11 znázorňuje signifikantní souvislost mezi E - D (ego/etho-defense), neboli obranou sebe či vlastního chování z dotazníku PFT (C-W) a škálou Pozitivní sebeinstrukce z dotazníku SVF 78. V rámci skupiny mladých řidičů 18 – 25 let je tento vztah signifikantní, tedy řidiči v této kategorii vykazující známky E - D typu agrese, mají výrazný typ strategie zvládání stresu Pozitivní sebeinstrukce.

Proměnné	Průměr mladí řidiči	r(X,Y)	r ²	t	P
E – D	5,64				
Pozitivní sebeinstrukce	46,31	-0,23	0,05	-2,01	0,05

Tabulka č. 11: Korelace škály Pozitivní sebeinstrukce dotazníku SVF 78 a typu agrese E – D testu PFT (C-W) u skupiny mladých řidičů 18 – 25 let.

„Ne-mladí“ řidiči nad 25 let:

U skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let byla zjištěna souvislost mezi dotazníkem PFT (C-W) a skóry škál celkových Pozitivních strategií zvládání stresu a skóry škál celkových Negativních strategií zvládání stresu měřenými dotazníkem SVF 78 pouze ve škále Pozitivní strategie zvládání stresu v souvislosti s typem agrese N – P (need-persistence), neboli trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení (viz tabulka č. 12).

Proměnné	Pozitivní strategie	Negativní strategie
E-A	-0,12	-0,11
I-A	0,18	0,14
M-A	-0,03	0,03
O-D	-0,09	-0,15
E-D	-0,08	0,05
N-P	0,36	0,16

Tabulka č. 12: Korelace škál Pozitivní strategie a Negativní strategie dotazníku SVF 78 a všech škál testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

U skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let byly však konkrétněji zjištěny souvislosti v rámci jednotlivých škál dotazníku SFV 78 a testem PFT (C-W). Tyto souvislosti ukazují tabulky č. 13 – č. 23:

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
E – A	4,18				
Vyhýbání se	56,51	-0,24	0,06	-2,13	0,04

Tabulka č. 13: Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a směru agrese E – A testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Tabulka č. 13 znázorňuje signifikantní souvislost mezi směrem agrese E - A (extraggression), tedy kdy agrese směřuje na okolí, z dotazníku PFT (C-W) a škálou Vyhýbání se z dotazníku SVF 78. V rámci skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let je tento vztah signifikantní, tedy řidiči v této kategorii když vykazují známky E – A směru agrese, je u nich výrazný typ strategie zvládání stresu Vyhýbání se. Stejně tak je tato strategie zvládání stresu výrazná u řidičů se směrem agrese I - A (intraggression), neboli když mají agresi zaměřenou na vlastní osobu. Tento vztah znázorňuje tabulka č. 14:

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
I – A	6,39				
Vyhýbání se	56,51	0,28	0,08	2,51	0,01

Tabulka č. 14: Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a směru agrese I – A testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Vztah řidičů se směrem agrese I - A (intraggression), tedy s agresi zaměřenou na vlastní osobu v souvislosti se strategií zvládání stresu zaměřenou na „Kontrolu situace“ znázorňuje tabulka č. 15. „Ne-mladí“ řidiči nad 25 let vykazující směr agrese zaměřen na vlastní osobu, volí kontrolu situace jako svoji hlavní strategii zvládání stresu. Tuto strategii zvládání stresu však volí také „ne-mladí“ řidiči s převládajícím typem agrese O - D (obstacle-dominance), u kterých převládá překážka. Tento vztah znázorňuje tabulka č. 16.

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
I – A	6,39				
Kontrola situace	49,35	0,28	0,08	2,50	0,01

Tabulka č. 15: Korelace škály Kontrola situace dotazníku SVF 78 a směru agrese I – A testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
O – D	5,81				
Kontrola situace	49,35	-0,27	0,07	-2,35	0,02

Tabulka č. 16: Korelace škály Kontrola situace dotazníku SVF 78 a typu agrese O - D testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Nejsilnější a nejčastější souvislost u „ne-mladých“ řidičů skupiny nad 25 let se objevovala u typu agrese N - P (need-persistence), neboli u takovýchto řidičů převládá trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení. Tento typ agrese u „ne-mladých“ řidičů nad 25 let souvisí se strategiemi zvládnání stresu v podobě Odmítání viny (tabulka č. 17), Odklonu (tabulka č. 18), Kontroly situace (tabulka č. 19), Kontroly reakce (tabulka č. 20), Pozitivní sebeinstrukcí (tabulka č. 21) a Vyhýbání se (tabulka č. 22).

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
N – P	6,30				
Odmítání viny	54,88	0,24	0,06	2,08	0,04

Tabulka č. 17: Korelace škály Odmítání viny dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
N – P	6,30				
Odklon	51,16	0,31	0,10	2,79	0,01

Tabulka č. 18: Korelace škály Odklon dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
N – P	6,30				
Kontrola situace	49,35	0,36	0,13	3,31	< 0,001

Tabulka č. 19: Korelace škály Kontrola situace dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
N – P	6,30				
Kontrola reakcí	48,36	0,28	0,08	2,46	0,02

Tabulka č. 20: Korelace škály Kontrola reakcí dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
N – P	6,30				
Pozitivní sebeinstrukce	47,72	0,24	0,06	2,13	0,04

Tabulka č. 21: Korelace škály Pozitivní sebeinstrukce dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
N – P	6,30				
Vyhýbání se	56,51	0,37	0,14	3,41	< 0,001

Tabulka č. 22: Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Souhrnně u „ne-mladých“ řidičů skupiny nad 25 let se objevovaly u typu agrese N - P (need-persistence) Pozitivní strategie zvládnání stresu (tabulka č. 23):

Proměnné	Průměr „ne-mladí“ řidiči	r(X,Y)	r ²	t	p
N – P	6,30				
Pozitivní strategie	53,00	0,36	0,13	3,30	< 0,001

Tabulka č. 23: Korelace škály Pozitivní strategie dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

7.3 Sociodemografické charakteristiky

V rámci T-testu a Spearmanovy korelace sociodemografických údajů společně se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) bylo u mladých řidičů 18 – 25 let signifikantních několik hodnot.

Z tabulky č. 24 vyplývá, že v rámci skupiny mladých řidičů 18 – 25 let hrálo v souvislosti se směry agrese E – A a I – A roli pohlaví. Tedy ženy vykazovaly nižší hodnoty ve směru agrese E – A než muži. Ale vykazovaly vyšší hodnoty ve směru agrese I – A než muži.

	Průměr muži	Průměr ženy	t	p
N-P	5,19	5,16	0,10	0,92
E-D	5,50	5,76	-0,51	0,61
O-D	6,36	5,84	0,92	0,36
M-A	5,69	5,92	-0,54	0,59
I-A	5,86	7,32	-3,64	0,00
E-A	5,19	4,24	2,59	0,01
Negativní strategie	54,14	57,29	-1,24	0,22
Pozitivní strategie	51,08	49,34	0,77	0,45
Sebeobviňování	53,92	54,37	-0,17	0,86
Rezignace	54,67	54,08	0,27	0,79
Perseverace	51,44	52,58	-0,48	0,63
Úniková tendence	54,75	57,79	-1,46	0,15
Vyhýbání se	55,44	54,58	0,45	0,65
Potřeba sociální opory	52,83	53,37	-0,21	0,83

Pozitivní sebeinstrukce	47,06	45,61	0,56	0,58
Kontrola reakcí	48,25	51,16	-1,32	0,19
Kontrola situace	47,19	47,55	-0,16	0,87
Náhradní uspokojení	52,58	50,03	1,12	0,27
Odklon	49,31	46,58	1,15	0,25
Odmítání viny	51,31	47,55	1,31	0,20
Podhodnocení	52,06	48,03	1,52	0,13

Tabulka č. 24: T-test pohlaví se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) u mladých řidičů 18 – 25 let.

Z tabulky č. 25 vyplývá, že v rámci skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let hrály v souvislosti s pohlavím roli Strategie zvládání stresu, a to konkrétně Pozitivní sebeinstrukce a Kontrola reakcí. Tedy ženy vykazovaly v obou strategiích nižší hodnoty než muži.

	Průměr muži	Průměr ženy	t	p
N-P	6,30	6,29	0,02	0,99
E-D	4,34	5,71	-1,46	0,15
O-D	5,94	4,57	1,17	0,25
M-A	6,87	6,71	0,21	0,84
I-A	6,31	7,14	-0,98	0,33
E-A	4,24	3,57	0,89	0,38
Negativní strategie	53,81	51,29	0,65	0,52
Pozitivní strategie	52,34	59,29	-1,68	0,10
Sebeobviňování	49,78	48,14	0,35	0,73
Rezignace	53,22	50,71	0,60	0,55
Perseverace	48,76	45,29	0,93	0,36

Úniková tendence	53,97	55,29	-0,37	0,71
Vyhýbání se	56,06	60,86	-1,51	0,14
Potřeba sociální opory	51,58	52,43	-0,23	0,82
Pozitivní sebeinstrukce	46,70	57,43	-2,86	0,01
Kontrola reakcí	47,63	55,43	-2,16	0,03
Kontrola situace	48,75	55,14	-1,50	0,14
Náhradní uspokojení	54,64	56,86	-0,52	0,61
Odklon	50,84	54,29	-0,95	0,35
Odmítání viny	54,99	53,86	0,27	0,79
Podhodnocení	55,61	53,71	0,63	0,53

Tabulka č. 25: T-test pohlaví se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) u „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

U skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let se dále v rámci Spearmanovy korelace sociodemografických údajů se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) ukázaly souvislosti i s věkem a směrem agrese E – A a N – P. Čím vyšší věk respondenti měli, tím nižší E – A směr agrese vykazovali. Kdežto u typu agrese N – P tomu bylo právě naopak. Další souvislost nastala s nejvyšším dosaženým vzděláním a typem agrese O – D a to tak, že čím vyšší respondenti měli dosažené vzdělání, tím nižší vykazovali známky typu agrese O – D. Tyto souvislosti ukazuje tabulka č. 26:

Dvojice proměnných u „ne-mladých“ řidičů	Spearman (R)	t(N-2)	p-hodn.
Věk: & E-A	-0,25	-2,20	0,03
Věk: & N-P	0,24	2,11	0,04
Nejvyšší dosažené vzdělání: & O-D	-0,25	-2,16	0,03

Tabulka č. 26: Korelace sociodemografického dotazníku se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) u „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.

Dále bylo u mladých řidičů 18 – 25 let zjištěno, že čím více najeli do dnes km, tím méně užívají celkových negativních strategií zvládnání stresu. Avšak statisticky významně více se u nich objevuje směr agrese E – A, statisticky významně méně směr agrese I – A i méně směr agrese M – A. A také čím horší známku si respondenti v této kategorii za své řídičské schopnosti udělili, tím statisticky méně užívají celkových pozitivních strategií zvládnání stresu (tabulka č. 27). U „ne-mladých“ řidičů nad 25 let se v těchto sociodemografických škálách nenašla žádná signifikantní souvislost.

Dvojice proměnných u mladý řidičů	Spearman (R)	t(N-2)	p-hodn.
Kolik km do dnes: & NEG Negativní strategie	-0,25	-2,19	0,03
Kolik km do dnes: & E-A	0,33	2,99	0,00
Kolik km do dnes: & I-A	-0,35	-3,22	0,00
Kolik km do dnes: & M-A	-0,24	-2,10	0,04
Známka svého hodnocení: & POZ Pozitivní strategie	-0,31	-2,72	0,01

Tabulka č. 27: Korelace sociodemografického dotazníku se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) u mladých řidičů 18 - 25 let.

8. K platnosti hypotéz

Hypotéza 1:

Extrapunitivní směr agrese (E-A) je u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let statisticky významně vyšší než u tzv. „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let.

Hypotézu nepřijímáme.

Hypotéza 2:

Mladí řidiči ve věku 18 – 25 let mají statisticky významně vyšší tendenci k obraně sebe nebo vlastního chování (E-D), než tzv. „ne-mladí“ řidiči ve věku nad 25 let.

Hypotézu přijímáme.

Hypotéza 3:

Existuje vztah mezi směrem agrese a celkovými Negativními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Hypotézu nepřijímáme.

Hypotéza 4:

Existuje vztah mezi směrem agrese a celkovými Pozitivními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Hypotézu nepřijímáme.

Hypotéza 5:

Existuje vztah mezi typem agrese a celkovými Pozitivními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Hypotézu nepřijímáme.

Hypotéza 6:

Existuje vztah mezi typem agrese a celkovými Negativními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Hypotézu nepřijímáme.

9. Odpovědi na výzkumné otázky

Výzkumná otázka 1:

Souvisí věk řidiče se směrem agrese dle Rosenzweiga?

U skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let se našla souvislosti s věkem a směrem agrese E – A (agrese směřující na okolí) a N – P (trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení). Čím vyšší věk respondenti měli, tím nižší E – A směr agrese vykazovali. Kdežto u typu agrese N – P tomu bylo právě naopak.

Výzkumná otázka 2:

Liší se směry či typy agrese u mladých řidičů ve věku 18-25 let a „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let?

Ano, liší. Mladí řidiči vykazují vyšší E – D typ agrese, neboli upřednostňování obrany sebe či vlastního chování oproti „ne-mladým“ řidičům. A naopak, „ne-mladí“ řidiči vykazují vyšší M – A směr agrese, neboli vyšší snahu o přenesení se přes frustraci, vyhnutí se agresi a vyšší N – P typ agrese, neboli trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení než mladí řidiči.

Výzkumná otázka 3:

Souvisí směr či typ agrese mladých řidičů ve věku 18 – 25 let s jejich strategiemi zvládnání stresu?

Nesouvisí. U skupiny mladých řidičů 18 – 25 let nebyla zjištěna souvislost mezi dotazníkem PTF (C-W) a skóry škál celkových Pozitivních strategií zvládnání stresu a skóry škál celkových Negativních strategií zvládnání stresu měřenými dotazníkem SVF 78.

Výzkumná otázka 4:

Souvisí věk řidiče s typem strategie zvládnání stresu?

Nesouvisí. U skupiny mladých řidičů 18 – 25 let ani u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let nebyla nalezena souvislost mezi věkem a skóry škál celkových Pozitivních strategií zvládnání stresu a skóry škál celkových Negativních strategií zvládnání stresu měřenými dotazníkem SVF 78.

Výzkumná otázka 5:

Liší se strategie zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18-25 let a „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let?

Ano, liší. Mladí řidiči vykazovali vyšší skóry na škále Perseverace a také na škále Sebeobviňování než řidiči „ne-mladí“. A naopak vykazovali nižší skóry na škálách Podhodnocení, Odmítání viny, Odklonu a Náhradního uspokojení.

10. Diskuze

Záměrem výzkumu bylo zmapování agrese a strategií zvládnání stresu mladých řidičů ve věku 18 – 25 let. Tato věková skupina tvoří jednu z nejrizikovějších skupin řidičů. Dopravní psychologové se s rizikovými řidiči dostávají často do kontaktu v rámci dopravně psychologického vyšetření. Výzkumný záměr tedy spadá do oblasti dopravní psychologie.

Takto postavený výzkum by se dal pojmut jako pilotní fáze, jako základna pro další pokračující výzkum, proto bylo nutné mít data velmi podrobně zpracována. Mladý řidič byl pro účel této diplomové práce definován věkem 18 – 25 let, což se shoduje s definicemi mladého řidiče v zahraničních studiích (Rothe, 1991; Tefft, 2008). Takto ohraničená věková skupina řidičů se ve vyšší míře zapojuje do dopravních nehod jak v zahraničí (Tefft, 2008), tak i v ČR (statistiky ŘSDP PP ČR). Výzkum byl proveden na dvou skupinách řidičů. Na skupině řidičů ve věku 18 – 25 let, a jako kontrolní skupina pro tento výzkum byla zvolena skupina řidičů tzv. „ne-mladých“ s věkem nad 25 let. Pojem „ne-mladý“ řidič byl nejprve zvolen jako pracovní název, avšak byl ponechán, protože nebylo nalezeno jiné synonymum, které by tuto skupinu lépe charakterizovalo. Nevyváženost četnosti zastoupení ve věkových kategoriích v rámci obou skupin je vysvětlitelná na základě zvolené metody příležitostného výběru, a výběru pomocí sněhové koule, u kterých byl kritériem pouze věk respondentů. U skupiny mladých řidičů respondenti museli splňovat rozmezí věku 18 – 25 let a četnost zastoupení bylo nejvíce ve věku 18 let a 19 let (podrobněji lze zastoupení věku vidět na grafu č. 3). K těmto věkovým kategoriím byla zvolenými metodami sběru dat nejsnazší dostupnost. U „ne-mladých“ řidičů se četnost věkového rozmezí vcelku rovnoměrně rozložila, což lze vidět na grafu č. 4.

Jak již bylo řečeno, mladí řidiči tvoří jednu z nejrizikovějších skupin řidičů, nejen v ČR, ale i ve světě. Příčiny lze najít jak díky sociálnímu aspektu, vývojovému aspektu, tak díky nezkušenosti, která mladé řidiče často doprovází. Rizikovost mladých řidičů s věkem sice klesá, čemuž se věnují studie Evanse (2000), Williamse a Shabanové (2003), Bravera a Trepela (2004), Langforda, Bohenskyho, Koppela a Newsteda (2008) v kapitole 1.2, ale stále tento fenomén zůstává velmi ožehavým tématem. Důkazem toho jsou statistiky Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR napříč celou první kapitolou této práce, na kterých lze zcela jasně vidět jejich časté zapojení do dopravních nehod, i to, jak nejčastěji vypadá taková nehoda mladého člověka. Věk o řidičích vypovídá mnoho, avšak

vyšší četnost zapojení do dopravních nehod není dána pouze mladým věkem řidičů, ale i délkou jejich praxe v řízení. Nejrizikovější skupina je tedy jak nejmladší, tak povětšinou s nejméně zkušenostmi. Délka praxe v řízení s minimem zkušeností je stanovena dle statistik Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR na dobu praxe do 5 let (obrázek č. 1). Bylo by zajímavé sledovat i počet najetých kilometrů dle praxe v řízení. Což je velmi složité pro evidenci. Policejní statistiky tento údaj neuvádějí, protože se často jedná o subjektivní domněnku řidiče. Řidiči často velice špatně odhadují, kolik mají ve skutečnosti najeto kilometrů, anebo policii záměrně mohou lhát. Proto se v policejních statistikách uvádí pouze délka praxe od data nabytí řidičského oprávnění. Tento údaj je tedy z logiky věci nepřesný, avšak je to jediný objektivní údaj a prozatím jediné řešení vzhledem k časové ekonomičnosti zjišťování tohoto fenoménu. Ve světových studiích se o této problematice vede velká polemika, která se týká témat mladých versus nezkušených řidičů. Po dlouhém zvažování kritérií při výběru metody sběru dat v našem výzkumu tak, aby byla adekvátní, jsme se rozhodli zvolit jako kritérium pouze věk. Otázka na počet najetých km (tedy skrytá otázka na zkušenosti řidiče) v anamnestickém dotazníku položena nakonec byla, avšak četnosti odpovědí měly moc velký rozptyl a výsledky by se nedaly generalizovat. Rozdělení skupin s dalším kritériem zkušenosti dle počtu najetých kilometrů by vedlo k daleko rozsáhlejšímu výzkumu přesahujícího záměr této diplomové práce, avšak mohlo by to posloužit jako zajímavý námět pro jiný výzkum.

V rámci výsledků našeho výzkumu se ukázalo, že mladí řidiči řídí často kvůli potěšení, zábavě a možnému vymanění se z rodičovského vlivu. Pro mnohé je to konečně známka dospělosti. Mnohdy se mladým řidičům v automobilu zvyšuje sebevědomí, chtějí se ukázat před svými vrstevníky a zařadit se tak do určitého statutu (dle Štikara, Hoskovce a Štikarové (2003) se může jednat o identifikaci sebe sama). Mladí řidiči více riskují, identifikace nebezpečí je u nich velmi snižena, což vede k riskantnější jízdě. Rehnová (2007) popsala u mladých řidičů zvýšenou sebestřednost, nízkou odpovědnost za své rozhodnutí, vyšší hladinu tolerance vůči riziku, vyšší impulzivnost, a není jim cizí ani rychlá jízda či podceňování únavy. V našem výzkumu se tyto poznatky částečně také potvrdily. Ukázalo, že mladí řidiči berou řízení automobilu jako životní styl, jako prostředek pro vydělání peněz, jako nutnost k tomu, aby se dostali z bodu A do bodu B bez cizí pomoci, jako zábavu, odreagování, anebo jako zážitek plný adrenalinu. Častěji se tyto negativní úkazy mladých řidičů týkaly v našem výzkumu mužů, avšak ani ženy již nejsou výjimkou. Je však nutné se zamyslet nad tím, jestli to nemůže být pouze díky faktickému hledisku, že mužů řidičů je

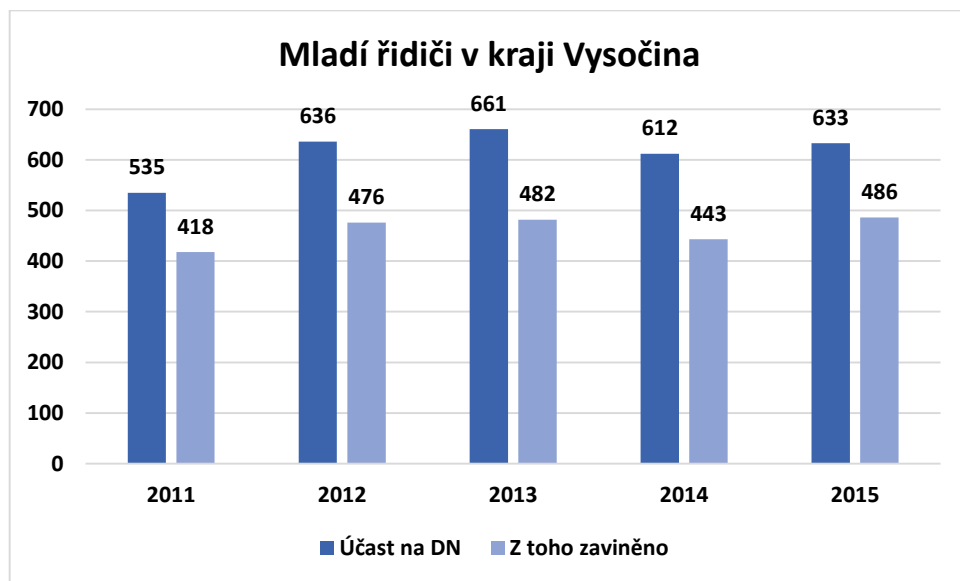
stále více než řidiček žen. I do našeho výzkumu se zapojilo více mužů, nežli žen, a to u obou skupin řidičů. Celkově se sběru dat zúčastnilo ze 148 účastníků 103 mužů a 45 žen (graf č. 5). V kategorii mladých řidičů bylo ze 74 respondentů 36 mužů a 38 žen (graf č. 6) a v rámci druhé kategorie „ne-mladých“ řidičů bylo ze 74 respondentů 67 mužů a 7 žen (graf č. 7). Takovéto nevyvážení četnosti mužů a žen v našich obou souborech vzniklo nejspíše kvůli zvolené metodě sběru dat, tedy příležitostného výběru a výběru metodou sněhové koule při kritériu věku, tedy nebylo možné respondenty eliminovat dle pohlaví.

Ve výzkumu ale bylo osloveno celkově 169 respondentů, z toho 81 respondentů ze skupiny mladých řidičů a 88 respondentů ze skupiny „ne-mladých“ řidičů. Po kontrole dat však bylo vyřazeno 21 respondentů, a to z důvodu neúplně vyplněných či nepřesně vyplněných údajů v podnětovém sešitě. U skupiny mladých řidičů by mohlo být vysvětlením délka celého procesu vyplnění podnětového sešitu, která činila kolem 60 minut. Bylo to pro ně náročné jak z hlediska času, tak pozornosti. Což u této věkové skupiny zapadá do teorie snížené pozornosti. U skupiny „ne-mladých“ řidičů by však tento fenomén nastat neměl, ale vyplňování nedokončilo více respondentů než v předchozí skupině. Vysvětlit by se to dalo pouze nepochopením instrukce nebo lhostejností k vyplňování podnětového sešitu i přes instrukci dobrovolnosti a možnosti odstoupení. Přesto považujeme počet 21 nezařazených respondentů vzhledem k celkovému počtu za průměrný a není třeba se domnívat, že bylo pochybeno při výběru designu studie.

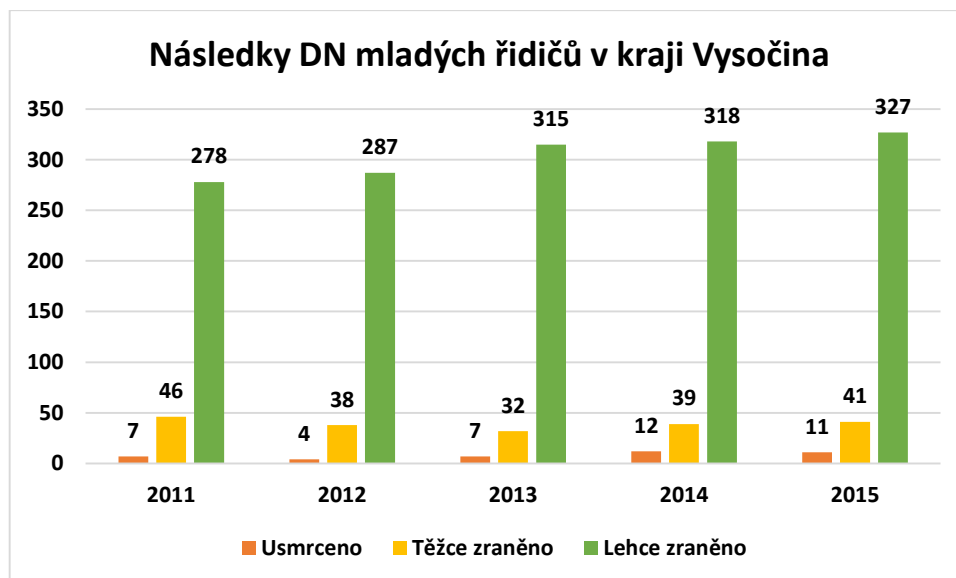
Pro získání co nejvíce informací o respondentech posloužil anamnestický dotazník. Data ze všech anamnestických dotazníků byla porovnána vně skupiny i napříč oběma skupinami. Díky věkovým kategoriím respondentů se dalo zjistit mnoho informací. Například, že ve skupině mladých řidičů bylo nejvíce respondentů s nejvyšším základním dosaženým vzděláním, studentů, svobodných, s tisíci až desetitisíci celkovými najetými kilometry, kteří řídí obvykle automobil dvakrát až třikrát týdně. Ve skupině kontrolní, „ne-mladých“ řidičů, bylo nejvíce respondentů vyučeno bez maturity, zaměstnaných, ve svazku manželském a pět seti tisíci až miliónem najetých kilometrů, avšak řídících denně. Takovéto rozdíly v rámci skupin respondentů se dají vysvětlit věkovým rozdílem mezi skupinami. Pro mladé řidiče převážně ve věku mezi 18 až 25 lety je v dnešní době typičtější, že jsou to studenti, převážně nezaměstnaní a svobodní. Oproti „ne-mladým“ řidičům s věkovým průměrem kolem 43 let.

Většina respondentů z obou skupin pochází z kraje Vysočina. Stalo se tak převážně z důvodů metody sběru dat příležitostného výběru a metody sněhové koule. Výzkumník sám pochází

z kraje Vysočina, proto sběr dat probíhal převážně v tomto kraji. Získané výsledky z těchto dat by však neměly být touto skutečností nijak zkresleny, protože se nedomníváme, že agrese nebo strategie zvládání stresu závisí na kraji, ze kterého respondenti pochází. Pro objasnění a přehlednost těchto skutečností bylo zvoleno obohacení diskuze o grafy č. 21 a č. 22, které ukazují, jak jsou na tom mladí řidiči v kraji Vysočina se zaviněním, účastí a následky dopravních nehod za posledních pět let od roku 2011 po rok 2015. Dle grafů lze krásně vidět, že zapojení mladých řidičů v dopravních nehodách v kraji Vysočina je velmi vysoké, a ještě více alarmující je, že když jsou zapojeni, tak ve vysokých číslech jsou právě viníky dané dopravní nehody. A co se týče následků, v každém roce při zavinění dopravní nehody mladým řidičem v kraji Vysočina někdo na následky dané dopravní nehody zemřel, ve větším počtu byl těžce zraněn a v hojném počtu byl zraněn lehce. Tyto výsledky potvrzují, že když už jsou mladí řidiči zapojeni v dopravní nehodě, obvykle končí minimálně se zraněním.



Graf č. 21: Zavinění a účast na dopravních nehodách mladých řidičů 18 – 25 let v kraji Vysočina za období uplynulých 5 let (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, Přehled nehodovosti za rok 2015).



Graf č. 22: Následky dopravních nehod mladých řidičů 18 – 25 let v kraji Vysočina za období uplynulých 5 let (Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR, Přehled nehodovosti za rok 2015).

V rámci výsledků z Rosenzweigova obrázkově frustračního testu v revidované verzi PFT (C-W) se u mladých řidičů ve výzkumu projevilo upřednostňování obrany sebe či vlastního chování oproti „ne-mladým“ řidičům. Což koresponduje s tvrzením Rehnové (2007) v teoretické části, že mladí řidiči jsou často k sobě nekritičtí s vysokou mírou sebedůvěry či naopak zbytečného sebedoceňování. Mnohdy mladí lidé prochází generačním vzdorem vůči autoritám, konvencím, omezování, příkazům a zákazům, což se v rámci řízení zákonitě projeví. „Ne-mladí“ řidiči naopak v našem výzkumu projevili vyšší snahu o přenesení se přes frustraci, vyhnutí se agresí, a také zdůraznění potřeby řešení. S čímž koresponduje tvrzení, že existují dva směry agrese, jeden směřující k přímému poškození druhého, a druhý směr agrese je bez poškozujícího chování k druhému, ale směřující k dosažení výhod nebo prosazení cílů (Jonata, 1999).

V rámci dotazníku Strategii zvládání stresu SVF 78 nebyly nalezeny žádné signifikantní rozdíly v kategoriích celkově Pozitivních a celkově Negativních strategií zvládání stresu mezi mladými řidiči a „ne-mladými“ řidiči, avšak když jsme se na toto porovnání podívali s drobnohledem, rozdíly nakonec zjištěny byly. Mladí řidiči vykazovali vyšší skóre na škále Perseverace a na škále Sebeobviňování. Naopak nižší skóre vykazovali na škálách Podhodnocení, Odmítání viny, Odklonu a Náhradního uspokojení. Vyšší skóre na škále Perseverace znamená neschopnost se myšlenkově odpoutat od prožívaných zátěží. Negativní myšlenky se neustále vnučují a zabírají kapacitu myšlení jedince ve značné míře a po

dlouhou dobu (Švancara, 2003). S tímto výsledkem koresponduje tvrzení z teoretické části od Nielsen-Sobotkové (2014) a Langmeiera s Krejčířovou (2006), že u takto mladých jedinců se často projevuje emoční labilita i těkavá pozornost. Maxima v tomto období dosahuje vizuální vnímání, které je již schopno naplno využít potenciálu abstraktního myšlení, a na druhou stranu klesá eidetická schopnost vybavení si četných detailů dříve vnímaného obrazce. Škála sebeobviňování vyjadřuje sklon ke sklíčenosti a přisuzování chyb vlastnímu jednání v souvislosti se zátěžemi (Švancara, 2003), což je v našem výsledku zajímavé zjištění. Naši respondenti ve věku 18 – 25 let tedy vykazují vyšší míru v rámci škály Sebeobviňování, avšak z teoretické části víme, že by tomu mělo být naopak (Rehnová, 2007). Škála Podhodnocení zachycuje nižší hodnoty než u „ne-mladých“ řidičů, což může znamenat, že mladí řidiči mají menší tendenci podhodnocovat vlastní reakce ve srovnání s jinými osobami nebo je hodnotit příznivěji, než „ne-mladí“ řidiči (Švancara, 2003). Škála Odmítání viny, ve které mladí řidiči také prokázali nižší skóre než řidiči „ne-mladí“, vyjadřuje, že jim chybí vlastní odpovědnost za zátěž (Švancara, 2003). Oba výsledky z těchto škál potvrzuje i studie Haleyho (2012), že si řidič mnohdy zvýší sebevědomí řízením automobilu a konečně se mu dostane možnosti něco dokázat sobě i ostatním. Zejména mladí muži řidiči mají tendenci se zapojovat do akčních výzev, kdy hledají převážně vzrušení, což jim řízení automobilu nabízí. Nebo se záměrně předvádí s účelem postrašit spolucestující, či na ně naopak zapůsobit typicky rychlou jízdou, předjížděním nebo smyky. Škála Odklonu popisuje tendenci navodit psychické stavy, které zmírní stres (Švancara, 2003). Což znamená, že mladí řidiči v našem vzorku mají tuto tendenci oproti starším řidičům sniženou. S touto škálou je spojena i škála Náhradního uspokojení, která zahrnuje tendence k sebeposílení vnějšími odměnami (Švancara, 2003). Bylo by možné obě tyto tendence vysvětlit menší zkušeností s takovými strategiemi zvládnání stresu, nižším věkem a vyzrálostí. Všechny jmenované strategie zvládnání stresu, které mají v našem výzkumném vzorku mladí řidiči oproti „ne-mladým“ snižené, jsou tzv. Pozitivní strategie zvládnání stresu. Mladí řidiči v našem vzorku tedy pozitivní strategie zvládnání stresu signifikantně nevyužívají.

Při porovnání výsledků z Rosenzweigova obrázkově frustračního testu PFT (C-W) a dotazníku Strategii zvládnání stresu SVF 78 v rámci jedné skupiny řidičů se projevilo několik signifikantních vztahů. Ve skupině mladých řidičů, ti, kteří vykazovali známky O-D typu agrese neboli převládání překážky a E – D neboli obrany sebe či vlastního chování, vykazovali také výrazný typ strategie zvládnání stresu Vyhýbání se. Tato strategie zahrnuje

záměr a snahu zamezit další konfrontaci s podobnou situací (Švancara, 2003). Tento výsledek by mohl být chápán jako tendence ulpívat na překážce a udělat vše pro to, aby se neopakovala, ale na druhé straně obhajovat vlastní chování. U těch řidičů, kteří vykazovali vysokou tendenci obhajování vlastního chování, se projevila i tendence k Pozitivní sebeinstrukci neboli přisuzování kompetencí sobě v rámci jejich strategie zvládnání stresu.

U mladých řidičů se také objevily rozdíly mezi muži a ženami v rámci směrů agrese. Ženy řidičky více vykazovaly směr agrese zaměřený na sebe, kdežto muži vykazovali směr agrese zaměřený na druhé. Toto zjištění potvrzuje Shinar, & Compton (2004) ve své studii, ve které se také ukázalo, že muži jsou náchylnější k agresivnímu chování více než ženy. Dle Jamese a Nahla (2000) se ženská agrese za volantem postupně zvyšuje (kapitola 1.4), ale stále je častější takovéto chování u mužů. Tato zajímavá tvrzení by se mohla stát námětem pro bližší zkoumání a další studii.

Dále bylo u mladých řidičů zjištěno, že čím více najeli do dnes kilometrů, tím méně užívají celkových Negativních strategií zvládnání stresu. A také se u nich objevuje statisticky významně více směr agrese zaměřený na okolí a druhé. Statisticky významně méně užívají směry agrese zaměřené na sebe či na úplné vyhnutí se agresí. Obě tato zjištění korespondují se zjištěními výše, že čím je řidič starší, tím více se u něj projevují spíše Pozitivní strategie zvládnání stresu a agresí má spíše zaměřenou na okolí a druhé. Mladí řidiči se dále měli v rámci sociodemografického dotazníku sami ohodnotit známkami jako ve školském systému (jednička znamenala nejlepší známku, pětka známku nejhorší). Ukázalo se, že ti, co se ohodnotili horší známkou, užívali spíše Negativní strategie zvládnání stresu (tabulka č. 27). Sebevědomí mladým řidičům tedy nechybí, avšak když jej mají snížené, využívají spíše Negativní strategie zvládnání stresu. Vysvětlením by mohla být domněnka, že řidiči s nižším sebevědomím disponují menším zásobníkem všech strategií zvládnání stresu. Typičtější pro takovéto řidiče je sáhnout do balíčku Negativních strategií zvládnání stresu, protože jsou pro ně jednodušší, bližší a známější. Příčinou by mohla být jejich nezkušenost, která je logicky dána nízkým věkem. A jak i z našeho výzkumu vyplynulo (viz níže), Pozitivní strategie zvládnání stresu jsou hojněji využívány staršími řidiči, právě snad i kvůli tomu, že mají více zkušeností a to také díky vyššímu věku.

U skupiny tzv. „ne-mladých“ řidičů bylo významných souvislostí v rámci Rosenzweigova obrázkově frustračního testu PFT (C-W) a dotazníku Strategií zvládnání stresu SVF 78 mnohem více. Signifikantní se u nich projevila souvislost mezi Pozitivními strategiemi

zvládnání stresu a zdůraznění potřeby řešení. Takovýto výsledek logicky navazuje na výsledky mladých řidičů, u kterých se tato souvislost nepotvrdila. „Ne-mladí“ řidiči tedy nejspíše více čerpají ze zkušeností a tím pádem využívají spíše Pozitivních strategií zvládnání stresu. Ti „ne-mladí“ řidiči, kteří vykazovali známky strategie zvládnání stresu na škále Vyhýbání se, vykazovali v rámci PFT (C-W) i známky směru agrese na okolí, nebo na sebe. Dalo by se tedy říci, že ti „ne-mladí“ řidiči, kteří jednají agresivně, mají tendenci takovou situaci znovu neopakovat. V dalším výsledku se ukázalo, že „ne-mladí“ řidiči, kteří vykazovali směr agrese v rámci PFT (C-W) zaměřený na sebe, využívali jako strategie zvládnání stresu Kontrolu situace neboli snahu získat kontrolu nad zátěžovými situacemi (Švancara, 2003). Je u nich tedy častá reakce zlobit se na sebe, ale získat nad situací kontrolu. Kontrolu však chtějí nad situací získat i ti, kteří mají tendenci v rámci PFT (C-W) ulpívat na překážce, což je poměrně zajímavé zjištění. Vysvětlením by tedy mohl být opět věk a naopak jejich zkušenost. „Ne-mladí“ řidiči jsou starší 25 let a mají tedy více sklon k Pozitivním strategiím zvládnání stresu, a ukázalo se, že nejvíce inklinují ke škále Kontroly situace. Ať už mají směr agrese k sobě nebo ke druhým, převážně chtějí získat kontrolu nad situací, což mladým řidičům chybí možná právě kvůli jejich nezralosti a nezkušenosti. A dále, u řidičů této kategorie, kteří vykazovali známky typu agrese v rámci PFT (C-W) zaměřené na zdůraznění potřeby řešení, se také objevila souvislost s několika strategiemi zvládnání stresu najednou. Skórovali ve škálách Odmítání viny (tabulka č. 17), Odklonu (tabulka č. 18), Kontroly situace (tabulka č. 19), Kontroly reakce (tabulka č. 20), Pozitivní sebeinstrukce (tabulka č. 21) a Vyhýbání se (tabulka č. 22). Všechny tyto škály spadají právě pod Pozitivní strategie zvládnání stresu, tedy „ne-mladí“ řidiči, ať už vykazují známky agrese nebo ne, využívají Pozitivní strategie zvládnání stresu.

U kategorie řidičů „ne-mladých“ ženy vykazovaly signifikantně nižší hodnoty než muži u škál Pozitivní sebeinstrukce a Kontrola reakcí dotazníku SVF 78. „Ne-mladé“ ženy řidičky tedy méně často využívají těchto Pozitivních strategií zvládnání stresu než „ne-mladí“ řidiči muži. Může tomu však být v našem výzkumu právě proto, že žen řidiček bylo v absolutních číslech méně než mužů řidičů, což mohlo vést k menšímu zkresení tohoto výsledku.

U skupiny „ne-mladých“ řidičů se projeví i zajímavé výsledky korelace PFT – CW, SVF 78 s věkem. Čím vyšší věk respondenti měli, tím nižší hodnoty vykazovali ve směru agrese zaměřeného na druhé a naopak vykazovali vyšší hodnoty ke zdůraznění potřeby řešení. Tady nám opět pokračuje jakýsi vzorec, který započal již u mladých řidičů. S narůstajícím věkem mají řidiči tendenci se klonit spíše ke zdůraznění potřeby řešení a směřovat agresí jinam než

na druhé. Vliv na tento fenomén má jednoznačně věk, a možná i zkušenost, avšak na tu nemáme příslušná data. Další souvislost nastala s nejvyšším dosaženým vzděláním a převládáním překážky. Čím vyšší respondenti měli dosažené vzdělání, tím méně u nich převládala v rámci typu agrese překážka k dosažení cíle. Čím vyšší vzdělání řidiči měli, tím více uvažovali o tom, že situace řešení má. Což by opět korespondovalo s tvrzením, že mají již více zkušeností díky svému staršímu věku a se situací si umí lépe poradit. Protože takovéto signifikantní souvislosti u mladých řidičů nemáme. Dle Groegera a Browna (1989) mají mladí řidiči opravdu více záznamů o přestupcích, více podceňují možná rizika (Dejoy, 1992) a mají nižší úroveň motivace dodržovat dopravní předpisy (Yagil, 1998).

Právě popis směru agrese z Rosenzweigova obrázkově frustračního testu v revidované verzi PFT (C-W) a popis strategií zvládnání stresu z dotazníku Strategií zvládnání stresu SVF 78 u mladých řidičů ve věku 18-25 let a tzv. "ne-mladých" řidičů starších 25 let by mohl vést k zavedení hlubší edukace o agresivitě mladých řidičů a strategiích zvládnání stresu v rámci výcviku v autoškolách a tím mladé řidiče vzdělávat o rizicích a jejich možnostech řešení. Dále se díky tomuto výzkumu rozšíří normy Rosenzweigova obrázkově frustračního testu v revidované verzi PFT (C-W) o kategorii mladých řidičů, či řidičů obecně. S autorem revidované verze PFT (C-W) je tento krok již diskutován a o zařazení norem se aktivně jedná. Tento výzkum tedy přispěje k tématu, které je v dopravní psychologii jedno z prioritních.

11. Závěry

V této kapitole jsou shrnuta základní zjištění, ke kterým jsme dospěli pomocí sběru dat u obou vzorků respondentů (mladých řidičů i „ne-mladých“ řidičů) za pomoci jejich statistické analýzy. Pro přehlednost jsou zjištění uvedena v bodech.

- Extrapunitivní směr agrese (E-A) **není** u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let statisticky významně vyšší než u tzv. „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let.
- Mladí řidiči ve věku 18 – 25 let **mají statisticky významně vyšší** tendenci k obraně sebe nebo vlastního chování, tedy typ agrese E-D, než tzv. „ne-mladí“ řidiči ve věku nad 25 let.
- **Nebyla nalezena souvislost** mezi směrem agrese a celkových Negativními strategiemi zvládání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.
- **Nebyla nalezena souvislost** mezi směrem agrese a celkových Pozitivními strategiemi zvládání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.
- **Nebyla nalezena souvislost** mezi typem agrese a celkových Pozitivními strategiemi zvládání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.
- **Nebyla nalezena souvislost** mezi typem agrese a celkových Negativními strategiemi zvládání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Na výsledky bylo také nahlédnuto co do sociodemografických charakteristik. U těch bylo zjištěno, že:

- **Byla nalezena souvislosti** mezi věkem a směrem i typem agrese u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.
- Mladí řidiči **vykazují vyšší** upřednostňování obrany sebe či vlastního chování oproti „ne-mladým“ řidičům.
- „Ne-mladí“ řidiči **vykazují vyšší** snahu o přenesení se přes frustraci, vyhnutí se agresí a větší tendence trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení než mladí řidiči.
- **Nebyla nalezena souvislost** u skupiny mladých řidičů mezi dotazníkem PFT (C-W) a skóry škál celkových Pozitivních strategií zvládání stresu a skóry škál celkových Negativních strategií zvládání stresu měřenými dotazníkem SVF 78.

- **Nebyla nalezena souvislost** u skupiny „ne-mladých“ řidičů mezi dotazníkem PFT (C-W) a skóry škál celkových Pozitivních strategií zvládnání stresu a skóry škál celkových Negativních strategií zvládnání stresu měřenými dotazníkem SVF 78.
- Mladí řidiči **vykazovali vyšší skóry** na škále Perseverace než „ne-mladí“ řidiči.
- Mladí řidiči **vykazovali vyšší skóry** na škále Sebeobviňování než „ne-mladí“ řidiči.
- Mladí řidiči **vykazovali nižší skóry** na škálách Podhodnocení, Odmítání viny, Odklonu a Náhradního uspokojení než „ne-mladí“ řidiči.

Souhrn

Pocit euforie, neohroženosti a naprosté svobody doprovází velmi často mladé řidiče, kteří usedli poprvé „samotní“ za volant. Pojmy jako „agresivní mladý řidič“ či „agrese za volantem“ jsou denním chlebem tisku, a to hlavně s přidanou terminologií „nezkušený, bez zábran a pudu sebezáchovy“.

Téma diplomové práce spadá svým cílem do oblasti dopravní psychologie, obsahuje teoretickou a výzkumnou část. Cílem práce je popsat agresi a strategie zvládnání stresu u mladých řidičů porovnáním dvou skupin, tedy jedné skupiny mladých řidičů ve věku 18 - 25 let a druhé skupiny tzv. „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let.

Teoretická část práce je rozdělena na tři kapitoly. První část se zabývá mladými řidiči z pohledu dopravní psychologie, popisuje rizikové skupiny řidičů, mladé řidiče a jejich sociální aspekty, nezkušenost s důrazem na osobnost a kognici. Dále je část kapitoly vyhrazena genderovým rozdílům v dopravním chování a typickým dopravním nehodám mladých řidičů. Druhá část teoretické části pojednává o agresi, a to v podobách jejího základního konceptu, druhů agrese, jejích biologických aspektů a spojení agrese a hněvu projevujícího se v dopravě. Poslední část teoretické části je zaměřena na stres, jeho biologické a psychologické aspekty, stres v dopravě a strategie zvládnání stresu. Ani zde není opomenuta část vyhrazená pro rozdíly mezi muži a ženami v rámci strategií zvládnání stresu.

Centrálním bodem dopravní psychologie je lidský činitel, kterého tato aplikovaná disciplína zkoumá v rámci dopravně psychologického vyšetření. To je v ČR definováno novým zněním vyhlášky č. 31/2001 Sb., která vstoupila v platnost dnem 14. března 2016 pod číslem 75/2016 Sb. Zákon č. 361/2000 Sb. definuje, komu je možné udělit řidičské oprávnění. Na dopravně psychologické vyšetření se často dostávají mimo jiné i rizikové skupiny řidičů. Mezi ně patří jak ti nejmladší, tak ti nejstarší řidiči. Mladý řidič je definován věkem 18 – 25 let, protože nejrizikovější období pro mladého řidiče je těsně po nabytí řidičského oprávnění. Nováčci ovládají automobil mnohem hůře, protože oplývají prodlužujícím se procesem učení, při kterém je nezbytné nabytí zkušeností, které oni prozatím nemají. U mladého řidiče se neustále děje spousta změn v mozkové kůře, což způsobuje jistou emoční labilitu a těkavou pozornost. Ve vozidle převážně tráví svůj volný čas a vybíjí svoji energii. Často řídí v noci s naplněným autem spolucestujícími přibližně stejného věku, což zvyšuje riziko

kolize či nehody. Muži řidiči se jeví v horším světle než ženy řidičky. Příčiny dopravních nehod jsou různorodé, avšak nejčastější a hlavní příčinou nehod roku 2015 v ČR byla nepřiměřená rychlost.

Mezi základní koncepty agrese patří obecný model zaměřený na zdroje. Kdo nemá zdroje (čas nebo schopnost poznání), nemůže zcela vyhodnotit situaci, jedná ukvapeně, což vede často k agresivnímu chování. Teorií agrese je mnoho, například definovaná Jeremym Benthamem, Sigmundem Freudem, Albertem Bandurou či Johnem Dollardem. Poslední jmenovaný přispěl k definici frustrační teorie agrese, na jejíchž principech se agrese velice často u řidičů projevuje. Rosenzweig frustraci také popsal ve svém díle a rozdělil ji dle dvou úhlů pohledu na typy agrese a směry agrese. Agrese je společná lidem i veškeré živočišné říši. Projevuje se jak verbálně, tak neverbálně a může se rozdělit do několika druhů. Biologicky ji kontroluje orbitofrontální kůra v mozku a potlačuje převážně neurotransmitter serotonin. Agrese obsahuje několik směrů, mezi něž patří agrese zaměřená na poškození druhého, agrese zaměřená na dosažení výhody, nebo agrese zaměřená na sebe sama.

Problematiku agrese lze považovat za velmi rizikový faktor v dopravě. Agrese řidičů se lineárně zvětšuje s počtem aut na silnici a negativně s ní koreluje věk řidiče. Ve srovnání se staršími řidiči mají mladší řidiči v absolutních číslech více záznamů o přestupcích, podceňují možná rizika a mají nižší úroveň motivace dodržovat dopravní předpisy. Agrese v dopravě má různé formy, obsahy i příčiny. Může být ovlivněna postoji řidiče, jeho emoční stránkou, úzkostí, depresiemi, ale i vnějšími vlivy. Je často spojována s hněvem. Hněv za volantem je společností obvykle přijímán jako přijatelná negativní emoce. Ačkoliv je hněv na silnici velmi častý, agresivní chování se z něho stane jen málo kdy.

Ať už způsobuje rizikovost mladého řidiče agrese nebo hněv, vždy s těmito fenomény může souviset i stres. U řidičů se překročení pomyslné stresové hladiny často projevuje právě dlouhodobou frustrací, která následně může vyústit až v agresi. Teorií stresu je opět mnoho, avšak je nutné si uvědomit, že je přirozenou součástí života, ať už v podobě eustresu nebo distresu. Stres má určité specifické projevy, ať už tělesné, emoční, kognitivní nebo behaviorální. V rámci tělesných reakcí na stres se objevují problémy v oblasti nervového, hormonálního a imunitního systému, dále v systémech řídicích i ve smyslových orgánech. Hlavním řídicím prvkem je autonomní nervový systém (hypotalamus), který mimo jiné moduluje prožívání emocí. Emoce působí na psychické aspekty, což může mít za následek zapomínání, časté omyly, nerozhodnost, problémy s usínáním a spaním, probouzení se

v noci. Dále ztráta chuti k jídlu nebo naopak přejídání se, či zvýšená nepozornost, může také mít u řidičů fatální následky. Proto by měl mít řidič vyvinuté strategie zvládnání stresu, tzv. copingové strategie. Zabýval se jimi mimo jiné i Švancara, který přeložil dotazník Strategií zvládnání stresu SVF 78 a rozdělil je dle druhu na akční způsoby zpracování stresu (např. útok, útek, nečinnost) a intrapsychické způsoby (např. odklon, popírání, podceňování). V takovýchto strategiích hraje roli i pohlaví, například ženy oproti mužům hodnotí mnoho situací jako více stresujících.

Výzkumná část této práce se zaměřila právě na objasnění a popsání agrese a strategií zvládnání stresu mladých řidičů. Výzkum byl kvantitativní s použitím příležitostného výběru a metody sněhové koule pro sběr dat. Design výzkumu měl podobu korelační studie. Byl použit T-test pro porovnání dvou skupin proměnných. Výzkum byl realizován pomocí vytvořeného podnětového sešitu, který se skládal ze tří částí: anamnestického dotazníku, Rosenzweigova obrázkově frustračního testu v revidované verzi PFT (C-W) a dotazníku Strategie zvládnání stresu SVF 78. Získaná data byla přepsána do sešitu aplikace Microsoft Excel 2013 a dále zpracována v programu STATISTICA, ver. 12.

Sběr dat probíhal tři měsíce od října do prosince roku 2015. Sběru dat se zúčastnilo celkem 169 respondentů, z toho 81 respondentů ze skupiny mladých řidičů ve věku 18 – 25 let a 88 respondentů ze skupiny tzv. „ne-mladých“ řidičů nad 25 let. Kritérii pro sběr dat byl věk a držení řidičského oprávnění skupiny B, tedy oprávnění řídit osobní automobil. Po kontrole dat zůstalo ve výzkumném souboru 148 respondentů. Z obou skupin po 74 respondentech. Celkově se sběru dat zúčastnilo 103 mužů a 45 žen. V anamnestickém dotazníku respondenti uváděli nejvyšší dosažené vzdělání, rodinný stav, zaměstnání, rok získání řidičského oprávnění, počet celkově najetých km, četnost řízení automobilu, a sebehodnocení svých řidičských schopností. Ve výsledcích se ukázalo, že agrese u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let není výrazně extrapunitivnější (E - A) než u tzv. „ne-mladých“ řidičů ve věku nad 25 let. Že mladí řidiči ve věku 18 – 25 let mají statisticky významně vyšší tendenci k obraně sebe nebo vlastního chování, tedy typ agrese E - D, než tzv. „ne-mladí“ řidiči ve věku nad 25 let. Že neexistuje vztah mezi směrem agrese a negativními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let. Dále, že neexistuje vztah mezi směrem agrese a pozitivními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let; že neexistuje vztah mezi typem agrese a pozitivními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let; a že neexistuje vztah mezi typem agrese a negativními strategiemi zvládnání stresu u mladých řidičů ve věku 18 – 25 let.

Na výsledky bylo také nahlédnuto co do sociodemografických charakteristik. U skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let byly prokázány souvislosti s věkem a směrem agrese. Čím vyšší věk respondenti měli, tím nižší E – A směr agrese vykazovali. Kdežto u typu agrese větší tendence trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení, tomu bylo právě naopak. Mladí řidiči vykazují vyšší upřednostňování obrany sebe či vlastního chování oproti „ne-mladým“ řidičům. A naopak, „ne-mladí“ řidiči vykazují vyšší snahu o přenesení se přes frustraci, vyhnutí se agresí a větší tendence trvání potřeby a zdůraznění potřeby řešení než mladí řidiči. U skupiny mladých řidičů nebyla zjištěna souvislost mezi dotazníkem PTF (C-W) a skóry škál celkových Pozitivních strategií zvládání stresu a skóry škál celkových Negativních strategií zvládání stresu měřenými dotazníkem SVF 78. U skupiny mladých řidičů ani u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let nebyla nalezena souvislost mezi věkem a skóry škál celkových Pozitivních strategií zvládání stresu a skóry škál celkových Negativních strategií zvládání stresu měřenými dotazníkem SVF 78. Mladí řidiči vykazovali vyšší skóry na škále Perseverace a také na škále Sebeobviňování než řidiči „ne-mladí“. A naopak vykazovali nižší skóry na škálách Podhodnocení, Odmítání viny, Odklonu a Náhradního uspokojení.

Právě popis směru agrese a popis strategií zvládání stresu u mladých řidičů a tzv. "ne-mladých" řidičů by mohl vést k zavedení hlubší edukace o agresivitě mladých řidičů a strategií zvládání stresu v rámci výcviku v autoškolách a tím mladé řidiče vzdělávat o rizicích a jejich možnostech řešení. Dále se díky tomuto výzkumu rozšíří normy Rosenzweigova obrázkově frustračního testu v revidované verzi PFT (C-W) o kategorii mladých řidičů, či řidičů obecně. S autorem revidované verze PFT (C-W) je tento krok již diskutován a o zařazení norem se aktivně jedná. Tento výzkum tedy přispěje k tématu, které je v dopravní psychologii jedno z prioritních.

Literatura:

- AAA Foundation for Traffic Safety. (1997). *Aggressive Driving: Three Studies*. AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, DC.
- Almeida, D. M., & Kessler, R. C. (1998). Everyday stressors and gender differences in daily distress. *Journal of Personality and Social Psychology*, 75, 670–680.
- Anderson, C. A., & Bushman, B. J. (2002). Human aggression. *Annual Review of psychology*, 53, 27–51.
- André, I., Novotný, V., & Kešický, D. (2011). Sezonalita narodenia jako biologický faktor kriminalnej aktivity. *Česká a slovenská psychiatrie*, 107, 324–326.
- Bandura, A. (1973). *Aggression: a social learning analysis*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- Baxter, J. S., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Campbell, K. A., Reason, J. T., & Parker, D. (1990). Social facilitation and driver behavior. *Br. J. Psychol.* 81, 351-360.
- Bentham, J. (1781). *An Introduction to the Principles of Morals and Legislation*. Batoche Books Kitchener.
- Berdoulata, E., Vavassorib, D., & Muñoz Sastrea, M. T. (2013). Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 50., 758–767.
- Berkowitz, L., (1993) *Aggression: Its Causes, Consequences, and Control*. McGraw Hill, New York, USA.
- Blonna, R. (1996). *Coping with Stress in a Changing World*. New York: William Paterson University.
- Braver, E. R., & Trempe, R. E. (2004). Are older drivers actually at higher risk of involvement in collisions resulting in deaths or non-fatal injuries among their passengers and other roadusers? *Injury Prevention*, 10, 27–32.
- Brennan, P. A., Grekin, E. R., & Mednick, S. A. (1999). Maternal smoking during pregnancy and adult male criminal outcomes. *Archives of General Psychiatry*, 56, 215–219.

- Cammisa, M. X., Williams, A. F., & Leaf W. A. (1999). Vehicles driven by teenagers in four states. *Journal of Safety Research*, 30., 25–30.
- Čáp, D. (2010). *Rosenzweigův obrázkový frustrační test PFT (C-W)*. Příručka. Praha: Univerzita Karlova v Praze.
- Černochová, D. (2013). *Příjem a zpracování vizuálních informací v dopravním provozu*. Disertační práce. Praha: Univerzita Karlova v Praze. Filosofická fakulta.
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger driver. *Behaviour Research and Therapy*, 41., 701–718.
- Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Salvatore, N. F. (2000). Characteristics and treatment of high anger drivers. *Journal of Counseling Psychology* 47, 5–17.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a Driving Anger Scale. *Psychological Reports* 74, 83–91.
- Deffenbacher, J. L., Petrilli, R. T., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Swaim, R. C. (2003). The Driver's Angry Thoughts Questionnaire: a measure of angry cognitions when driving. *Cognitive Therapy and Research* 27, 383–402.
- Deffenbacher, J. L., White, G. S., & Lynch, R. S. (2004). Evaluation of two new scales assessing driving anger: the Driving Anger Expression Inventory and the Driver's Angry Thoughts Questionnaire. *Journal of Psychopathology and Behavioral*.
- Dejoy, D. M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accid. Anal. Prev.* 24, 237–246.
- Doherty, S. T., MacGregor, J. C. A., & MacGregor, C. (1996). The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. *Accident analysis and prevention*, 30., 1., 45-52.
- Dollard, J., Miller, N. E., Doob, L. W., Mowrer, O. H., & Sears, R. R. (1939). *Frustration and aggression*. New Haven, CT: Yale University Press.

- Elbogen, E. B., & Johnson, S. C. (2009). The intricate link between violence and mental disorder: results from the National Epidemiologic Survey on Alcohol and Related Conditions. *Archives of General Psychiatry*, 66, 152–161.
- Evans, L. (2000). Risks older drivers face themselves and threats they pose to other road users. *International Journal of Epidemiology*, 29, 315–322.
- Ferjenčik, J. (2000). Úvod do metodologie psychologického výzkumu. Praha: Portál s.r.o.
- Freud, S. (1937). Výklad snů. Vydavatel: Nová tiskárna.
- Frisell, T. Lichtenstein, P., & Langstrom, N. (2011). Violent crime runs in families: a total population study of 12,5 million individuals. *Psychological Medicine*, 41, 97–105.
- Goodwin, A. H., Foss, R. D., Harrell, S. S., & O'Brien, N. P. (2012). Distracted Driving Among Newly Licensed Teen Drivers. AAA Foundation for Traffic Safety. UNC Highway Safety Research Center. 607 14th Street, NW, Suite 201. Washington, DC 2005.
- Groeger, J. A., & Brown, I. D. (1989). Assessing one's own and others' driving ability: influence of sex, age, and experience. *Accid. Anal. Prev.* 21,155–168.
- Haley, S. (2012). Young Drivers and Deadly Passengers. How to make novice drivers crash, part 4. AAA Foundation for Traffic Safety. Zdroj z webových stránek dne 23. 11. 2015 <http://www.skilldriver.org/YoungDriversAndDeadlyPassengers.pdf>
- Harre, N., Brandt, T., & Dawe, M. (2000). The development of risky driving in adolescence. *Journal of Safety Research* 31 (4), 185–194.
- Harre, N., Field, J., & Kirkwood, B. (1996). Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents. *J. Safety Res.* 27, 163–173.
- Hart, P., Hartlová, H. (2004). *Psychologický slovník*. Praha: Portál.
- Holahan, C. J., & Moos, R. H. (1990). Life stressors, resistance factor and improved psychological functioning: An extension of the stress resistance paradigm. *Journal of Personality and Social Psychology*. 58, 909-917.
- Hošek, V. (2001). *Psychologie odolnosti*. Praha: Karolinum.
- Hyde, J. S. (1984). How large are gender differences in aggression? A developmental meta-analysis. *Dev. Psychol.* 20, 722–736.

- Charvát, J. (1970). *Život, adaptace na stress*. Praha: Avicenum.
- Chliaoutakis, J. E., Demakakos, P., Tzamalouka, G., Bakou, V., Koumaki, M., & Darviri, C. (2002). Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research*, 33., 431–443.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road Rage and Aggressive Driving: Steering Clear of Highway Warfare*. New York: Prometheus books.
- Joint, M. (1995). *Road rage*. London: Automobile Association.
- Jonata, J. (1999). *Agrese tolerance a intolerance*. Grada Publishing, Praha.
- Jones, G., & Moorhouse, A. (2010). *Jak získat psychickou odolnost*. Praha: Grada Publishing a.s.
- Keating, D. P. (2007). Understanding adolescent development: Implications for driving safety. *Journal of Safety Research*, 38., 147-157.
- Kessler, R. C., & McLeod, J. D. (1984). Sex differences in vulnerability to undesirable life events. *American Sociological Review*, 49, 620–631.
- Klauer, S. G., Simons-Morton, B., Lee, S. E., Ouimet, M. C., Howard, E. H., & Dingus, T. A. (2011). Novice Drivers' Exposure to Known Risk Factors During the First 18 Months of Licensure: The Effect of Vehicle Ownership. *Traffic Injury Prevention* 12., 159–168.
- Kliment, P. (2014). *Zvládací (copingové) odpovědi v pomáhajících profesích*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Křivohlavý, J. (2010). *Sestra a stres*. Praha: Grada Publishing a.s.
- Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33., 243–255.
- Lajunen, T., Parker, D., & Stradling, S. G. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation. *Transportation Research Part F* 1, 107–121.
- Langford, J., Bohensky, M., Koppel, S., & Newstead, S. (2008). Do older drivers pose a risk to other road users? *Traffic Injury Prevention*, 9, 181–189.

- Langmeier, J., & Krejčířová, D. (2006). *Vývojová psychologie. 2., aktualizované vydání*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Látalová, K. (2013). *Agresivita v psychiatrii*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Lazarus, R. S., & Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal, and coping*. New York: Springer Publishing Company.
- Lonczak, H. S., Neighbors, C., & Donovan, D. M. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis and Prevention* 39, 536–545.
- Matud, M. P. (2004). Gender differences in stress and coping styles. *Personality and Individual Differences*, 37, 1401–1415.
- McDonough, P., & Walters, W. (2001). Gender and health: reassessing patterns and explanations. *Social Science Medicine*, 52, 547–559.
- McGwin, G., & Brown, D. B. (1999). Characteristics of traffic crashes among young, middle-aged, and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 31., 181–198.
- Nesbit, S. M., Conger, J. C., & Conger, A. J. (2007). A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving. *Aggression and Violent*.
- Neyens, D. M., & Boyle, L. N. (2008). The influence of driving distraction on the severity of injuries sustained by teenager drivers and their passengers. *Accident analysis and prevention*, 40., 1., 254-259.
- NHTSA. (1998). *Aggressive drivers view traffic differently Capital Beltway focus groups find*. S Department of Transportation Traffic Tech. Number 175, April.
- Nielsen-Sobotková, V. (2014). *Rizikové a antisociální chování v adolescenci*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Olsen, E., Simons-Morton, B., & Lee, S. (2006). Novice teen and experienced adult drivers on the smart road intersection: does six months of experience matter. Paper presented at Annual Meeting of the Transportation Research Board, 22–26.
- Oltedal, S., & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44., 621–628.

- Orel, M., & Facová, V. (2009). In Šucha, M. (Ed.) *Agresivita na cestách*. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Orel, M., & Facová, V. (2010). *Stres, zátěž a jejich zvládnání*. Základní škola Ostrava Dubina, příspěvková organizace. ISBN 978-80-904576-8-3.
- Ouis, D. (2001). Annoyance from road traffic noise: a review. *Journal of Environmental Psychology*, 21, 101–120.
- Parker, D., Lajunen, T., & Summala, S. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 229–235.
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics* 38, 1036–1048.
- Parkinson, B. (2001). Anger on and off the road. *British Journal of Psychology*, 92, 507–526.
- Paulík, K., Saforek, P., Schneiderová, A., & Cogieľ, A. (2012). *Psychologické aspekty zvládnání zátěže muži a ženami*. Ostravská univerzita v Ostravě.
- Pechová, O. (2011). *Psychologie agrese a destruktivity*. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Poněšický, J. (2004). *Neurózy, psychosomatická onemocnění a psychoterapie*. Praha: Triton.
- Prato, C., Toledo, T., Lotan, T., Taubman, O., & Ari, B. (2010). Modeling the behavior of novice young drivers during the first year after licensure. *Accident Analysis and Prevention*, 42., 480–486.
- Ptacek, J. T., Smith, R. E., & Zanas, J. (1992). Gender, appraisal, and coping: A longitudinal analysis. *Journal of Personality*, 60, 747–770.
- Raine, A., Brennan, P., & Mednick, S. A. (1994). Birth complications combined with early maternal rejection at age 1 year predispose to violent crime at age 18 years. *Archives of General Psychiatry*, 51, 984–988.
- Redshaw, S. (2005). Young drivers. Developing personal control. *Youth Studies Australia*, v. 24, n. 3, 37-41.

- Rehnová, V. (20. 6. 2007). Mladí řidiči a dopravní nehodovost. Získáno dne 2. 12. 2015 z odkazu <http://www.czrso.cz/clanky/mladi-ridici-a-dopravni-nehodovost/>.
- Rhee, S. H., & Waldman, I. D. (2002). Genetic and environmental influences on antisocial behavior: a meta-analysis of twin and adoption studies. *Psychological Bulletin*, 128, 490–529.
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 43., 923–931.
- Rice, T. M., Peek-Asa, C., & Kraus, J. F. (2003). Nighttime driving, passenger transport, and injury crash rates of young drivers. *Injury Prevention* 9., 245–250.
- Rosario, M., Shinn, M., Morch, H., & Huckabee, C. B. (1988). Gender differences in coping and social supports: Testing socialization and role constraint theories. *Journal of Community Psychology*, 16, 55–69.
- Rosenzweig, S. (1978). *The Rosenzweig Picture-Frustration (P-F) Study: Basic Manual*. St. Louis: Rana House.
- Rothe, J. P. (1991). *Rethinking young drivers*. Insurance Corporation of British Columbia. New Jersey 08903.
- Russell, G. (1995). Personalities in the crowd: Those who would escalate a sports riot. *Aggressive Behavior*, 21, 91–100.
- Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (2014). *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR*. Praha: AKCENTA, s.r.o.
- Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (2015). *Statistické údaje nehodovosti na území ČR*.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transport. Res. Part F* 1, 137–160.
- Shinar, D. (2001). Driving speed relative to the speed limit and relative to the perception of safe, enjoyable, and economical speed. In: *Proceedings of the Conference on Traffic Safety on Three Continents*. Moscow, Russia, September, pp.
- Shinar, D., & Compton, R. (2004). Aggressive driving: an observational study of driver, vehicle, and situational variables. *Accident Analysis and Prevention*, 36., 429–437.

- Schreiber, V. (1985). *Stres*. Praha: Avicenum.
- Song, Y., Gee, G. C., Fan, Y., & Takeuchi, D. T. (2007). Do physical neighborhood characteristics matter in predicting traffic stress and health outcomes? *Transportation Research Part F*, 10, 164–176.
- Soyka, M. (2011). Neurobiology of aggression and violence in schizophrenia. *Schizophrenia Bulletin*, 37, 913–920.
- Studio ČT24, plk. Ing. Tomáš LERCH (záznam ze dne 8. 1. 2016). <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10101491767-studio-ct24/216411058060108>
- Šmolíková, J., Štikar, J., & Hoskovec, J. (2009). In Šucha, M. (Ed.) *Agresivita na cestách*. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Šrámková, L., Šucha, M. (Ed.). (2015). *Rozhovor, pozorování a anamnéza v dopravně psychologickém vyšetření*. Olomouc: Univerzita Palackého.
- Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., & Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- Švancara, J. (2003). *Strategie zvládnání stresu. Příručka*. Praha: Testcentrum.
- Takeuchi, D. T., Chung, R. C., Lin, K., Shen, H., Kurasaki, K., Chun, C., & Sue. S. (1998). Lifetime and twelve-month prevalence rates of major depressive episodes and dysthymia among Chinese Americans in Los Angeles. *The American Journal of Psychiatry*, 155, 10, 1407–1414.
- Taylor, R. B. (1982). *The neighborhood physical environment and stress*. New York: Cambridge University Press.
- Teese, R., & Bradley, G. (2008). Predicting recklessness in emerging adults: a test of a psychosocial model. *Journal of Social Psychology* 148, 105–126.
- Tefft, B. C. (2008). Risks Older Drivers Pose to Themselves and to Other Road Users. AAA Foundation for Traffic Safety. *Journal of Safety Research*, 39., 577-582.
- Tefft, B. C., Williams, A. F., & Grabowski, J. G. (2012). *Teen Driver Risk in Relation to Age and Number of Passengers*. AAA Foundation for Traffic Safety. Washington, DC 2005. AAAFoundation.org. 202-638-5944. Zdroj z webových stránek dne 25. 11. 2015

https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/research_reports/2012TeenDriverRiskAgePassengers.pdf

Tomáš, P., & Marková, E. (2014). *Ošetřovatelství v psychiatrii*. Praha: Grada Publishing, a.s.

Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41., 427-443.

Underwood, G., Chapman, P., Wright, S., & Crudall, D. (1999). Anger while driving. *Transport. Res. Part F* 2, 55-68.

Vavrik, J. (1997). Personality and risk-taking: a brief report on adolescent male drivers. *Journal of Adolescence* 20 (4), 461-465.

Výrost, J., & Slaměník, I. (2008). *Sociální psychologie. 2., přepracované a rozšířené vydání*. Praha: Grada Publishing, a.s.

Vyhláška č. 75/2016 Sb.

Wickens, Ch. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Butters, J. E., Ialomiteanu, A., & Smart, R. G. (2012). Does gender moderate the relationship between driver aggression and its risk factors? *Accident Analysis and Prevention*, 45., 10-18.

Williams, A. (2003). Teenage drivers: patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34., 5-15.

Williams, A. F., & Shabanova, V. I. (2003). Responsibility of drivers, by age and gender, for motorvehicle crash deaths. *Journal of Safety Research*, 34, 527-531.

Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transport. Res. Part F* 1, 123-135.

Zákon 361/2000 Sb.

Seznam obrázků:

Obrázek č. 1:	Graf smrtelných dopravních nehod zaviněných řidiči dle věku a pohlaví	Str. 12
Obrázek č. 2:	Statistické údaje usmrcených osob při dopravních nehodách dle věku v roce 2015 v porovnání s rokem 2014 v ČR.	Str. 13
Obrázek č. 3:	Následky nehod zaviněných řidiči motorového vozidla podle délky praxe.	Str. 15
Obrázek č. 4:	Adaptační mechanismy (způsoby chování) spojené s vývojem identity a vztahů u adolescentů.	Str. 17
Obrázek č. 5:	Schématické zapojení hypotalamu, retikulární formace a limbického systému.	Str. 36
Obrázek č. 6:	Korelace mezi působením stresorů a následnou reakcí	Str. 37
Obrázek č. 7:	Stres a strategie pro jeho zvládnání.	Str. 40

Seznam tabulek:

Tabulka č. 1:	Počet usmrcení dle kategorie řidičů vozidla, kteří jej zavinili za rok 2015 v ČR	Str. 14
Tabulka č. 2:	Počet nehod dle kategorie řidičů viníků za rok 2015 v ČR.	Str. 14
Tabulka č. 3:	Účastníci dopravní nehody v ČR dle kategorie a pohlaví za rok 2014.	Str. 20

Tabulka č. 4:	Hlavní příčiny dopravních nehod za rok 2015 v České republice.	Str. 22
Tabulka č. 5:	Skór směru a typu agrese Rosenzweigova obrázkově frustračního testu PFT (C-W) a skupin řidičů mladých 18 – 25 let a „ne-mladých“ nad 25 let.	Str. 67
Tabulka č. 6:	Skór Strategie zvládání stresu SVF 78 a skupin řidičů mladých 18 – 25 let a „ne-mladých“ nad 25 let.	Str. 68
Tabulka č. 7:	Skór všech škál dotazníku Strategie zvládání stresu SVF 78 a skupin řidičů mladých 18 – 25 let a „ne-mladých“ nad 25 let.	Str. 69
Tabulka č. 8:	Korelace škál Pozitivní strategie a Negativní strategie dotazníku SVF 78 a všech škál testu PFT (C-W) u skupiny mladých řidičů 18 – 25 let.	Str. 70
Tabulka č. 9:	Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a typu agrese O – D testu PFT (C-W) u skupiny mladých řidičů 18 – 25 let.	Str. 70
Tabulka č. 10:	Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a typu agrese E – D testu PFT (C-W) u skupiny mladých řidičů 18 – 25 let.	Str. 71
Tabulka č. 11:	Korelace škály Pozitivní sebeinstrukce dotazníku SVF 78 a typu agrese E – D testu PFT (C-W) u skupiny mladých řidičů 18 – 25 let.	Str. 71

Tabulka č. 12:	Korelace škál Pozitivní strategie a Negativní strategie dotazníku SVF 78 a všech škál testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 72
Tabulka č. 13:	Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a směru agrese E – A testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 72
Tabulka č. 14:	Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a směru agrese I – A testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 73
Tabulka č. 15:	Korelace škály Kontrola situace dotazníku SVF 78 a směru agrese I – A testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 73
Tabulka č. 16:	Korelace škály Kontrola situace dotazníku SVF 78 a typu agrese O - D testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 74
Tabulka č. 17:	Korelace škály Odmítání viny dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 74
Tabulka č. 18:	Korelace škály Odklon dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 75
Tabulka č. 19:	Korelace škály Kontrola situace dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 75

Tabulka č. 20:	Korelace škály Kontrola reakcí dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 75
Tabulka č. 21:	Korelace škály Pozitivní sebeinstrukce dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 76
Tabulka č. 22:	Korelace škály Vyhýbání se dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 76
Tabulka č. 23:	Korelace škály Pozitivní strategie dotazníku SVF 78 a typu agrese N - P testu PFT (C-W) u skupiny „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 76
Tabulka č. 24:	T-test pohlaví se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) u mladých řidičů 18 – 25 let.	Str. 77 – 78
Tabulka č. 25:	T-test pohlaví se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) u „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 78 – 79
Tabulka č. 26:	Korelace sociodemografického dotazníku se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) u „ne-mladých“ řidičů nad 25 let.	Str. 79
Tabulka č. 27:	Korelace sociodemografického dotazníku se škálami dotazníku SVF 78 a škálami testu PFT (C-W) u mladých řidičů 18 - 25 let.	Str. 80

Seznam grafů:

Graf č. 1:	Počet všech respondentů před kontrolou dat.	Str. 53
Graf č. 2:	Počet všech respondentů po kontrole dat.	Str. 54
Graf č. 3:	Rozložení věku řidičů v rámci skupiny řidičů 18 - 25 let věku.	Str. 55
Graf č. 4:	Rozložení věku řidičů v rámci kontrolní skupiny řidičů nad 25 let věku.	Str. 56
Graf č. 5:	Zastoupení mužů a žen v rámci celkového výzkumného souboru.	Str. 56
Graf č. 6:	Zastoupení mužů a žen v rámci souboru řidičů ve věku 18 – 25 let.	Str. 57
Graf č. 7:	Zastoupení mužů a žen v rámci souboru řidičů starších 25 let.	Str. 57
Graf č. 8:	Vzdělání v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.	Str. 58
Graf č. 9:	Vzdělání v rámci souboru řidičů starších 25 let.	Str. 58
Graf č. 10:	Rodinný stav v rámci souboru řidičů starších 25 let.	Str. 59
Graf č. 11:	Zaměstnání v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.	Str. 60
Graf č. 12:	Zaměstnání v rámci souboru řidičů starších 25 let.	Str. 60
Graf č. 13:	Rok získání řidičského oprávnění v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.	Str. 61
Graf č. 14:	Rok získání řidičského oprávnění v rámci souboru řidičů starších 25 let.	Str. 61

Graf č. 15:	Počet dodnes najetých km v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.	Str. 62
Graf č. 16:	Počet dodnes najetých km v rámci souboru řidičů starších 25 let.	Str. 62
Graf č. 17:	Četnost řízení automobilu v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.	Str. 63
Graf č. 18:	Četnost řízení automobilu v rámci souboru řidičů starších 25 let.	Str. 64
Graf č. 19:	Sebehodnocení řidičů (známkou jako ve škole) v rámci souboru řidičů ve věku 18 - 25 let.	Str. 65
Graf č. 20:	Sebehodnocení řidičů (známkou jako ve škole) v rámci souboru řidičů starších 25 let.	Str. 65
Graf č. 21:	Zavinění a účast na dopravních nehodách mladých řidičů 18 – 25 let v kraji Vysočina za období uplynulých 5 let.	Str. 88
Graf č. 22:	Následky dopravních nehod mladých řidičů 18 – 25 let v kraji Vysočina za období uplynulých 5 let.	Str. 89

Přílohy diplomové práce

Příloha č. 1: Zadání diplomové práce

Příloha č. 2: Abstrakt magisterské práce v českém jazyce

Příloha č. 3: Abstrakt magisterské práce v anglickém jazyce

Příloha č. 4: Ukázka anamnestického dotazníku

Příloha č. 1: Zadání diplomové práce

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

Studijní program: Psychologie
Forma: Prezenční
Obor/komb.: Psychologie (PCHN)

Podklad pro zadání DIPLOMOVÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Bc. URBÁNKOVÁ Kateřina	Hartmannova 1146/106, Třebíč - Horka-Domky	F140328

TÉMA ČESKY:

Agrese a strategie zvládání stresu u mladých řidičů.

TÉMA ANGLICKY:

Aggression and coping strategies of young drivers.

VEDOUcí PRÁCE:

PhDr. Lenka Šrámková - PCH

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Teoretická část:

- Téma diplomové práce spadá do oblasti dopravní psychologie. Mladí řidiči jsou nejen dle statistik v ČR nejrizikovější skupinou v silničním provozu.
- Popis základního kontextu současného stavu poznání zabývajícího se mladými řidiči.
- Základní otázkou je, zdali existuje rozdíl mezi agresí a strategií zvládání stresu u dvou skupin řidičů: mladých řidičů ve věku 18-25let a "ne-mladých" řidičů starších 25 let.

Výzkumná část:

- Cíle: Popis agrese a strategií zvládání stresu u obou skupin řidičů, mladých i nemladých a zjištění případných rozdílů mezi skupinami
- Metodika výzkumu: Dotazník osobní a řidičské anamnézy (vlastní), Rosenzweig PFT(C-W), Dotazník Strategie zvládání stresu SVF 78.
- Výzkumný soubor: 2 skupiny řidičů: mladí řidiči 18-25 let (případně dvě podskupiny dle zkušenosti s řízením automobilu) a "ne-mladí" řidiči nad 25 let (případně dvě podskupiny dle zkušenosti s řízením automobilu)
- Metody výběru výzkumného vzorku: samovýběr, příležitostný výběr a výběr metodou sněhové koule
- Analýza a zpracování dat

Výstup práce cíle projektu:

1. Popis agrese a strategií zvládání stresu u mladých řidičů (ve věku 18-25 let) a "ne-mladých" řidičů (starších 25 let) by mohl vést k zavedení hlubší edukace o agresivitě mladých řidičů a strategií zvládání stresu v rámci výcviku v autoškolách a tím mladé řidiče vzdělávat o rizicích a jejich možnostech řešení.
2. Přidání souboru respondentů (začínající řidiči) pro normy Rosenzweig PFT(C-W).
3. Nový výzkum v tématu, které je v dopravní psychologii jedno z prioritních.

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

- SUMMALA, H. (2000). Automatization, automation, and modeling of driver's behavior. Department of Psychology. Recherche transports sécurité N°66- Janvier-Maer.
- ULLEBERG, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. Department of Psychology. Transportation Research Part F 4 (2002) 279-297.
- MACHIN, M. A., SANKEY, K. S. (2007). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. Accident Analysis and Prevention 40 (2008) 541-547. Australia.
- HATFIELD, J., FERNANDES, R. (2008). The role of risk-propensity in the risky driving of younger drivers. Accident Analysis and Prevention 41 (2009). 25-35. Australia.
- HARTL, P., HARTLOVÁ, H. (2000). Psychologický slovník. Praha: Portál
- Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče. Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.
- BOYCE, T. E., GELLER, E. S. (2000). An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: Do younger males really take more risk? Accident Analysis and Prevention 34 (2002) 51-64. USA.

Příloha č. 2: Abstrakt magisterské práce v českém jazyce

ABSTRAKT MAGISTERSKÉ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Agrese a strategie zvládnání stresu u mladých řidičů

Autor práce: Bc. Kateřina Urbánková

Vedoucí práce: PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.

Počet stran a znaků: 108 stran, 161 516 znaků

Počet příloh: 4

Počet titulů použité literatury: 114

Abstrakt (800–1200 zn.):

V denním tisku se často setkáváme s pojmy „agresivní mladý řidič“. Téma diplomové práce spadá do oblasti dopravní psychologie a zaměřuje se na mladé řidiče ve věku 18 – 25 let, jejich agresi a strategie zvládnání stresu. Kontrolní skupinou se stali tzv. „ne-mladí“ řidiči nad 25 let. Teoretická část se zaměřuje třemi kapitolami na mladé řidiče, agresi a stres. Mladí řidiči spadají do nejrizikovější skupiny řidičů pro svoji nezkušenost, emoční labilitu, tékavost a známky agrese. S agresí souvisí i hněv a stres. Z hněvu se agrese stane málo kdy, avšak často agrese vzniká z dlouhodobého působení stresu. Záleží na řidiči, jakými strategiemi zvládnání stresu oplývá. Výzkumu se zúčastnilo 148 respondentů. Všichni respondenti vyplnili podnětový sešit s anamnestickým dotazníkem, Rosenzweigovým obrázkově frustračním testem v revidované verzi PFT (C-W) a dotazníkem Strategie zvládnání stresu SVF 78. Potvrdila se jediná hypotéza, že mladí řidiči mají statisticky významně vyšší tendenci k obraně sebe nebo vlastního chování. Výzkum rozšíří normy PFT (C-W) a přispěje k prioritním tématům v oblasti dopravní psychologie.

Klíčová slova:

Mladý řidič; agrese; agresivní mladý řidič; stres; strategie zvládnání stresu

Příloha č. 3: Abstrakt magisterské práce v anglickém jazyce

ABSTRACT OF MASTER THESIS

Title: Aggression and coping strategies of young drivers

Author: Bc. Kateřina Urbánková

Supervisor: PhDr. Lenka Šrámková, Ph.D.

Numberofpages and characters: 108 pages, 161 516 characters

Numberofappendices: 4

Numberofreferences: 114

Abstract (800–1200 characters):

In the daily newspapers we often meet with the terms "aggressive young driver". Thesis topic is the part in traffic psychology and focuses on young drivers between 18 to 25 years, their aggression and coping strategies. The control group became "not-young" drivers over 25 years. The theoretical part is focusing by three chapters to young drivers, aggression and stress. Young drivers fall into the highest risk group of drivers because of their low experience, emotional lability, volatility and aggression. The aggression is related to anger and stress. From anger to aggression happens seldom but often aggression arises from long-term effect to stress. It depends on the driver, which strategy will use to manage the stress. The research involved 148 respondents. All respondents completed anamnestic questionnaire, Rosenzweig frustration test in a revised version of PFT (C-W) and Coping strategies questionnaire SVF 78. It confirmed only hypothesis that young drivers have a significantly higher tendency to defend oneself or one's own behavior. The research extends the standard norm PFT (C-W) and contribute to the priority issues in the field of traffic psychology.

Key words:

Young driver; aggression; aggressive young driver; stress; coping strategies

Příloha č. 4: Ukázka anamnestického dotazníku

DOTAZNÍK PRO ŘIDIČE

Na otázky dotazníku prosím odpovídejte přesně, výstižně a pravdivě. Vaše údaje a odpovědi slouží potřebám diplomové práce zabývající se dopravní psychologií. S daty bude nakládáno v souladu s etickými pravidly. Dotazník je anonymní a dobrovolný. Vyplněním dáváte souhlas se statistickým zpracováním a výzkumným využitím zjištěných dat.

1. Pohlaví (*zakroužkujte*):
 - Muž
 - Žena

2. Věk (*vepište číslici*): _____

3. Nejvyšší dosažené vzdělání (*zakroužkujte*):
 - Nedokončené základní vzdělání
 - Vyšší odborné
 - Vyučen bez maturity
 - Středoškolské s maturitou
 - Vyšší odborné
 - Vysokoškolské do úrovně bakalář
 - Vysokoškolské nad úroveň bakalář

4. Rodinný stav (*zakroužkujte*):
 - Svobodný/á
 - Ženatý/Vdaná
 - Dlouhodobý partnerský vztah (jedna domácnost)
 - Rozvedený/á
 - Vdovec/Vdova
 - Registrovaný/Registrovaná

5. Počet dětí, o které v současné době pečujete (*vepište číslici*): _____

6. Současné zaměstnání (*zakroužkujte*):
 - Student
 - Zaměstnanec
 - V domácnosti/na rodičovské dovolené
 - Podnikatel
 - Nezaměstnaný
 - Invalidní důchodce
 - Starobní důchodce

7. Kraj bydliště (*zakroužkujte kraj, ve kterém máte trvalý pobyt*):
 - Hlavní město Praha
 - Středočeský
 - Jihočeský
 - Plzeňský
 - Karlovarský
 - Ústecký
 - Liberecký
 - Královéhradecký
 - Pardubický
 - Vysočina
 - Jihomoravský
 - Olomoucký
 - Zlínský
 - Moravskoslezský