

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

**RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ V KONTEXTU
ČASOVÉ PERSPEKTIVY**

**RISKY DRIVING BEHAVIOR IN THE CONTEXT
OF TIME PERSPECTIVE**



Magisterská diplomová práce

Autor: Bc. Lucie Hamplová
Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Olomouc
2017

Prohlášení

Ochrana informací v souladu s ustanovením § 47b zákona o vysokých školách, autorským zákonem a směrnicí rektora k Zadáni 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 *Rizikové chování řidičů v kontextu časové perspektivy* vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

Ve.....dne

Podpis

Děkuji PhDr. Matúši Šuchovi, Ph.D. za odborné vedení mé práce a cenný čas. Dále děkuji Mgr. Tomáši Dominikovi za rady týkající se statistického zpracování dat. V neposlední řadě děkuji také respondentům za ochotu při vyplňování dotazníků.

Obsah

Úvod.....	5
-----------	---

TEORETICKÁ ČÁST

1	Obecné vymezení rizikového chování řidičů.....	6
2	Nastínění problematiky dopravních nehod.....	10
3	Vybrané rizikové osobnostní vlastnosti a chování řidičů.....	14
3.1	Specifika rizikového chování v dopravě dle věku.....	16
3.2	Specifika rizikového chování v dopravě dle pohlaví.....	19
3.3	Agresivní chování v dopravě.....	20
4	Časová perspektiva.....	23
4.1	Minulá časová perspektiva.....	24
4.2	Přítomná časová perspektiva.....	24
4.3	Budoucí časová perspektiva.....	25
5	Časová perspektiva a rizikové chování v dopravě.....	26
5.1	Replikace a rozšíření Zimbardova výzkumu.....	28
5.2	Výzkumy časové perspektivy vztahované k rizikovému chování v oblasti zdraví a dalším vybraným rizikovým charakteristikám.....	29

EMPIRICKÁ ČÁST

6	Výzkumný problém a cíle práce.....	31
7	Stanovení hypotéz a výzkumných otázek.....	32
8	Metodologický rámec, metody získávání dat a etika výzkumu.....	34
8.1	Metody získávání dat.....	35
8.2	Způsob analýzy dat.....	38
8.3	Etika výzkumu.....	38
9	Popis výběrového souboru.....	40
10	Výsledky.....	43
10.1	Přítomná hédonistická časová perspektiva.....	43
10.2	Přítomná fatalistická časová perspektiva.....	44
10.3	Budoucí časová perspektiva.....	45
10.4	Analýzy dat týkající se věku a pohlaví.....	47
10.5	Doplňující analýzy dat.....	49
11	Diskuse.....	52
12	Závěry.....	56

Souhrn.....	57
-------------	----

Použité zdroje a literatura.....	60
----------------------------------	----

Abstrakt diplomové práce v českém a anglickém jazyce

Příloha 1: Formulář zadání magisterské diplomové práce

Příloha 2: Ukázka části matice dat

Příloha 3: Zimbardův dotazník časové perspektivy

Příloha 4: Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti

Úvod

Všichni žijeme v době, ve které je doprava (ať už v jakékoli podobě) všudypřítomná. Nemusíme být ani sami řidiči, abychom byli dopravním systémem prakticky dennodenně ovlivňováni. A v případě rizikové podoby chování v dopravě tímto přímo i ohrožováni. I proto jsem si za téma magisterské diplomové práce zvolila oblast rizikového chování v dopravě. Domnívám se totiž, že i přes složitost uchopení možných příčin nehod či samotné osobnosti a jejich případných vlivů stojí za to nepřestávat usilovat o poznání v této oblasti, zvláště představíme-li si možné tragické následky, které dopravní nehody mnohdy přinášejí.

V diplomové práci jsem se rozhodla na tuto oblast rizikového dopravního chování zaměřit v souvislosti s časovou perspektivou, zejména tedy v pojetí profesora Zimbarda, ze kterého jsem čerpala již v bakalářské práci. Cílem je tedy postihnout případný vztah časové perspektivy s rizikovými vlastnostmi ve vztahu k řízení. V této podobě se tak jedná v českém prostředí o poměrně originální téma, a proto byl i výzkum pojat spíše explorativně. Během rešerše jsem nenalezla žádný český výzkum čistě se zabývající přímo Zimbardovým pojetím časové perspektivy a rizikového řízení.

V prvních kapitolách vymezím rizikové chování v dopravě spíše obecně, spolu s charakteristikami nehod budu v těchto kapitolách vycházet spíše z českých zdrojů; další kapitoly, specificky vztažené k nastíněnému tématu časové perspektivy a rizikového řízení, pak budou tvořeny převážně zahraničními výzkumy.

Je zřejmé, že není v moci jedné diplomové práce ovlivnit zásadním způsobem bezpečnost silničního provozu, byla bych ovšem velmi ráda, i kdyby jen tímto přinesla možný nový pohled na rizikové chování v dopravě, než jak je k němu v českém prostředí běžně přistupováno.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Obecné vymezení rizikového chování řidičů

Než vymeším, jaké konkrétní projevy mohou stát za pojmem rizikové chování, tak bych ráda zmínila, co k tomuto jevu může řidiče vést, respektive proč se vlastně rizikového chování někteří řidiči vůbec dopouštějí, a to myšleno tedy na obecné rovině. Jak uvádějí Šucha, Černochová, Rehnová, Šrámková a Zámečník (2015, 13), „základním východiskem teorie řidičského chování je fakt, že jednání řidičů (a dalších účastníků dopravy) není čistě racionální, resp. může mít jiná východiska než bezpečnost nebo efektivnost“. Stejně tak nyní není v oblasti dopravní psychologie jeden daný, vševysvětlující model či teorie vysvětlující či dokonce predikující chování řidičů, ale spíše více různých modelů, které různou měrou vystihují určitou oblast této složité problematiky (Šucha et al., 2015).

Stále ještě na obecnější úrovni bychom mohli rizikové chování definovat jako „řešení konfliktu v podobě střetu dvou tendencí, kterými je dosažení cíle, výkonu, uspokojení potřeby a dopravní bezpečnosti“ (Vykopalová, 2012, 54). Například riziková skupina mladých řidičů právě upřednostňuje spíše dosahování svých cílů (Šucha et al., 2015). Vykopalová (2012) dále dodává, že konečný výsledek (tedy která z těchto zmiňovaných tendencí se spíše projeví) záleží nejen na jejich intenzitě, ale samozřejmě také na osobnosti řidiče, respektive jeho osobnostních charakteristikách. Podobně udávají Seitl a Šucha (2010, 45), že „chování řidiče obecně vychází z charakteristik jeho osobnosti a dané situace“. Zároveň Daňková et al. (2015) podotýkají, že právě stojí-li za rizikovým chováním pravděpodobně zejména osobnost, je možné předpokládat, že změna samotného chování bude u těchto řidičů komplikovanější.

Dále také Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003) řadí nedostatky v oblasti osobnostních charakteristik mezi hlavní příčiny dopravních nehod, spolu s řadou dalších – ať už se jedná kupříkladu o chybění potřebných znalostí nebo požití alkoholu apod. Co se osobnosti řidiče týče, rovněž Šucha (2015) říká, že jednou z částí, kterými se zabývá dopravněpsychologické vyšetření, jsou právě osobnostní rysy, zjišťované například osobnostními dotazníky. Konkrétně k dané psychodiagnostice lze doplnit, že „i přes zřejmou multifaktoriální podmíněnost zaujímá při predikci svoji roli

psychologická diagnostika s cílem rozpoznat pravděpodobnost výskytu rizikového nebo agresivního chování jedince na základě poznatků psychologie osobnosti o vlastnostech osobnosti a jejich struktuře“ (Seitl & Šucha, 2010, 65).

V diplomové práci se tedy v kontextu (převážně rizikového) chování řidičů budu zabývat zejména právě osobností, jejími rysy a charakteristikami, ačkoli si samozřejmě uvědomuji, že v takto komplexní oblasti spolupůsobí mnoho dalších důležitých faktorů. Zmiňme například hodnocení, respektive vnímání rizikovosti situace, současný psychický stav řidiče, jeho schopnosti a výkonové vlastnosti apod. (Šucha et al., 2015). Zmiňovaným vnímáním rizikovosti se blížeji zabývám v kapitole o vybraných rizikových vlastnostech a chování. Rovněž Havlík (2005, 140) uvádí, že *„především osobnostní vlastnosti motoristy spolu s dalšími specifickými komponentami rozhodují o tom, zda znalosti, dovednosti, schopnosti a zkušenosti bude v silničním provozu optimálně využívat a přiměřeně řešit případné kritické dopravní situace“*. Kupříkladu uváděné znalosti v rámci dopravní bezpečnosti zmiňují také Štikar et al. (2006), spolu s mnohými dalšími důležitými faktory, jako jsou mj. smyslové předpoklady, schopnost zodpovědnosti při řízení apod., za účasti čistě dopravních faktorů zahrnujících nejen dopravní prostředky, ale také samotnou situaci apod. Stále ale zároveň platí, že *„za podstatné se považují zdravotní a duševní způsobilost a momentální tělesný a psychický stav“* (Havlík, 2005, 13). Ovšem například výkonovými vlastnostmi člověka či kognitivními předpoklady, funkcemi smyslových orgánů, inteligencí apod. se ve své práci dále nezabývám, neboť tato témata přesahují rámec rizikového chování a konkrétně osobnostních vlastností rizikových řidičů.

Nyní po úvodním vymezení rizikového chování obecně bych ráda stručně popsala jakýsi obraz samotného rizikového řidiče. Rehnová s Černochovou (2013, 150) uvádějí, že se takovýto řidič dopouští *„nápadně častěji vážných dopravních přestupků, aniž by sám pro sebe vyvodil nebezpečnost takového jednání“*. Jeho rizikové chování pak může mít následující podobu: *„nepřiměřené (problémové, nepřizpůsobivé) dopravní chování se vyznačuje vědomým nerespektováním pravidel provozu na pozemních komunikacích i za cenu vysokého rizika zranění či usmrcení sebe nebo někoho jiného, vědomým omezováním a ohrožováním ostatních účastníků silničního provozu, nezodpovědností a netolerancí vůči ostatním“* (Rehnová & Černochová, 2013, 150). Právě v tomto kontextu autorky Rehnová a Černochová (2013) sdělují předpoklad, že u mnohých z těchto řidičů hraje podstatnější roli právě osobnost spíše než schopnosti, které u nich mohou být intaktní.

Podobně uvádí také Havlík (2005, 17), že „*dopravní chování každého řidiče odráží jeho základní osobnostní orientaci, která zaujímá vůči schopnostem nadřazené postavení*“. Stejně tak ale můžeme v opačném případě konstatovat, že řidič může svou strukturou osobnosti s vlastnostmi důležitými pro neselhávající řidiče (jako je například odpovědnost nebo vhodná motivace) kompenzovat některé své nedostatky ve schopnostech (Havlík, 2005).

Po tomto vymezení na spíše obecnější rovině bych dále na tomto místě ráda zmínila některé konkrétní projevy rizikového řízení či chování v dopravě. Metodika zabývající se přímými a nepřímými ukazateli bezpečnosti řadí mezi ty přímé ukazatele například „*počet dopravních nehod, počet smrtelných, těžkých a lehkých zranění a velikost hmotné škody*“ (Havránek, Simonová, Striegler, & Frič, 2015, 8). Samotné chování účastníků provozu bývá zohledňováno v rámci ukazatelů nepřímých – „*jedná se například o rychlost jízdy vozidel, ..., užívání mobilních zařízení řidiči za jízdy, ..., jízda pod vlivem alkoholu či omamných látek, ...*“ (Havránek et al., 2015, 8). Konkrétní ukazatel, jako například právě rychlost jízdy, pak může být podle Štikara, Hoskovce a Šmolíkové (2006) součástí určité teorie nehodovosti, které ale nejsou příliš abstraktní. Blížeji se nehodami zabývám v následující kapitole.

K samotnému rizikovému chování, například budeme-li hovořit o agresivních projevech, mohou v rámci dopravního prostředí řidiče přivést různorodé podněty, ať už nepříjemné zdržení na silnici, určité počasí apod. Vše navíc může umocnit jakýsi dojem anonymity, který řidiči jízda za volantem poskytuje (Kurečková et al., 2015). Z toho vyúsťující projevy agresivity se de facto shodují s výše uvedenými ukazateli – Kurečková et al. (2015) uvádějí například zmiňovanou vysokou rychlost, ale také nebezpečné předjíždění, nedodržení bezpečné vzdálenosti atd. Nabízí se úvaha, zda poslední zmiňované by sami řidiči automaticky řadili nutně mezi agresivní projevy, ačkoli nebezpečnost tohoto počínání či vliv na dopravní nehody je dle mého názoru zřejmá.

Podrobněji se agresivitou v kontextu chování v dopravě zabývám v samostatné podkapitole v rámci vybraných rizikových vlastností a chování řidičů.

Několikrát zmiňované překročení nejvyšší dovolené rychlosti se také objevuje jako nejčastější přestupek v publikaci Daňkové et al. (2015) a rovněž ve statistikách za rok 2016 se nachází na prvním místě jednání v rámci bodového systému, dále je následováno nepoužitím bezpečnostních pásů a používáním mobilního telefonu (Ministerstvo dopravy

České republiky (dále jen MDČR), 2017). Rychlou jízdu považují za jedno z nejčastějších rizikových chování v dopravě také Scott-Parker, Hyde, Watson a King (2013), a to u všech věkových kategorií, nicméně u mladých řidičů tento styl jízdy považují za rizikovější mj. z důvodu jejich menší zkušenosti s řízením.

A konečně, například právě vysoká rychlost se často objevovala také v pro tuto práci stěžejním výzkumu rizikového chování v dopravě a časové perspektivy Zimbarda, Keougha a Boyda (1997).

Vzhledem k propojenosti zmiňovaného rizikového chování s dopravními nehodami v následující kapitole stručně vymezují oblast nehod, respektive možných selhání či chyb.

2 Nastínění problematiky dopravních nehod

Domnívám se, že jednou z hlavních oblastí zájmu odborníků i laické veřejnosti v kontextu dopravních nehod zůstávají jejich možné příčiny, jejichž poznání by nám mohlo pomoci nehodám v budoucnu předcházet. Jak uvádějí Štikar et al. (2006), u určitých nehod však neumíme vždy přesně poznat, co k nim vedlo.

Ačkoli o rozdílech mezi řidiči vycházejících z věkových specifik pojednávám dále, zde bych v kontextu nehod obecněji ráda zmínila, že ačkoli považujeme za rizikové zejména mladé řidiče (viz například Rhodes, Pivik, & Sutton, 2015), tak zároveň platí, že „*lidé jsou zranitelnější s přibývajícím věkem. Z hlediska biomechaniky nehoda, která by nevedla ke smrtelnému zranění osmnáctiletého, může zabít osmdesátiletého*“ (Štikar et al., 2006, 21). Je tedy zřejmé, že problematika dopravních nehod je komplexní a nelze ji zkoumat či posuzovat a predikovat následky nehod z jednoho izolovaného úhlu pohledu, například právě zmiňovaného věku. Stejně tak je dle mého názoru samozřejmé, že mnohé nehody pak v budoucnu ovlivňují různé oblasti života jejich účastníků. Kupříkladu podle prospektivní studie Tournierové et al. (2014) byli účastníci dopravních nehod i dva roky od události určitým způsobem poznamenáni touto nehodou, a to nejen po zdravotní stránce (ačkoli závažnost zranění či postižení hrála velmi významnou roli). Stejně tak Štikar et al. (2006) zdůrazňují traumatizující účinek nehod s výraznými důsledky projevujícími se mj. také v psychické sféře.

Dále pokládám za důležité si uvědomit, že to, co nás zajímá především, a to bezpečnost v dopravě, je vždy závislé na více okolnostech, vzhledem ke komplexnosti dopravního systému. Jak pojednávají Štikar et al. (2006, 50), „*člověk je integrální součástí dopravního systému. Interakce systému řidič – vozidlo – silnice a okolí se označuje pojmem dopravní ekologie*“. Dále také samozřejmě platí, že „*selhání jednoho prvku má důsledky pro celý systém*“ (Štikar et al., 2006, 51). A jak rovněž uvádějí Seidl a Šucha (2010, 46), právě řidič samotný bývá často odpovědný za selhání, neboť „*stojí v systému dopravy (řidič – dopravní prostředek – dopravní prostředí) jako velmi rizikový činitel. Jedním z důvodů je i samotná osobnost řidiče, která je jedinečná a neopakovatelná*“. O významnosti a důležitosti samotné osobnosti jsem se již stručně zmiňovala v předešlé kapitole. Dále je jedním z dalších faktorů ovlivňujících dopravní bezpečnost mobilita, ke které Štikar et al. (2006, 19) dodávají, že „*když mobilita dominuje nad bezpečností,*

počet smrtelných úrazů roste“. Rovněž se domnívám, že důležitou složkou je jistá předvídatelnost prvků systému, ovšem jak uvádějí Štikar et al. (2006), pokud se zde objeví určitá nenormální adaptace, nemůže dojít ke zvýšení bezpečnosti.

Bavíme-li se o dopravních nehodách, chtěla bych zde pro úplnost alespoň stručně vymezit, jak dopravní nehodu jako takovou můžeme chápat. Štikar et al. (2006, 75) definují dopravní nehodu jako *„událost, při níž vznikne smrt nebo zranění anebo škoda na věcech v přímé souvislosti s dopravním provozem. Dopravní nehoda vzniká v důsledku okolností, obvykle náhlých a nepředvídaných, které porušily správný a bezpečný chod dopravy*“. Chmelík et al. (2009) rovněž zmiňují nepředvídaný charakter nehody, ovšem dodávají, že ve většině případů může být předvídatelnou. Pouze zdánlivý paradox dále vysvětlují následovně: *„nepředvídavost vzniku dopravní nehody v sobě obsahuje určitý prvek nedbalosti, nezodpovědnosti účastníka dopravního provozu, jeho lhostejnosti*“ (Chmelík et al., 2009, 17).

Konkrétně samotné příčiny nehod lze dělit do skupin příčin *bezprostředních, přispívajících a kořenových* (Štikar et al., 2006, 27-28). Domnívám se, že význam prvních dvou skupin je (již na základě názvů) zřejmý. Kořenové příčiny pak autoři vysvětlují jako příčiny skryté za přispívajícími příčinami (Štikar et al., 2006).

Můžeme se ovšem zaměřit i čistě na chyby jako takové, nikoli nutně dopravní nehody. Ty pak tedy můžeme členit dle míry jejich záměrnosti a na základě posouzení, zda jde o chybu objektivní, či osobní (Štikar et al., 2006). Chyba samotná je pak podle Štikara et al. (2006, 47) *„nepřiměřená odchylka z optimálního stavu – tzn. jev, který vzniká, jestliže řidič selže v rozhodnutí, jak se chovat optimálním způsobem*“.

Již dříve jsem zmiňovala důležitost osobnosti řidiče v kontextu dopravních nehod; k osobnosti (respektive rysům, například dále zmiňované emoční nestability) nás mohou dovést i samotné typy chyb či selhání. *„Lze pozorovat, že určité specifické reakce nebo selhání se projevují u jednotlivců opakovaně. To nás vede k rysům nebo syndromům. Mluvíme o náchylnosti k nehodám, agresivnímu řízení vozidla, o rysech či stavech emoční nestability, nedostatku specifických dovedností, zkušeností apod.*“ (Štikar et al., 2006, 52). Autoři také podotýkají, že kromě zmiňované osobnosti je druhou velkou oblastí mající vliv na nehodové jednání samozřejmě konkrétní situace, tedy situační vlivy (Štikar et al., 2006). Ačkoli jsem v předešlé kapitole zmiňovala, že tématem práce bude zejména osobnost a rizikové chování řidiče, ráda bych v této kapitole zabývajíc se blíže dopravními

nehodami krátce nastínila i další důležité faktory v oblasti dopravní bezpečnosti, jako je například pozornost. Jak uvádějí Štikar et al. (2006), její problematika bývá často spojována s příčinami nehod, ačkoli zároveň autoři podotýkají, že ve skutečnosti se nemusí jednat o její nedostatek jako takový, ale o její zaměření jiným směrem, než bylo potřeba. Podobně popisuje tuto problematiku například Hamerníková (2010), konkrétně hovoří o distrakci. „*Jedná se o situaci, kdy je zaměření pozornosti narušováno podněty, které s řízením nesouvisí. ... Distrakce má za důsledek prodloužení reakčního času řidiče, snížení jeho připravenosti reagovat a zároveň s tím zvýšení rizika vzniku dopravní nehody*“ (Hamerníková, 2010, 55). Rovněž Havlík (2005) zdůrazňuje důležitost schopnosti identifikovat v množství působících podnětů ty pro řidiče stěžejní informace. Hamerníková (2010) dále uvádí mnohé možné distraktory, za všechny jmenuje například rozptýlení někým ze spolujezdců, používání mobilního telefonu apod. Právě negativní vliv spolujezdců zejména u mladých řidičů byl také zkoumán například v kontextu vyšší rychlosti, zde tedy za přítomnosti spolujezdců - vrstevníků (Gheorghiu, Delhomme, & Felonneau, 2015). K podobným zjištěním dospěli ve svém výzkumu již dříve také Simons-Morton et al. (2011), kdy u mladých řidičů – začátečníků vyzorovali méně nehod či skoronehod za přítomnosti dospělých spolucestujících, zatímco toto riziko stouplu za přítomnosti rizikových vrstevníků. Podle autorů mohou tyto výsledky poukazovat na sociální kontext rizikového řízení (Simons-Morton et al., 2011).

Ovšem zaměříme-li se čistě na vliv rodičů na následné řidičské chování jejich dětí, výsledky ukazují na větší vliv samotného chování rodičů za volantem jakožto určitého modelu při formování rizikového řízení (například agresivní řízení apod.), než jaký je efekt poučení od rodičů ohledně bezpečného řízení (Schmidt, Morrongiello, & Colwell, 2014). Stejně tak například v oblasti represe nemusí pokuty působit jednoduše ke změně chování ve smyslu poučení či uvědomění si rizikovosti vlastního jednání, ale jak uvádějí Štikar et al. (2006), spíše řidič interpretuje tuto celou situaci jako smůlu v natrefení na policejní hlídku apod.

V kontextu možných pochybení či zmýlení řidičů bych se dále také ráda alespoň okrajově zmínila o zajímavém konceptu tzv. psychologické přednosti v jízdě. Tu ve své publikaci zmiňují například Štikar et al. (2006), kdy udávají, že řidiči v některých těchto případech například mohou na rozdíl od klasické přednosti zprava chápat význam ulic opačně, a to v závislosti na jejich šířce apod.

Dále je také popsána existence sociálního napodobení, které Štikar et al. (2006, 61) vysvětlují tak, že „*chybu, kterou provede jeden řidič, opakuje často více řidičů jedoucích za ním*“. Tento příklad uvádí rovněž Vykopalová (2012), kdy právě upozorňuje, že chování řidiče je v mnoha ohledech chováním sociálním. Toto dle mého názoru tedy opět odkazuje na již zmiňovanou komplexnost dopravního systému, a tím i složitost problematiky dopravních nehod.

3 Vybrané rizikové osobnostní vlastnosti a chování řidičů

Pro vymezení rizikovosti v dopravě, respektive rizikových vlastností řidičů, pokládám za důležité rovněž určení toho, co považujeme za bezpečné. V této kapitole bych tedy na úplný úvod ráda ve zkratce popsala profil řidiče nerizikového. Podle Havlíka (2005, 13) „*v osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Neopomenutelné jsou sociální vlastnosti, např. altruismus vyjádřený snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování*“. Právě poslední zmiňovaný altruismus či ochotu zohledňuji také ve vlastním výzkumu.

Tyto poznatky se shodují s výzkumem Ulleberga (2002) provedeným na vzorku norských řidičů ve věku od 18 do 23 let (při výsledném rozřazení řidičů do šesti skupin), kdy za relativně bezpečné řidiče můžeme považovat například řidiče s nízkou mírou potřeby vyhledávat vzrušení (sensation seeking), dále s nízkou mírou úzkosti a agresivity, tedy řidiče emočně stabilní. V neposlední řadě autor také zmiňuje výrazný altruismus (Ulleberg, 2002). Naopak za jednu z potencionálně nejvíce rizikových skupin řidičů považuje Ulleberg (2002) řidiče (v případě této skupiny převážně muže) s malou úrovní altruismu, kteří bývají rovněž nezodpovědní, s vyšší mírou egoismu, vyhledávání vzrušení i vzteku při řízení, zároveň ovšem tito participanti sami nepovažovali riziko zranění i při dopravní nehodě za příliš vysoké.

Že je pro bezpečné dopravní chování potřeba rovněž ochoty, uvádějí i Daňková et al. (2015, 9), konkrétně „*ohleduplnost k ostatním účastníkům provozu, ochota řešit a případně odvrátit hrozící kolizi (i zaviněnou někým jiným), ve prospěch snížení možných negativních následků pro sebe a jiné*“. A v oblasti následků se pak dle mého názoru dostáváme také do roviny budoucnosti, která je rovněž obsažena ve vlastních hypotézách (mj. právě ohledně ochotného stylu osobnosti a budoucí časové perspektivy).

Domnívám se, že kromě samotných rizikových vlastností osobnosti může mít vliv na rizikové chování řidičů také jejich vnímání rizika či vnímání například vlastních schopností oproti ostatním řidičům. Například Štikar et al. (2006, 105) uvádějí, že „*většina řidičů hodnotí sebe sama tak, že jsou nadprůměrně dobře schopni řídit. Způsobí-li nehodu, svádějí ji často na chybu jiných uživatelů silnic a ne na vlastní chybné chování*“.

Ze zahraničních výzkumů bych ráda zmínila například výzkum Marottoliho a Richardsonové (1998). I zde všichni participanti odpověděli, že se považují za průměrné či nadprůměrné řidiče v rámci své věkové skupiny, s tím, že převládala odpověď nad průměrem. Tento konkrétní výzkum se ovšem týkal pouze starších řidičů (Marottoli & Richardson, 1998). Rovněž bych ráda dodala, že v tomto výzkumu bylo dále zmíněno, že ti jedinci, kteří řídili častěji, se hodnotili jako lepší řidiči (Marottoli & Richardson, 1998).

Podobně v jiném výzkumu se 65 % (zde opět starších) řidičů hodnotilo v případě řidičského testu jako lepší než jejich vrstevníci, zajímavé ovšem je, že bylo zjištěno, že tito řidiči měli větší tendence k nebezpečnému řízení než participanti, kteří se hodnotili jako srovnatelní či horší než ostatní řidiči jejich věkové skupiny (Freund, Colgrove, Burke, & McLeod, 2005). Dále byl proveden například výzkum v tureckém prostředí na řidičích – mužích ve věku od 19 do 63 let (Amado, Arıkan, Kaça, Koyuncu, & Turkan, 2014). Zde ovšem řidiči hodnotili čistě sami sebe, nikoli v porovnání s ostatními. Tato sebehodnocení pak byla porovnávána s hodnocením expertů, kteří sledovali jejich jízdu. Výsledná zjištění byla taková, že ti řidiči, kteří se hodnotili příliš kladně, byli odbornými pozorovateli hodnoceni jako ne příliš bezpeční řidiči (Amado et al., 2014).

Touto oblastí posuzování vlastních řidičských schopností se částečně také zabývám ve vlastním výzkumu v rámci doplňujících analýz.

Nejen u řidičských schopností, ale obdobně i u vnímaného rizika můžeme říci, že *„lidé mají sklon myslet si, že jejich osobní riziko je menší než u ostatních. Zatímco tento optimismus může přispívat ke zlepšení životní spokojenosti, vede ale k riskantním rozhodnutím v takových činnostech jako je řízení vozidla“* (Štikar et al., 2006, 54). Rovněž Hamerníková (2010) dodává, že tato přílišná řidičova důvěra ve své schopnosti může mít za následek častější riskování, zároveň často v kombinaci s podceněním konkrétní situace v dopravě. Tyto poznatky jsou tedy v souladu například s výše zmiňovaným výzkumem Ulleberga (2002) ohledně podceňování vzniku možné dopravní nehody u mladých rizikových řidičů.

O náchylnosti k rizikovým situacím či jejich podceňování v kontextu přítomné časové perspektivy, což je stěžejní téma této práce, pojednávám v samostatné kapitole.

Možná rizika v chování řidičů mohou ovšem vyplývat ze samotného dopravního charakteru, který, zahrnuje-li určitou patologii (zejména z hlediska osobnosti), může nepříznivě ovlivňovat právě dopravní chování řidiče (Havlík, 2010). Možný rozdíl v těchto

pojmech či oblastech Havlík (2005, 15) vysvětluje následujícím způsobem: „*zatímco kvalita dopravního charakteru je svázána s jednotlivými složkami osobnosti – vlastnostmi a schopnostmi, dovednostmi, znalostmi a zkušenostmi, dopravní chování má sociální i situační dimenzi a je podmíněno dopravním prostředím s jeho formálními a neformálními normami*“. Toto členění považuji za svým způsobem vztažené k dvěma vymezeným pojmům Zimbarda et al. (1997), a to konkrétně řidičské schopnosti a styl jízdy. Zatímco oblast či pojem schopností hovoří dle mého názoru sám za sebe a Zimbardo et al. (1997) k nim přiřazují například také reakční čas, řidičský styl je více závislý na zvyku či rozhodnutí řidiče, jakým způsobem bude řídit, také je ale spjat s postoji a osobnostními charakteristikami. Samostatné rozhodnutí si svého stylu jízdy v případě řidiče automobilu zmiňují i Šucha et al. (2015).

Jelikož pokládám za důležité rizikové chování nejen zkoumat či popisovat, ale také se aktivně snažit s ním pracovat tak, aby docházelo ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu, tak bych ráda na tomto místě alespoň v krátkosti zmínila, že kupříkladu byla již vytvořena metodika pro práci s řidiči, kdy mnohdy rizikové chování vedlo ve svém důsledku až k odnětí svobody (Daňková et al., 2015). Osobně velmi oceňuji, že autoři metodiky neměli pouze jeden cíl, a to samozřejmě zvýšit schopnost řídit bezpečně (v tomto případě tedy konkrétně u řidičů ve výkonu trestu odnětí svobody), ale rovněž zde byla realisticky ponechána druhá možnost, a to v případě nemožnosti dosáhnout cíle bezpečného řízení, tedy snaha adaptovat či upravit životní styl jedince tak, aby nebylo řízení nutné apod. Zde je dále vymezeno rizikové chování problémového řidiče, respektive v terminologii této metodiky také *řidič s problémovým průběhem řidičské praxe*, jako „*řidič motorového vozidla, který není schopen vyhovět požadavkům na bezpečné dopravní chování*“ (Daňková et al., 2015, 5).

Dále zde autoři podotýkají, že i samotná rehabilitace problémových řidičů bývá zaměřena jak na současnost, tak na budoucnost (Daňková et al., 2015). Zde tedy vidím také spojitost s časovou perspektivou, byť ne v konkrétním významu Zimbardova pojetí.

3.1 Specifika rizikového chování v dopravě dle věku

Ačkoli hlavním tématem této diplomové práce je rizikové chování obecně v kontextu časové perspektivy, pokládám za vhodné zde pojednat i o možných rozdílech

v rizikovém chování, jeho projevech či míře v souvislosti s věkem řidičů, neboť je dle mého názoru tato problematika neoddělitelná.

Dvěma základními skupinami, kterým se výzkumy velmi často věnují, jsou vcelku samozřejmě skupina mladých řidičů a pak také skupina řidičů starších. Stejně tak neméně důležitý úhel pohledu zahrnuje vliv pohlaví (viz dále), často rovněž v kombinaci s věkem. Zbylé věkové skupiny bývají dle mého názoru ve výzkumech nejméně zastoupeny, zřejmě také pro jejich relativně malou rizikovost. Štikar et al. (2006) uvádějí v tomto případě co do bezpečnosti v silničním provozu konkrétně věkový interval 35 až 45 let.

Charakteristiky typické pro některé mladé řidiče se mohou projevovat jako „*tendence k sobeckému a impulzivnímu prosazování se na silnici, nedostatečná kritičnost k sobě, přehnaná sebedůvěra, neakceptování autority, unáhlenost, agresivita...*“ (Hamerníková, 2010, 90). Co se týče kupříkladu již dříve zmiňované sebedůvěry (například v podobě podcenění rizika nehody u mladých řidičů ve výzkumu Ulleberga, 2002), konkrétně v kontextu řízení motorových vozidel se tak může jednat také o přecení vlastních řidičských schopností, což právě u mladých řidičů udávají také Šucha et al. (2015), spolu s dalšími charakteristikami - například jezdí více vysokou rychlostí, mohou mít lehkovážnější přístup k návykovým látkám apod. O možné souvislosti časové perspektivy a užívání návykových látek dále pojednávám v podkapitole věnující se tématu časové perspektivy ve vztahu ke zdraví.

Také Štikar et al. (2003) vymezují u skupiny mladých řidičů například sklony k impulzivitě, riskování a soutěživosti. Zahraniční výzkumy zabývající se mj. impulzivitou rovněž v souvislosti s mladými lidmi (například výzkum Baumannové a Odumové, 2012) zmiňují dále v kapitole zabývající se časovou perspektivou a rizikovým chováním v dopravě.

Kupříkladu impulzivita nebo soutěživost se dále objevují také konkrétně mezi indikátory agresivity (Šucha & Seitl, 2013). V kontextu zkoumání agresivity se impulzivita objevuje také v Inventáři stylů osobnosti a poruch osobnosti PSSI Kuhla a Kazéna (2002), kdy Seitl a Šucha (2010) považují spolu s impulzivním stylem osobnosti za rizikové také sebejistý a ctižádostivý styl osobnosti. Tyto poznatky byly dále stěžejní i pro praktickou část této práce. Také výzkumy agresivity, rovněž v souvislosti s mladými řidiči, se zabývám dále v samostatné podkapitole.

Co se týče skupiny starších řidičů, ve výčtu pozitivních charakteristik vztahujících se k vyššímu věku se dle Šuchy et al. (2015, 27) objevuje „*dlouholetá řidičská praxe, řidičské i životní zkušenosti, vyzrálost osobnosti, zodpovědnost, opatrnost (neochota přijímat vyšší riziko), zaměření na zdraví a bezpečnost*“. Zaměřím-li se například na zde uvedenou vyzrálost u starších řidičů, která z podstaty věci zřejmě nebude takto přítomna u řidičů mladších, tak považuji za vhodné definovat, jaký stav vlastně považujeme již za znak dozrání. Kupříkladu podle Havlíka (2005, 134) je podstatná „*relativní harmonie vzájemných vztahů mezi výkonovou a osobnostní, sociální a mravní stránkou*“. Dále právě zmiňovanou řidičskou praxi i vyzrálost spolu s dalšími charakteristikami typickými pro starší řidiče Havlík (2005) považuje za jakési kompenzační mechanismy v případě nedostatků ve výkonnosti apod.

Pokládám ovšem za vhodné zmínit, že ani jedna skupina by neměla být považována černobíle za zcela rizikovou, nebo zcela bezpečnou. I u mladých řidičů můžeme najít vhodné charakteristiky, které mohou uplatnit ve vztahu k řízení, například větší soustředění či motivace vyplývající z jejich konkrétního životního stylu, nebo naopak u starších řidičů rizika spojená se somatickým onemocněním, určitá postihnutí kognice apod. (Šucha et al., 2015).

Rovněž Štikar et al. (2006) v souvislosti s duševní kapacitou vidí možné komplikace jak u starších, tak u mladších řidičů. Konkrétně k jejímu omezení podle autorů dochází například právě s přibývajícím věkem, nebo naopak při nedostatečném množství řidičských zkušeností. Obecně k dané kapacitě pak uvádějí, že „*jednotlivé osoby mají různou kapacitu pro vnímání, rozhodování a reagování. Tato kapacita je obvykle větší než se normálně požaduje pro řízení motorového vozidla. Řidič má tudíž k dispozici určité množství rezervní kapacity, kterou může využít v nouzových situacích*“ (Štikar et al., 2006, 56-57). Ke starším řidičům dále dodává Havlík (2005, 135), že „*značný pokles výkonnosti v rozlišování zrakových podnětů byl zaznamenán u osob ve věku od 65 let*“. Od toho věku mj. také člením ve vlastním výzkumu respondenty do intervalu starších řidičů v rámci popisné statistiky.

Rozdíly mezi těmito skupinami ovšem nemusí být čistě ve způsobu rizikovitosti řízení, ale také v možnostech jejich ovlivnění. Například dle Štikara et al. (2006) charakterizuje skupinu starších řidičů méně snadná adaptace spíše než nedostatek

informací jako takových, a tak by měl věk mj. také určovat styl výchovného působení na řidiče.

Dále pokládám za zajímavé, že zmiňovaná skupina mladých řidičů nebývá uváděna jako nebezpečnější či rizikovější pouze z výše uvedených důvodů a charakteristik (například ve smyslu často uváděné impulzivity), ale také se u této skupiny výrazně častěji objevují nehody způsobené únavou či usnutím (Řezáč, Kurečková, Zámečník, & Hrušková, 2015). Totéž zmiňují i Štikar et al. (2006, 124) ve výčtu dalších rizikových charakteristik:

Mladiství také častěji zavinují nehody při neopatrném předjíždění, při manévrech vyžadujících úhybnou reakci a při nezvládnutém smyku. Mladiství se často nepřizpůsobí dopravním podmínkám. Častěji také nehodu způsobí pro afekt, vzrušení, odreagování, ale i únavu a ospalost. Je třeba poznamenat, že v motivaci mladších řidičů je velmi zdůrazněna potřeba vzrušujících prožitků.

Ačkoli se tématem únavy v práci dále nezabývám, chtěla bych na tomto místě pouze doplnit, že Seitzl a Šucha (2010) k únavě dodávají, že může být způsobena nejen vlivem situace, ale právě i osobnostními vlivy. Dále nejen sklony k únavě, ale také opět výraznější impulzivitu či vyhledávání vzrušujících podnětů apod. uvádí v kontextu charakteristik mladých řidičů rovněž Vykopalová (2012).

3.2 Specifika rizikového chování v dopravě dle pohlaví

Co se pohlaví týče, výzkumy mnohdy poukazují na opatrnější styl řízení u žen, případně také starších lidí (viz například Taubman - Ben-Ari & Yehiel, 2012). V tomto výzkumu rovněž autoři připisují mužům a dále obecně mladším řidičům častější agresivitu při řízení (Taubman - Ben-Ari & Yehiel, 2012). Mladí muži jsou považováni za rizikovější skupinu řidičů také například ve výzkumu Rhodesové et al. (2015). V tomto americkém výzkumu se ovšem jednalo konkrétně o muže ve věku od 16 do 18 let. Signifikantní zjištění se týkala zejména vlivu přítomnosti spolujezdce na rychlejší jízdu těchto mladých řidičů, případně také v interakci s vlivem pozitivní nálady (Rhodes et al., 2015). Rovněž výzkum provedený v tureckém prostředí (zaměřený na mladé řidiče) udával častější účast na dopravních nehodách u mužů (Alver, Demirel, & Mutlu, 2014); stejně tak australský výzkum identifikoval mladé muže jako nebezpečnější řidiče (Palk, Freeman, Kee, Steinhardt, & Davey, 2011). Naopak opatrnější řízení připisuje ženám také Hamerníková (2010), spolu s menším počtem dopravních nehod i jejich menší závažností. Rovněž ze statistik v rámci České republiky za rok 2016 vyplývá, že žen se týká zaokrouhleně

pouze 20 % přestupků a trestných činů v dopravě (MDČR, 2017). Zároveň si ovšem uvědomuji, že částečně mohou být tato statistická data ovlivněna tím, že ženy potkáváme za volantem méně často. Ačkoli časovou perspektivou se zabývám dále, na tomto místě bych ráda alespoň zmínila, že tyto poznatky se svým způsobem doplňují s výzkumem Zimbarda et al. (1997), ve kterém připisují ženám větší orientaci na budoucnost, která je zároveň považována dle výzkumu Keougha, Zimbarda a Boyda (1999) za méně rizikovou v kontextu řízení.

Dále pokládám ovšem za zajímavé, že například ve výzkumu Barra et al. (2015), který byl proveden na souboru amerických teenagerů-řidičů, se muži (oproti ženám) častěji pokládali za bezpečné řidiče, ačkoli oproti ženám současně častěji přiznávali rizikové chování, jako například používání mobilního telefonu během řízení nebo jízdu bez bezpečnostních pásů.

Rozdíly mezi pohlavími byly zkoumány také čistě v rámci skupiny starších řidičů. Například z výzkumu Charltonové et al. (2006) mj. vyplynulo, že ve starším věku mají tendence vyhybat se některým náročnějším situacím spojeným s řízením (zde se významně jednalo například o jízdu v noci či za deště) spíše ženy. Větší stres při jízdě s následným vyhybáním se řízení se u starších žen (oproti mužům) prokázal také ve starším výzkumu zaměřeném na finské řidiče (Hakamies-Blomqvist & Wahlström, 1998).

Dále Sullman (2015) výzkumně ověřil, že ženy a starší jedinci se svým vztekem při řízení pracují konstruktivněji než muži a mladší řidiči, kteří mají tendence vyjadřovat se v těchto případech agresivním způsobem.

3.3 Agresivní chování v dopravě

V samostatné podkapitole bych také ráda nastínila významný fenomén rizikového řízení, a to agresivní řízení (objevující se například ve zmiňovaném výzkumu Ulleberga, 2002) a jeho možné projevy. Jak uvádějí Šucha a Seidl (2013, 45), „*agresivní jízda je ve všech svých podobách příčinou velkého procenta dopravních nehod. Proto zaujímá při zkoumání osobnosti řidiče téma agrese a agresivního řízení výsadní postavení*“.

Již výše jsem podotkla, že s agresivním stylem řízení se můžeme setkávat častěji u mužů a mladších řidičů (Taubman - Ben-Ari & Yehiel, 2012), rovněž jsem vymezovala možné podněty stojící v počátku vzniku agresivní jízdy dle Kurečkové et al. (2015) apod.

Co se konkrétních projevů týče, Havlík (2005, 57) rozsáhleji popisuje možné podoby agresivity v dopravním kontextu:

Nepřiměřená rychlost, náhlá intenzivní akcelerace, hrozí-li předjetí jiným vozidlem, styl jízdy plyn-brzda, nečekané zabrzdění před vozem jako odplata za jeho pomalejší jízdu, nerespektování dopravních předpisů, trestání ostatních účastníků provozu nevhodným troubením, blikáním, hrubými výrazy, výhružnou mimikou, kličkováním, najížděním, neumožněním zařazení do jízdního pruhu aj.

Z osobnostních vlastností vztahených k agresivitě v dopravě lze jmenovat například narcismus - vztahem narcismu a hněvu během řízení k agresivnímu řízení se zabýval kupříkladu výzkum Edwardse, Warrena, Tubrého, Zyphura a Hoffner-Prillamanové (2013). Domnívám se, že ačkoli byl proveden primárně na souboru mladých řidičů, tak vzhledem k trvalejšímu rázu osobnostních charakteristik (zde tedy narcismu) můžeme jeho výsledky vztahovat i obecněji na řidičskou populaci. Koneckonců, Štikar et al. (2006) i agresivní řízení (spolu s nejvyšší nehodovostí) připisuje spíše mladým lidem, konkrétně zejména ve věku od 18 do 25 let. Co se tedy týče výsledků výzkumu Edwardse et al. (2013), jak hněv, tak zmiňovaný narcismus vyšly jako signifikantní prediktory agresivního řízení, které pak bylo prediktorem dopravních nehod.

Dále v oblasti nově publikovaných odborných studií došli například také autoři Demir, Demir a Özkan (2016) metaanalýzou rovněž k identifikaci určitých rizikových rysů v rámci agresivního řízení. V souvislosti s diagnostickým nástrojem PSSI (Kuhl & Kazén, 2002), který představuji blížeji v praktické části, lze dle mého názoru najít shodu v impulzivité a narcismu. Z metaanalýzy autorů rovněž vyplynulo, že poměrně málo výzkumů v této oblasti bylo věnováno altruismu, což mimo další témata dále navrhuji k možným budoucím výzkumům (Demir et al., 2016).

Domnívám se (kupříkladu na základě výše uvedených možných projevů agresivity za volantem), že i přes mnohé osobnostní vlivy je právě v agresivním řízení zvládnutelný sociální kontext a okolí řidiče. To ostatně podle mého názoru vyjadřuje i následující stručná definice: „*agresivní způsob jízdy je charakterizován jako chování, které nerespektuje ostatní účastníky silničního provozu*“ (Daňková et al., 2015, 19). Vliv agresivního řidiče na chování ostatních řidičů popisují také Štikar et al. (2006), kdy jsou v důsledku takového stylu řízení agresivního řidiče ostatní mnohdy donuceni k riskantním úkonům během jízdy.

V rámci této podkapitoly si dovoluji také zmínit, že v kontextu dopravní psychologie se nebavíme pouze o impulzivité čistě ve smyslu osobnostní charakteristiky (například jako impulzivní styl osobnosti v terminologii zmiňovaného Inventáře stylů osobnosti a poruch osobnosti Kuhla a Kazéna, 2002), ale existuje rovněž kategorie impulzivní agrese, ať už ji řadíme samostatně nebo v rámci typu agrese podmíněné psychopatologickým stavem. Jak vyplývá již z termínu impulzivní agrese, jedná se o agresi rychle nastupující, zejména za účelem vybití napětí (Orel & Facová, 2009).

Již jsem uváděla, že samotnou impulzivitu rovněž řadí mezi indikátory agresivity také Šucha a Seidl (2013). Dvěma studiím zabývajícími se impulzivitou, vyhledáváním vzrušení a dalšími charakteristikami ve vztahu k rizikovému řízení byla mj. věnována celá kniha o agresivním řízení; v ní je rovněž za důležitou proměnnou považováno zvažování budoucích následků (Lin, 2013). Zde tedy osobně vidím spojitost právě také se Zimbardovým konceptem budoucí časové perspektivy.

Jiné formy agrese v rámci oblasti dopravní psychologie uvádějí například Štikar et al. (2006), a to agresi reaktivní vycházející přímo z dané situace, nebo endogenní vznikající bez zjevného působení podnětů. Možné podněty vyvolávající agresi podle Kurečkové et al. (2015) jsem již zmiňovala, zde tedy autoři měli na mysli zřejmě agresi reaktivní.

V následující kapitole již přecházím k dalšímu velkému tématu, a to k samotné časové perspektivě.

4 Časová perspektiva

To, že individuální přístup ke kategoriím minulost, přítomnost a budoucnost provází člověka v početných oblastech života, je prakticky samozřejmé, protože „*lidská mysl je utvořena tak, aby dělila tok prožitků do těchto časových kategorií a obohacovala naše prožitky tím, že se stávají plně součástí sítě toho, co bylo, je a bude v jakémkoli daném okamžiku*“ (Zimbardo, 2005, 83). Toto osobně považuji za nejuvýstižnější definici časové perspektivy. Zimbardo a Boyd (2009) dále podotýkají, že časová perspektiva je svou povahou, tedy členěním do časových kategorií, procesem, nikoli strukturou.

Samotná časová perspektiva jedince je pak považována za subjektivní pojetí času (Mareš, 2010). Subjektivní čas dále Mareš (2010, 12) vymezuje jako „*čas vnímaný, prožívaný a hodnocený konkrétním jedincem či konkrétní skupinou osob. Bývá proto u každého člověka či skupiny osob trochu jiný. Je determinován jednak osobnostními zvláštnostmi jedinců, jednak situací, v níž se jedinec či skupina ocitá, jednak širším kontextem...*“. Tedy nejen u rizikového řízení, ale i u časové perspektivy vidíme spojitost s osobností.

Složitý fenomén vyvážené časové perspektivy přesahuje rámec a zaměření mé práce, zmíním pouze, že Zimbardo a Boyd (2009, 14) za takový ideální profil považují výsledek, jestliže jedinec na jednotlivých škálách skóruje „*vysoko na pozitivní minulosti, mírně vysoko na hédonistické přítomnosti a budoucnosti a nízko na negativní minulosti a fatalistické přítomnosti*“. Jedná se vlastně o schopnost flexibilně měnit své časové zaměření v závislosti na okolnostech apod. (Zimbardo & Boyd, 1999). Bez rozlišení konkrétních škál lze také jednoduše říci, že vyvážená časová perspektiva „*optimálně spojuje pojetí minulosti, přítomnosti a budoucnosti*“ (Zimbardo, 2005, 83). Zároveň časová perspektiva úzce souvisí s kognitivními procesy a má vliv na chování v mnohých oblastech (Zimbardo & Boyd, 1999). Nyní přecházím k samotnému vymezení jednotlivých časových kategorií.

Jednotlivé časové orientace tvoří v podstatě výsledek Zimbardova dotazníku časové perspektivy (dále ZTPI - *Zimbardo Time Perspective Inventory*; Zimbardo & Boyd, 1999). Zimbardo a Boyd (1999) izolovali celkem pět konkrétních faktorů, zdůrazňují ovšem, že všechny vyplynuly faktorovou analýzou z předešlých výzkumů a zkušeností, nikoli z předem stanovené teorie.

4.1 Minulá časová perspektiva

Orientaci na minulost je možné vymezit či charakterizovat nejen zřejmým zaměřením na minulost, ale de facto i negativní cestou, tedy že lidé s touto orientací příliš nežijí ani přítomností, ani budoucností. Minulost samotnou pak jedinec může vidět ve velmi pozitivním světle, což může mít za následek i nedůvěru ve vše nové, co přichází, nebo naopak je minulost pojmána negativně, přesto však převládají myšlenky v tomto směru, často s obsahem určitého zážitku, který člověka významně poznamenal (Mareš, 2010).

Toto pojetí časové perspektivy tedy odpovídá Zimbardově koncepci pozitivní a negativní minulosti. Ten například pozitivně laděné směřování do minulosti spojuje s nostalgií, zatímco negativní minulost s případnými tragickými událostmi; těmto jedincům navíc výzkumníci přisuzují mnohdy omezenější mezilidské vztahy. U jedinců s orientací na pozitivní minulost se naopak častěji objevuje například negativní korelace s agresivitou, depresivitou apod. (Zimbardo & Boyd, 1999). Považuji za důležité ovšem zmínit, že to, zda jedinec vnímá svou minulost pozitivně, nebo negativně, respektive která časová perspektiva u něj převažuje, nemusí být nutně výsledkem objektivního zhodnocení skutečnosti, tedy své minulosti (Zimbardo & Boyd, 2009).

Zároveň Zimbardo (2005) dává časovou perspektivu do určitého vztahu s naší osobností, konkrétně v případě orientace na minulost říká, že „*soustředění se na minulost nás spojuje s našimi kořeny, s uvědomováním si nás samých v průběhu času a je kritické pro vývoj vědomí osobnosti*“ (Zimbardo, 2005, 83).

4.2 Přítomná časová perspektiva

I dimenze přítomnosti se skládá ze dvou faktorů, jde konkrétně o hédonistickou a fatalistickou přítomnost. Člověk s převládající přítomnou hédonistickou perspektivou je ochoten častěji než jiní riskovat, žije více bezstarostně (Zimbardo & Boyd, 1999). Osobně tedy právě položky ZTPI, zjišťující tendence k riskování či zaměřené na sklony k impulzivité, na vyhledávání vzrušení apod., považuji za silně vztažené rovněž k rizikovému řízení. Dále na tomto místě uvádím pro vyjasnění i stručnou definici pojmu hédonický: „*orientovaný na příjemné prožitky, na libost*“ (Hartl & Hartlová, 2000, 185). Mareš (2010, 14) k charakteristice takového jedince také dodává, že si „*chce naplno užívat života, žije tady, teď a hned*“.

Druhý typ, fatalistická přítomnost, se vyznačuje pasivním přístupem k životu, vyhraněným způsobem jsou až pocity bezmocnosti, zejména směrem k budoucnosti (Zimbardo & Boyd, 1999). Jedním z důvodů je pocit, že „*téměř vše je diktováno vnějšími okolnostmi, vnějšími silami, jež nemůže člověk ani kontrolovat, ani řídit*“ (Mareš, 2010, 15).

Více se přítomné časové perspektivě věnuji v další kapitole v kontextu samotného rizikového řízení.

4.3 Budoucí časová perspektiva

Budoucnost v koncepci ZTPI je jediná dále nečleněná. Škála transcendentální budoucnosti vyjadřující tendence jedince věřit v určitý přesah existence i po smrti totiž v základním pojetí stojí mimo dimenze ZTPI (Zimbardo & Boyd, 1999). Například v publikaci *The Time Paradox* ale Zimbardo a Boyd (2009) transcendentální budoucnost zařazují jako šestou dimenzi. Rovněž je v současnosti, spolu s pěti původními časovými kategoriemi, tato škála využívána například v terapeutické práci s klienty s posttraumatickou stresovou poruchou (Sword, Sword, Brunskill, & Zimbardo, 2014).

Budoucí časová perspektiva je charakterizována zvýšeným úsilím směřujícím samozřejmě k budoucím cílům. Tato skutečnost ovšem může přinášet i odvrácenou stránku, zejména větší množství stresu či povinnosti využívat smysluplně čas, což může vést i k nedostatku odpočinkového režimu. Dále se tito jedinci mj. vyznačují tím, že nepreferují vyhledávání nového a riskování (Zimbardo & Boyd, 1999).

Co se věku a časové perspektivy týče, například přímo z českého prostředí máme k dispozici výzkum Homolové (2011), která mj. zjistila na reprezentativním vzorku z české populace, že mladí lidé ve věku do 29 let jsou výrazněji orientováni na hédonistickou přítomnost. Tato zjištění by tedy byla v souladu s dalšími výzkumy, které průběžně zmiňuji v této práci, jak o rizikovosti přílišné orientace na hédonistickou přítomnost, tak obecně o rizikové věkové skupině mladých řidičů co do počtu dopravních nehod apod.

Rozdílům mezi pohlavími v kontextu časové perspektivy se více věnuji v následující kapitole o časové perspektivě a rizikovém chování v dopravě.

5 Časová perspektiva a rizikové chování v dopravě

Základním zdrojem, ze kterého jsem v této oblasti vycházela, byl publikovaný výzkum Zimbarda et al. (1997), který hovořil o spojitosti, respektive signifikantní korelaci rizikového chování řidičů a přítomné časové perspektivy, která je tedy spojena s častějším výskytem rizikového řízení. Dále autoři hovoří rovněž o negativní korelaci (byť ne tak výrazné jako v případě přítomné časové perspektivy) rizikového řízení s budoucí časovou perspektivou. Autoři tudíž pokládají přítomnou a budoucí časovou perspektivu nikoli jednoduše za své protiklady, ale vidí spíše jejich vliv na rizikové řízení jako nezávislý (Zimbardo et al., 1997). V originálním článku se jednalo celkem o tři studie a mj. mne zaujalo, že celkově tak byl tento výzkum proveden na 2863 participantech (Zimbardo et al., 1997). Mimo hlavní oblast zájmu zde zkoumali i rozdíly mezi pohlavími, jak jsem již částečně zmiňovala v podkapitole zabývající se specifiky rizikového chování dle pohlaví. Rovněž je na tomto výzkumu pozoruhodné, jak uvádějí také Zimbardo et al. (1997), že v první studii se jednalo pouze o studenty vysokých škol (zatímco v další například zařadili mimo studenty také mladé osoby s delikventními projevy), a i přesto udávali rizikové chování v dopravě a projevil se zde vliv přítomné časové perspektivy, byť autoři tvrdí, že by jinak bylo logické předpokládat v takovémto vzorku více orientovaných na budoucnost oproti běžné populaci. V této původní verzi autoři vynechali položky zjišťující orientaci na minulost a u škály přítomnosti zde nerozlišovali ve smyslu přítomná fatalistická či hédonistická časová perspektiva (Zimbardo et al., 1997).

Nyní bych ráda blížeji uvedla některé vybrané charakteristiky, které se jeví jako signifikantní ve vztahu k časové perspektivě a které považuji za vztažené k rizikovému řízení. Ve výzkumu zaměřeném obecně na časovou perspektivu, kde již autoři pracovali s rozčleněnými škálami, například agresivita pozitivně korelovala s negativní minulostí, hédonistickou přítomností i fatalistickou přítomností (a zároveň negativně s budoucností a pozitivní minulostí). S těmito třemi orientacemi (tedy negativní minulost, hédonistická přítomnost a fatalistická přítomnost) naopak negativně korelovala emoční stabilita, zvažování budoucích důsledků (s pozitivní korelací s budoucností) a také kontrola impulzů - rovněž s pozitivní korelací s budoucností (Zimbardo & Boyd, 1999). Sklon vyhledávat vzrušení je také považován za možný indikátor rizikového řízení (viz například Seidl &

Šucha, 2010) – rovněž zde byla nalezena pozitivní korelace jak u hédonistické přítomnosti, tak i u fatalistické přítomnosti. Naopak v případě orientace na budoucnost se jednalo o korelaci negativní (Zimbardo & Boyd, 1999). Tyto výsledky jsou tak v souladu s původním výzkumem Zimbarda et al. (1997), kdy budoucnost vycházela v negativní korelaci s rizikovým řízením a naopak přítomná časová perspektiva jako faktor rizikový.

Stejně tak Lukavská et al. (2011, 358) například u hédonistické přítomnosti dále zmiňují také *„lehkovážný přístup k času a životu“*. Obecně jedinci s převažující orientací na přítomnost nejsou tolik svázaní obavami, a tak nemusí nutně zohledňovat možné důsledky v budoucnu (Keough et al., 1999). Právě tendence nezabývat se budoucími důsledky, ale také menší vliv minulé zkušenosti stojí dle Zimbarda et al. (1997) za tendencí více riskovat (tedy mj. i v dopravě) u jedinců s převažující přítomnou časovou perspektivou. Konkrétně za osoby obzvláště náchylné k rizikovému chování tedy pak podle Boyda a Zimbarda (2005) můžeme považovat jedince skórující vysoko současně jak na přítomné hédonistické časové perspektivě, tak na přítomné fatalistické časové perspektivě, a to z toho důvodu, že si nejen hédonisticky užívají přítomnosti (včetně možných rizikových druhů chování), ale také vlivem fatalistické orientace pasivně přistupují k možným následkům, bez zřejmé snahy něco předem změnit apod.

Možnost souvislosti orientace na přítomnost a rizikového řízení je naznačena také v již zmiňované metodice zabývající se rehabilitací u problémových řidičů - *„u řidičů ve výkonu trestu se můžeme setkat s impulzivitou, výraznější orientací na přítomnost ...“* (Daňková et al., 2015, 12). Mj. zde také Daňková et al. (2015) doplňují i nedostatečné zvažování budoucích důsledků; tyto poznatky jsou tedy rovněž v souladu s výše uvedenými výsledky výzkumu Zimbarda a Boyda (1999).

Co se pohlaví týče, muži více než ženy inklinují k přítomné časové perspektivě (a současně v daném výzkumu připouštěli častěji tendence k riskování, a to rovněž za volantem), zatímco ženy jsou více orientovány na budoucnost než muži (Zimbardo et al., 1997). V novějším výzkumu Daughertyho a Braseho (2010) byla souvislost s pohlavím nalezena pouze u budoucí časové perspektivy, a to opět výrazněji u žen.

5.1 Replikace a rozšíření Zimbardova výzkumu

Dalším významným zdrojem, který je velice úzce spojen s tímto tématem, je disertační práce Johnsonové (2012), která se zabývala právě rolí časové perspektivy v oblasti rizikového řízení, ovšem s důrazem na období vynořující se dospělosti, pro které (jak autorka uvádí) je typické právě zvýšené riziko nehod. Johnsonová (2012) vycházela právě z výzkumů Zimbarda a jeho spolupracovníků (1997), pracovala tedy mj. právě se Zimbardovým dotazníkem časové perspektivy. Co pokládám za obzvláště důležité, je to, že oproti původnímu výzkumu Zimbarda et al. (1997) zde Johnsonová (krom jeho replikace) do svých hypotéz již zařadila přítomnou časovou perspektivu v podobě rozdělení na fatalistickou a hédonistickou časovou perspektivu (Johnson, 2012). Jak dále vyplývá z mé praktické části, i já jsem pracovala se Zimbardovým dotazníkem časové perspektivy (Zimbardo & Boyd, 1999) již v jeho podobě rozdělení škál.

Johnsonová (2012) dále uvádí, že i v americkém prostředí je vztah časové perspektivy rizikového chování v dopravě doposud poměrně málo zkoumaným fenoménem. Autorka sama pak uvedla u svých stanovených hypotéz také předpoklad, že lidé s vysokou orientací na hédonistickou přítomnost mohou být rizikovějšími řidiči než lidé s vysokou fatalistickou časovou perspektivou (Johnson, 2012).

Co se vybraných konkrétních výsledků daného výzkumu týče, Johnsonová (2012) mj. také replikovala přesný design Zimbardova původního výzkumu (Zimbardo et al., 1997), a to s výslednou pozitivní korelací přítomné časové perspektivy a Zimbardovy škály rizikového řízení a s negativní korelací budoucí časové perspektivy s rizikovým řízením. Nově dále vyšly pozitivní korelace jak přítomné hédonistické časové perspektivy, tak přítomné fatalistické časové perspektivy s rizikovým řízením, a to dle předpokladu se silnější korelací v případě hédonistické přítomné časové perspektivy. Ovšem dále autorka k ověřování svých hypotéz využila testování strukturálních modelů (SEM), které přinesly rozporuplné výsledky, mj. se jako signifikantní ve vztahu k rizikovému řízení projevila pouze fatalistická přítomná časová perspektiva; hédonistická časová perspektiva nebyla signifikantní (Johnson, 2012).

Autorka dále ověřovala Zimbardova zjištění ohledně rozdílu mezi pohlavími, a to se stejným výsledkem, tedy u mužů vyšší přítomná časová perspektiva, u žen budoucí. Rovněž se u mužů vyskytovalo více rizikové chování v dopravě (Johnson, 2012).

5.2 Výzkumy časové perspektivy vztažené k rizikovému chování v oblasti zdraví a dalším vybraným rizikovým charakteristikám

Výzkumy dále také naznačují, že přítomná časová perspektiva je vztažena k rizikovému chování i v oblasti zdraví, konkrétně například k užívání alkoholu či tabáku. Naopak orientace na budoucnost má negativní vztah k tomuto chování (Keough et al., 1999). Dle mého názoru může být k tématu časové perspektivy a užívání návykových látek právě vztaženo i rizikové chování v dopravě. Ostatně rovněž v původním výzkumu Zimbarda et al. (1997) ohledně přítomné časové perspektivy a rizikového řízení se část jeho dotazníku zabývala řízením pod vlivem. Stejně tak ve výzkumu Šuchy et al. (2015) tvořilo řízení pod vlivem návykových látek nejčastější příčinu odebrání řidičského průkazu.

Vztah časové perspektivy a případného rizikového chování s vlivem na zdraví u mladých dospělých zkoumali také Henson, Carey, Careyová a Maisto (2006), kteří se zabývali například požíváním alkoholu a drog, kouřením, počtem sexuálních partnerů nebo nepoužíváním bezpečnostních pásů – zde tedy také vidím větší spojitost s vlastním tématem této práce. I tito autoři se ve svém výzkumu zabývali pouze škálami přítomná hédonistická časová perspektiva, přítomná fatalistická časová perspektiva a budoucí časová perspektiva (Henson et al., 2006). Přítomnost již tedy byla rozdělena na dvě škály a minulá časová perspektiva byla zcela vynechána. Na vzorku čítajícím přes 1500 studentů (ve věku od 18 do 25 let) mj. ověřili, že budoucí časová perspektiva je spojována s méně častým rizikovým chováním a také s protektivním chováním, ovšem v tomto výzkumu nebyla signifikantní se zmiňovaným používáním bezpečnostních pásů (Henson et al., 2006). Opačný vztah, tedy častější rizikové chování, byl nalezen u přítomné hédonistické časové perspektivy; přítomná fatalistická časová perspektiva se jevila jako signifikantní pouze ve vztahu s kouřením a méně častým používáním bezpečnostních pásů (Henson et al., 2006).

Obdobný výzkum provedli i Daugherty a Brase (2010), kdy se zabývali mj. souvislostí časové perspektivy a chováním vztaženým ke zdraví. Zde tedy zmíním pouze ve vztahu k dopravě opět používání bezpečnostních pásů, u kterého byla nalezena konkrétně negativní korelace jak s přítomnou hédonistickou časovou perspektivou, tak s přítomnou fatalistickou časovou perspektivou. Pozitivní korelace se naopak objevila u budoucí časové perspektivy (Daugherty & Brase, 2010).

Ráda bych dále zmínila výzkum Baumannové a Odumové (2012), které (na vzorku amerických studentů) zkoumaly mj. vztah impulzivity a časové perspektivy – a to konkrétně s pomocí Zimbardova dotazníku časové perspektivy. Ačkoli se výzkum nezabýval řidiči ani jakýmkoli chováním spojeným s dopravou, pokládám jeho výsledky za důležité či podstatné pro vlastní téma práce, jelikož jsem již v předchozích kapitolách zmiňovala, že impulzivita je v kontextu řízení výrazným rizikovým faktorem. Tímto výzkumem bylo tedy zjištěno, že s přítomnou hédonistickou časovou perspektivou pozitivně korelovala impulzivita, konkrétně škála postihující určitý motorický neklid. Ta také negativně korelovala s budoucí časovou perspektivou, byť se zde jednalo o slabší korelaci (Baumann & Odum, 2012). S přítomnou fatalistickou časovou perspektivou pozitivně korelovala v souvislosti s impulzivitou škála ohledně neplánování (Baumann & Odum, 2012). Nejen impulzivní styl osobnosti se dále objevuje v souvislosti s časovou perspektivou i v mých hypotézách.

Wittmann et al. (2011) se impulzivitou ve vztahu k časové perspektivě (v pojetí Zimbarda) zabývali z pohledu neurověd, za pomoci funkční magnetické rezonance. Konkrétně zjistili, že větší impulzivita souvisí s nižším skóre na škále budoucí časové perspektivy, to vše doprovázeno větší aktivitou zejména v oblasti frontálního a parietálního kortexu a ostrovního laloku (Wittmann et al., 2011).

Touto kapitolou specificky vztaženou k vlastnímu výzkumnému záměru uzavírám teoretickou část práce a nyní přecházím k samotnému výzkumnému problému v rámci empirické části.

EMPIRICKÁ ČÁST

6 Výzkumný problém a cíle práce

Základní výzkumný problém tvoří určení, zda určitá časová perspektiva souvisí s určitými styly osobnosti vztahujícími se k rizikovému chování řidičů v dopravě.

Cílem výzkumu je explorace a deskripce vztahu mezi časovou perspektivou a rizikovým chováním v dopravě, respektive možná predikce vztahu zejména přítomné časové perspektivy (dále rovněž budoucí časové perspektivy) a osobnostních stylů sebejistý, ctižádostivý, impulzivní, případně ochotný. Tento konkrétní vztah bude poprvé zkoumán na české populaci (řidiči starší 18 let), z tohoto důvodu se jedná zejména o explorativní výzkum.

Dílčím cílem práce je analýza vztahu rizikového chování v dopravě (respektive určených osobnostních stylů) či časové perspektivy a dalších proměnných, konkrétně věk a pohlaví.

7 Stanovení hypotéz a výzkumných otázek

Na základě dostupné literatury (zejména Seitl & Šucha, 2010) byly do hypotéz a výzkumných otázek tedy zakomponovány jako rizikové styly v řízení styl sebejistý, ctižádostivý, impulzivní a v opačném směru rovněž styl ochotný. Relevantní poznatky či výzkumy k těmto jednotlivým charakteristikám byly také probírány průběžně v teoretické části - viz výzkumy ohledně přílišné sebedůvěry kupříkladu Marottoli & Richardson (1998); ohledně narcismu (v terminologii Kuhla a Kazéna (2002) vyhocený ctižádostivý styl osobnosti) zmiňovaný výzkum Edwardse et al. (2013) či Demira et al. (2016); za všechny výzkumy zabývající se impulzivitou například Baumann & Odum (2012) nebo také Demir et al. (2016); důležitost altruismu se objevovala mj. ve výzkumu Ulleberga (2002).

Dále dle základního zdroje, tedy původního výzkumu Zimbarda et al. (1997), se na rizikovém chování řidičů může podílet přítomná časová perspektiva, naopak negativní korelaci lze očekávat u orientace na budoucnost, jež je součástí výzkumných otázek, které se dále kromě ochotného stylu osobnosti týkají také proměnných věk a pohlaví. Právě budoucí časová perspektiva a ochotný styl osobnosti byly vzhledem k explorativnímu rázu výzkumu a menší jednoznačnosti výzkumů (či předpokládané síly vztahu v případě budoucí časové perspektivy a rizikového řízení - viz Zimbardo et al., 1997) zkoumány v rámci výzkumných otázek. Stejně tak zmiňované proměnné věk a pohlaví (z dílčích cílů výzkumu) byly také zahrnuty do výzkumných otázek, jelikož i čistě mimo oblast rizikového řízení byly v českém prostředí například v kontextu časové perspektivy méně zkoumány oproti zahraničí.

Jak jsem rovněž zmiňovala v teoretické části práce, Zimbardo et al. (1997) ve svém originálním výzkumu do dotazníku nezařadili položky zjišťující orientaci na minulost, jelikož se nedomnívali, že lze u této škály očekávat v daném kontextu nějaký vztah k rizikovému chování v dopravě. Proto jsem tuto škálu dále nezařadila do hypotéz ani výzkumných otázek.

Konkrétní hypotézy a výzkumné otázky tedy zní:

VO1: Existuje negativní vztah mezi sebejistým osobnostním stylem a budoucí časovou perspektivou?

VO2: Existuje negativní vztah mezi ctižádostivým osobnostním stylem a budoucí časovou perspektivou?

VO3: Existuje negativní vztah mezi impulzivním osobnostním stylem a budoucí časovou perspektivou?

VO4: Existuje negativní vztah mezi ochotným stylem osobnosti a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou?

VO5: Existuje negativní vztah mezi ochotným stylem osobnosti a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou?

VO6: Existuje pozitivní vztah mezi ochotným stylem osobnosti a budoucí časovou perspektivou?

VO7: Existuje vztah mezi věkem a sebejistým, ctižádostivým, impulzivním a ochotným stylem osobnosti?

VO8: Existuje vztah mezi věkem a přítomnou fatalistickou, přítomnou hédonistickou a budoucí časovou perspektivou?

VO9: Jak se liší muži a ženy na vybraných škálách PSSI?

VO10: Jak se liší muži a ženy na vybraných škálách ZTPI?

H1: Existuje pozitivní vztah mezi sebejistým osobnostním stylem a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou.

H2: Existuje pozitivní vztah mezi sebejistým osobnostním stylem a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou.

H3: Existuje pozitivní vztah mezi ctižádostivým osobnostním stylem a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou.

H4: Existuje pozitivní vztah mezi ctižádostivým osobnostním stylem a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou.

H5: Existuje pozitivní vztah mezi impulzivním osobnostním stylem a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou.

H6: Existuje pozitivní vztah mezi impulzivním osobnostním stylem a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou.

8 Metodologický rámec, metody získávání dat a etika výzkumu

Jedná se o mezisubjektový design za použití kvantitativního dotazníkového šetření. Ke zkoumání rizikového chování v dopravě jsem tedy zvolila standardizovaný Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti PSSI (Kuhl & Kazén, 2002). Vybrané relevantní škály (z celkových čtrnácti) tvoří zmiňované hypotézy. Druhou metodu představuje Zimbardův dotazník časové perspektivy ZTPI, se zaměřením na škály hédonistická přítomnost, fatalistická přítomnost a budoucnost (Zimbardo & Boyd, 1999).

Nezávisle proměnné v hlavních analýzách tvořily vybrané škály PSSI jako metrické (poměrové) proměnné, pro úplnost tedy ještě jednou uvedu konkrétní proměnné: styl osobnosti sebejistý, ctižádostivý, impulzivní a ochotný. Závisle proměnné reprezentují vybrané škály ZTPI, opět se jedná o metrické (poměrové) proměnné a konkrétně jde o přítomnou hédonistickou časovou perspektivu, přítomnou fatalistickou časovou perspektivu a budoucí časovou perspektivu.

Osobnostní styly byly jako nezávisle proměnné určeny mj. z důvodu spíše trvalejšího rázu a vcelku sporné otázky možností ovlivnění osobnosti (viz například Cakirpaloglu, 2012). Strukturu osobnosti za relativně stálou považují také Štikar et al. (2006). Naopak časová perspektiva, byť z části nevědomá a všeprostopující, je situačně ovlivnitelná (Zimbardo & Boyd, 1999). V kapitole o časové perspektivě jsem již také nastínila, že dle Zimbarda a Boyda (2009) je časová perspektiva spíše procesem než strukturou. Stejně tak již zmiňovaný výzkum Homolové (2011) poukazuje na možnost proměny převládajících časových perspektiv s věkem. Možnost ovlivňování či proměnlivosti časové perspektivy dále také dokládají například poznatky z oblasti koučinku, kdy se jednalo o snahu měnění přílišného či jednostranného zaměření na jednu z perspektiv (Boniwell, Osin, & Sircova, 2014). Rovněž Zimbardo a Boyd (2009) podotýkají, že ačkoli není možné změnit například události, které proběhly v minulosti, můžeme měnit náš přístup k nim. Stejně tak můžeme mluvit o vhodnosti jisté flexibility v měnění daného zaměření časové perspektivy (Zimbardo & Boyd, 1999), jak jsem již zmiňovala v teoretické části práce v kontextu vyvážené časové perspektivy. Zimbardo a Boyd (2009) se také domnívají, že je časová perspektiva svou povahou spíše naučená, čímž zdůvodňují svůj předpoklad ohledně možnosti změny časových perspektiv.

Dále jsem v analýzách dat pracovala zejména s proměnnými pohlaví (nominální dichotomická) a věk (metrická poměrová). Rovněž jsou dále prezentovány doplňující otázky, například co se řídičského sebehodnocení týče apod.

8.1 Metody získávání dat

Zimbardův dotazník časové perspektivy ZTPI (Zimbardo & Boyd, 1999) jsem podrobněji představovala již v kapitole zabývající se časovou perspektivou, a to v rámci jednotlivým časových kategorií. Zde už tedy jen stručně zmíním několik doplňujících informací spíše metodologického charakteru.

Dotazník ZTPI tvoří celkem 56 položek (z nichž se následně získá skóre, respektive průměr, pro každou z pěti časových perspektiv obsahujících Likertovu pětibodovou škálu od *rozhodně souhlasím* po *rozhodně nesouhlasím*, respektive 1 až 5 (Zimbardo & Boyd, 1999).

České standardizační studie metody ZTPI (v našem prostředí tedy nazývané Zimbardův dotazník časové perspektivy) byla provedena na reprezentativním souboru a Lukavská, Klicperová-Baker, Lukavský a Zimbardo (2011, 360) udávají, že „*vnitřní konzistence jednotlivých škál měřená Cronbachovým koeficientem alfa se pohybuje mezi 0,66 a 0,85*“. Celkově daná studie ukázala, že tento dotazník je „*jazykově a kulturně převeditelný do českého prostředí*“ (Lukavská et al., 2011, 372).

Naopak Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti PSSI (Kuhl & Kazén, 2002) blížeji představen nebyl, neboť teoretická část práce byla zaměřena spíše obecně na rizikové vlastnosti ve vztahu k řízení. Na tomto místě se tedy budu PSSI více věnovat, zejména pak vybraným škálám.

Autoři Kuhl a Kazén (2002) v inventáři PSSI operují (jak už název inventáře napovídá) nejen s terminologií v rámci poruch osobnosti, ale rovněž stylů osobnosti. Jakýsi přechod mezi těmito póly tvoří také tzv. jednostrannosti. Inventář obsahuje celkem 140 položek (škála *určitě ne, spíše ne, spíše ano, určitě ano*) pro 14 stylů osobnosti. Normy byly vytvořeny na populaci od 18 let, inventář u nás vznikl v úpravě a překladu Josefa Švancary. Využitelný je jak v oblasti klinické psychologie, tak například v psychologii práce, a to jak při individuální, tak skupinové administraci (Kuhl & Kazén, 2002). Konkrétně v oblasti dopravní psychologie je používán spíše nověji a rovněž i v kontextu

posuzování agresivity (Seitl & Šucha, 2010). Dále je v oblasti dopravní psychologie tento inventář vhodný i pro své klinické zaměření (Šucha et al., 2015). V českém prostředí byl například tento inventář použit jako součást baterie testující právě agresivitu (respektive k ní vztažené osobnostní dispozice) u psychiatrických pacientů ve srovnání se zdravou populací (Harsa, Žukov, & Csémy, 2008).

Pro upřesnění rozdílu v jednotlivých variantách Kuhl a Kazén (2002, 14) charakterizují „*osobnostní styl jako dispoziční upřednostňování určité systémové konfigurace. Poruchy osobnosti mohou být chápány jako patologické fixace na některé z těchto systémových konfigurací*“.

Nyní pro úplnost zmíním názvy jednotlivých stylů osobnosti i s jejich poruchovou variantou, dále v práci ovšem budu stručně charakterizovat pouze vybrané styly osobnosti, které byly na základě literatury identifikovány jako relevantní ve vztahu k rizikovému a agresivnímu řízení a se kterými tudíž dále pracuji i v rámci vlastního výzkumu. Jedná se o styly sebejistý (až disociální), ctižádostivý (až narcistický) a impulzivní (až borderline), popřípadě v opačném směru styl ochotný, neboť nedostatek altruismu je rovněž považován za ukazatel rizikového řízení (Seitl & Šucha, 2010). Také u posuzovaných vlastností v dopravněpsychologickém vyšetření stojí právě proti sobě antisociální postoje a zmiňovaný altruismus (Šucha, Seitl, & Černochová, 2013). Domnívám se, že tedy i zde lze vidět spojitost s danými osobnostními styly v PSSI, konkrétně v tomto případě styl osobnosti sebejistý a ochotný (Kuhl & Kazén, 2002). Dále se posuzuje například egocentrismus, emoční stabilita, úzkostnost, odolnost vůči frustraci apod. (Šucha et al., 2013).

Individuální styly, respektive poruchy osobnosti tedy jsou označeny následovně (Kuhl & Kazén, 2002, 15-18):

Sebejistý styl (disociální porucha osobnosti)

Nedůvěřivý styl (paranoidní porucha osobnosti)

Rezervovaný styl (schizoidní porucha osobnosti)

Sebekritický styl (úzkostná porucha osobnosti)

Pečlivý styl (nutkavá porucha osobnosti)

Intuitivní styl (schizotypní porucha osobnosti)

Optimistický styl (rapsodická porucha osobnosti)

Ctižádostivý styl (narcistická porucha osobnosti)

Kritický styl (negativistická, respektive pasivně agresivní porucha osobnosti)

Loajální styl (závislá porucha osobnosti)

Impulzivní styl (porucha osobnosti typu borderline)

Příjemný styl (histrionická porucha osobnosti)

Klidný styl (depresivní porucha osobnosti)

Ochotný styl (obětující se porucha osobnosti)

Nyní, jak už jsem předeslala, budu pouze stručně charakterizovat čtyři zmiňované relevantní styly osobnosti:

Sebejistý styl osobnosti

Tento styl je možné charakterizovat mj. právě sebejistým chováním a sebeprosazováním (Kuhl & Kazén, 2002). V poruchové formě „*se vyznačuje nezodpovědným, bezohledným a asociálním chováním, jakož i chybějícími pocity viny při porušování norem*“ (Kuhl & Kazén, 2002, 15).

Ctižádnostivý styl osobnosti

Tento styl autoři (Kuhl & Kazén, 2002) popisují nejen zaměřením na vše zvláštní, ale rovněž zaujatostí statusem či v rámci poruchy je možné sledovat „*prožívanou velkolepost ve fantazii nebo v chování, nedostatek vcítění a zvýšenou citlivost vůči posuzování druhými*“ (Kuhl & Kazén, 2002, 16).

Impulzivní styl osobnosti

Jedinci s impulzivním stylem osobnosti se projevují výrazným prožíváním pozitivních i negativních aspektů, spontaneitou apod. (Kuhl & Kazén, 2002). „*V patologickém vystupňování nabývá impulzivnost rysy poruch osobnosti typu borderline: instabilita sebeobrazu (identity), instabilita nálad, jakož i mezilidských vztahů jsou některé z nápadných symptomů*“ (Kuhl & Kazén, 2002, 17).

Ochotný styl osobnosti

K tomuto stylu osobnosti je podstatné zmínit, že se projevuje „*ochotou pomoci, empatií a sociální angažovaností. V patologické vyhraněnosti vyvstává nadměrné sebeobětování, chronické podrážování vlastních potřeb potřebám druhých a neschopnost těšit se z příjemných zkušeností*“ (Kuhl & Kazén, 2002, 18).

8.2 Způsob analýzy dat

Pro hlavní analýzu dat byla použita regresní analýza, která byla provedena celkem třikrát, tedy vždy pro každou ze tří závisle proměnných popsaných výše. Jedná se konkrétně o přítomnou hédonistickou časovou perspektivu (značenou PH), přítomnou fatalistickou časovou perspektivu (označení PF) a budoucí časovou perspektivu (F – „future“). Kromě zmiňovaných čtyř nezávisle proměnných z inventáře PSSI jsem do modelů zahrnula jako další regresory i věk a pohlaví respondentů.

Dále bude použita také jednoduchá korelace (například pro zkoumání vztahu mezi věkem a vybranými škálami PSSI či vybranými škálami ZTPI), pro zkoumání rozdílů mezi muži a ženami (opět u vybraných škál PSSI a ZTPI) bude v případě dodržení podmínek použit t-test; rovněž budou některá data zpracovávána deskriptivní statistikou.

Využíván bude zejména program Statistica 12 (StatSoft). Matici dat (ukázka viz příloha 2) tvořily v případě obou metod hrubé skóry. Byť v případě PSSI máme k dispozici normy v podobě t-skórů dle věku a pohlaví (Kuhl & Kazén, 2002), vzhledem k tomu, že v modelu byly do regresní analýzy zařazeny proměnné věk i pohlaví, bylo vhodné nadále pracovat s hrubými skóry; v opačném případě by použitím t-skórů na základě norem došlo pravděpodobně k setření rozdílů mezi probandy.

Před započítáním samotné regresní analýzy bylo ověřeno, že data nevykazují heteroskedasticitu (sledováním rozptylu reziduí jednotlivých závisle proměnných) a rovněž bylo ověřeno normální rozložení reziduí. Kupříkladu požadovanou homoskedasticitu uvádí v rámci předpokladů regresní analýzy i Hendl (2015). Byť například u přítomné fatalistické časové perspektivy byly tyto podmínky problematictější, tak graf nevykazoval vyloženě systematické ovlivnění.

Po nastínění etické problematiky a představení výběrového souboru poté přejdu k samotným výsledkům analýz.

8.3 Etika výzkumu

Respondenti byli informováni, že výzkum je anonymní a účast dobrovolná, stejně tak měli k dispozici informaci o předpokládané časové náročnosti vyplnění obou metod.

Vzhledem k povaze dotazníkových metod nebylo předpokládáno ohrožení či způsobení újmy účastníkům výzkumu. V přiloženém informovaném souhlasu ovšem byli všichni informováni o možnosti kdykoli odstoupit od výzkumu a tímto souhlasem také stvrzovali, že jsou starší 18 let a držiteli řidičského průkazu.

9 Popis výběrového souboru

Základní populaci tvoří všichni řidiči v České republice, tj. podle údajů ministerstva dopravy 6,7 milionu vlastníků řidičského průkazu (MDČR, 2016). Složení této populace z pohledu pohlaví tvoří přibližně 3 miliony žen a 3,7 milionu mužů (MDČR, 2016).

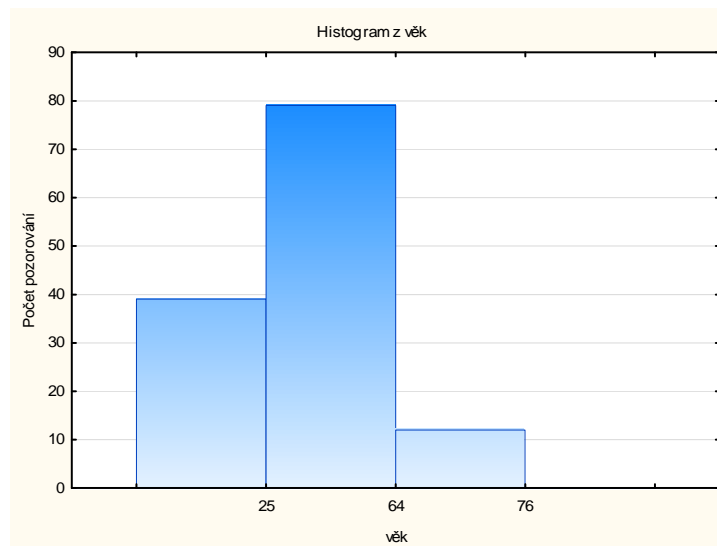
Výběrový soubor byl sestaven nepravděpodobnostním výběrem, konkrétně samovýběrem (vzhledem k dostupnosti uživatelů a zároveň potencionálnímu dosahu byla využívána sociální síť Facebook, kde se tedy v tomto případě dobrovolně uživatelé přihlašovali na uveřejněný příspěvek, například skupina „Univerzita Palackého v Olomouci“ apod.) a dále pak dodatečným záměrným výběrem – se zaměřením na části populace, které v rámci samovýběru nebyly zastoupeny dostatečně (z pohledu věku a pohlaví). Tedy kupříkladu starší účastníci (muži) byli osloveni přes šternberský myslivecký spolek apod.

Sběr dat probíhal vždy formou tužka-papír, každému byla nabídnuta možnost zaslání konkrétní zpětné vazby, čehož někteří také využili. Vzhledem k osobním schůzkám se všemi probandy v rámci samovýběru (ať už s individuální, nebo skupinovou administrací metod) nedošlo v tomto případě k navrácení či nevyplnění daných metod. Ovšem v rámci záměrného výběru (po původním souhlasu s účastí na výzkumu) nedošlo zpětně k navrácení vyplněných metod u 17 osob. Konečný počet účastníků, od nichž byla data získána, tak činil 130 účastníků.

Případné chybějící položky v rámci obou metod byly doplňovány průměrnou hodnotou položky v souboru. Co se týče úvodních dotazů na účastníky, problematrická byla v tomto ohledu položka týkající se řidičského sebehodnocení – jak zmiňuji dále u samotné analýzy těchto dat. Zde jsem ovšem žádnou hodnotu nedoplňovala, aby nedošlo k případnému ovlivnění výsledné analýzy či popisné statistiky týkající se čistě této otázky. Tuto položku konkrétně nevyplnilo 6 účastníků, ať už na tuto otázku neodpověděli vůbec či ručně dopsali například „nevím“. V souvisejících analýzách dat jsem tedy v těchto případech pracovala s daty od 124 účastníků.

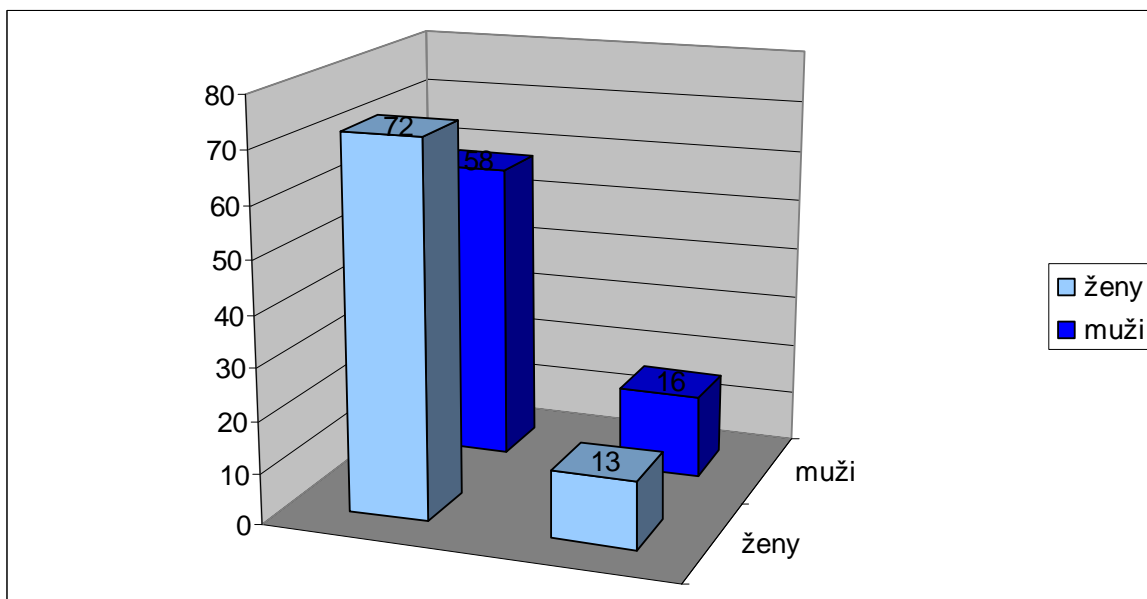
Složení zkoumaného vzorku dle věku je zobrazeno z pohledu vývojové psychologie, respektive rozličných řidičských skupin, velikost intervalů tedy z tohoto důvodu nebyla totožná (viz graf 1). Pro mladé řidiče byl použit interval 18 až 25 let - v literatuře viz

například Štikar et al. (2006), Hamerníková (2010) nebo Vykopalová (2012). Většina řidičů tedy spadala do prostředního intervalu, konkrétně 26 až 64 let. Starších řidičů se týkal interval 65 let a více, viz například Šucha (2009), Langmeier a Krejčířová (2006). Věk 65 let je také rovněž hranicí pro návštěvu lékaře v souvislosti s vlastnictvím řidičského oprávnění dle zákona o provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 361/2000 Sb.). Nejvyšší hodnotou v daném výběrovém souboru byl věk 76 let. Minimální hodnotou bylo 18 let, což byla zároveň podmínka účasti ve výzkumu – jednalo se tedy o dospělé vlastníky řidičského průkazu, zároveň normy použité metody PSSI začínají od věku 18 let (Kuhl & Kazén, 2002). Průměrná věková hodnota v tomto výběrovém souboru byla 39 let, modus byl 23 let.



Graf 1: Věkové rozložení souboru

Následující graf 2 zobrazuje složení výběrového souboru z hlediska pohlaví a zároveň v rámci pohlaví jsou již zde pro přehlednost rovněž zobrazeny počty mužů a žen, kteří odpověděli kladně na otázku „Měl jste v posledních dvou letech nějaké dopravní přestupky?“. Ostatní doplňující analýzy dat jsou řešeny již klasicky samostatně v kapitole Výsledky. Z grafu a zobrazovaných četností je tedy patrné, že v souboru mírně převažovaly ženy, konkrétně tvořily 55 % z celkového počtu 130 probandů. Dále z grafu vyplývá, že i přes převahu žen jich na zmiňovanou otázku ohledně přestupků kladně odpovědělo 13, zatímco mužů 16.



Graf 2: Složení výběrového souboru z hlediska pohlaví a počty mužů a žen udávajících dopravní přestupky v posledních dvou letech

V následující kapitole již přecházím k samotné interpretaci hlavních dat.

10 Výsledky

V této kapitole nejprve prezentuji hlavní analýzy dat, týkající se stanovených hypotéz a výzkumných otázek; posléze uvádím také zpracování dat získaných z doplňujících otázek týkajících se řídičské anamnézy.

10.1 Přítomná hédonistická časová perspektiva

Tabulka 1 zobrazuje výsledky pro závisle proměnnou přítomná hédonistická časová perspektiva. Již jsem uváděla, že kromě vybraných osobnostních stylů byly jako další regresory zahrnuty i věk a pohlaví respondentů.

Tabulka 1: Regresní analýza s proměnnou přítomná hédonistická časová perspektiva

N=130	Výsledky regrese se závislou proměnnou : PH R= ,41058803 R2= ,16858253 Upravené R2= ,12802558 F(6,123)=4,1567 p<,00077 Směrod. chyba odhadu : ,50912					
	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(123)	p-hodn.
Abs.člen			2,087952	0,328704	6,35208	0,000000
pohlaví	-0,117095	0,087560	-0,127936	0,095667	-1,33731	0,183589
věk	0,106899	0,091075	0,003648	0,003108	1,17375	0,242761
sebejistý	0,146836	0,103196	0,017690	0,012433	1,42288	0,157303
ctižádostivý	0,352322	0,103992	0,046318	0,013671	3,38799	0,000946
impulzivní	-0,000621	0,092641	-0,000065	0,009698	-0,00670	0,994666
ochotný	0,029880	0,092735	0,004336	0,013458	0,32221	0,747841

Zde vychází (zaokrouhleně) $R^2 = 0,17$, kdy v tomto (velmi vysoce statisticky významném) modelu tedy je možné vysvětlit až 17 % rozptylu závisle proměnné hédonistická přítomnost.

Na základě výše uvedeného tedy přijímám hypotézu **H3: Existuje pozitivní vztah mezi ctižádostivým osobnostním stylem a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou.**

U ctižádostivého stylu osobnosti bychom tedy mohli říci, že pokud by se tato nezávisle proměnné zvýšila o jednu směrodatnou odchylku, závisle proměnná hédonistická přítomnost by se zvýšila o 0,35 směrodatné odchylky (dle b^* , tedy koeficientu β), v případě koeficientu b by se potom dalo hovořit o jednotkách (Hendl, 2015). Tedy

zvýšíme-li o 1 bod ctižádostivý styl osobnosti, zvýší se přítomná hédonistická časová perspektiva o 0,04 bodu.

Pro ctižádostivý styl osobnosti je dále při 123 stupních volnosti $t(123) = 3,39$; $p < 0,001$.

Naopak na základě těchto dat zamítám hypotézy H1 a H5:

H1: Existuje pozitivní vztah mezi sebejistým osobnostním stylem a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou.

H5: Existuje pozitivní vztah mezi impulzivním osobnostním stylem a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou.

Co se týče výzkumné otázky VO4: Existuje negativní vztah mezi ochotným stylem osobnosti a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou?, tento vztah se v dané analýze dat neprokázal, naopak (byť výsledek není signifikantní) zde můžeme vidět trend spíše pozitivního směru.

10.2 Přítomná fatalistická časová perspektiva

V následujících tabulce 2 jsou shrnuty výsledky pro škálu fatalistická přítomnost.

Tabulka 2: Regresní analýza s proměnnou přítomná fatalistická časová perspektiva

N=130	Výsledky regrese se závislou proměnnou : PF R= ,48709456 R2= ,23726111 Upravené R2= ,20005434 F(6,123)=6,3768 p<,00001 Směrod. chyba odhadu : ,60870					
	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(123)	p-hodn.
Abs.člen			1,517771	0,392993	3,862080	0,000181
pohlaví	-0,042920	0,083865	-0,058536	0,114378	-0,511778	0,609724
věk	0,164008	0,087232	0,006987	0,003716	1,880131	0,062456
sebejistý	0,097050	0,098842	0,014595	0,014864	0,981870	0,328091
ctižádostivý	-0,009047	0,099604	-0,001485	0,016345	-0,090834	0,927772
impulzivní	0,433685	0,088732	0,056672	0,011595	4,887581	0,000003
ochotný	0,055752	0,088823	0,010099	0,016090	0,627672	0,531382

I v případě přítomné fatalistické časové perspektivy přijímám jednu hypotézu, tentokrát ovšem hypotézu týkající se impulzivního stylu osobnosti. Jde o hypotézu **H6: Existuje pozitivní vztah mezi impulzivním osobnostním stylem a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou.**

Důležitý je zde také opět údaj b^* , které má pro impulzivní styl osobnosti hodnotu 0,43. Koeficient b má potom hodnotu 0,06 (po zaokrouhlení). Oba ukazatele jsem blížeji popisovala u předchozího modelu. Dále zde $t(123) = 4,89; p < 0,001$.

Hypotézy H2 a H4 byly zamítnuty, tedy:

H2: Existuje pozitivní vztah mezi sebejistým osobnostním stylem a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou.

H4: Existuje pozitivní vztah mezi ctižádostivým osobnostním stylem a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou.

K přítomné fatalistické časové perspektivě je dále vztažená výzkumná otázka VO5: „Existuje negativní vztah mezi ochotným stylem osobnosti a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou?“. Zde rovněž nebyl nalezen signifikantní vztah a opět zde z tabulky vyplývá u této výzkumné otázky spíše pozitivní vztah oproti předpokladu.

Tento model by měl vysvětlovat po zaokrouhlení 24 % (respektive 23,7 %) rozptylu přítomné fatalistické časové perspektivy.

10.3 Budoucí časová perspektiva

Již jsem zmiňovala při formulaci hypotéz a výzkumných otázek, že v souvislosti s budoucí časovou perspektivou byly stanoveny pouze výzkumné otázky, neboť i základní původní výzkum Zimbarda et al. (1997) se primárně zaměřoval v rámci rizikového chování řidičů zejména na přítomnou časovou perspektivu, respektive u ní konstatoval větší vliv než v případě negativní korelace rizikového řízení a orientace na budoucnost, jak jsem také nastínila v teoretickém představení časové perspektivy a rizikového chování v dopravě.

Tento model ze všech tří vyšel co do hodnoty R^2 jako nejméně silný, vysvětluje celkem 12 % rozptylu závisle proměnné budoucí časová perspektiva.

Tabulka 3: Regresní analýza s proměnnou budoucí časová perspektiva

N=130	Výsledky regrese se závislou proměnnou : F R= ,35269601 R2= ,12439447 Upravené R2= ,08168201 F(6,123)=2,9124 p<,01087 Směrod. chyba odhadu : ,51856					
	b*	Sm.chyba z b*	b	Sm.chyba z b	t(123)	p-hodn.
Abs.člen			3,043034	0,334796	9,08922	0,000000
pohlaví	0,030962	0,089856	0,033575	0,097440	0,34457	0,731007
věk	0,054068	0,093464	0,001831	0,003166	0,57849	0,563990
sebejistý	-0,093091	0,105903	-0,011131	0,012663	-0,87902	0,381102
ctižádostivý	0,089980	0,106719	0,011741	0,013925	0,84315	0,400781
impulzivní	-0,259256	0,095071	-0,026937	0,009878	-2,72698	0,007326
ochotný	0,247965	0,095168	0,035716	0,013708	2,60556	0,010304

Tabulka 3 ukazuje, že na dvě výzkumné otázky lze odpovědět kladně, jelikož data pro závisle proměnnou budoucí časová perspektiva ukazují na negativní vztah s impulzivním stylem osobnosti a na pozitivní vztah se stylem osobnosti ochotný. Jedná se tedy o výzkumné otázky předpokládající tyto vztahy:

VO3: Existuje negativní vztah mezi impulzivním osobnostním stylem a budoucí časovou perspektivou?

VO6: Existuje pozitivní vztah mezi ochotným stylem osobnosti a budoucí časovou perspektivou?

Pro impulzivní styl osobnosti $t(123) = -2,73$; $p < 0,01$.

Pro ochotný styl osobnosti $t(123) = 2,61$; $p < 0,05$.

Pro úplnost i zde uvedu hodnotu koeficientů β (b^*) a b . Pro impulzivní styl osobnosti se v tomto případě $b^* = -0,26$ a $b = -0,03$. Ochotný osobnostní styl má hodnoty $b^* = 0,25$ a $b = 0,04$.

Zbývající výzkumné otázky, tedy VO1: „Existuje negativní vztah mezi sebejistým osobnostním stylem a budoucí časovou perspektivou?“ a VO2: „Existuje negativní vztah mezi ctižádostivým osobnostním stylem a budoucí časovou perspektivou?“, se týkaly osobnostních stylů, které v regresní analýze nepřinesly signifikantní výsledek; v případě ctižádostivého (až narcistického) stylu osobnosti dokonce ve smyslu pozitivního vztahu.

10.4 Analýzy dat týkající se věku a pohlaví

K dalším analýzám dat, konkrétně u proměnných věk a pohlaví, byly vybrány opět pouze proměnné, se kterými jsem primárně pracovala v základních analýzách vztažených k hlavním hypotézám a výzkumným otázkám. K následujícím výzkumným otázkám se tedy vztahují dané výsledky (tabulky 4 a 5) z provedených korelací:

VO7: Existuje vztah mezi věkem a sebejistým, ctižádostivým, impulzivním a ochotným stylem osobnosti?

VO8: Existuje vztah mezi věkem a přítomnou fatalistickou, přítomnou hédonistickou a budoucí časovou perspektivou?

Tabulka 4: Korelace věku a vybraných škál PSSI

Proměnná	Korelace Označ. korelace jsou významné na hlad. $p < ,05000$ N=130 (Celé případy vynechány u ChD)			
	sebejistý	ctižádostivý	impulzivní	ochotný
věk	-0,220013	-0,339224	-0,051886	0,179568

Tabulka 5: Korelace věku a vybraných škál ZTPI

Proměnná	Korelace Označ. korelace jsou významné na hlad. $p < ,05000$ N=130 (Celé případy vynechány u ChD)		
	PF	PH	F
věk	0,126294	-0,058458	0,107011

Výsledky ukazují negativní korelace věku s osobnostním stylem sebejistý a dále negativní korelaci s ctižádostivým stylem osobnosti. Pozitivní korelace je naopak v případě věku a ochotného stylu osobnosti. Z těchto výsledků tedy vyplývá, že v rámci daného výzkumného souboru se dva ze tří potencionálně rizikových osobnostních stylů objevují u mladších respondentů (korelace ve stejném směru se objevila i u stylu impulzivní, ta však není signifikantní). Naopak výsledky také ukazují, že čím je člověk starší, tím by měl skórovat výše na škále ochotný styl osobnosti.

V případě jednotlivých proměnných ze Zimbardova dotazníku časové perspektivy se v souvislosti s věkem neprojevila žádná signifikantní korelace.

V případě pohlaví zněly výzkumné otázky konkrétně takto:

VO9: Jak se liší muži a ženy na vybraných škálách PSSI?

VO10: Jak se liší muži a ženy na vybraných škálách ZTPI?

Opět tedy budu v analýze dat pracovat s danými relevantními škálami, které se objevovaly již v hlavních analýzách dat a hypotézách. Vzhledem k povaze dat (a znění výzkumných otázek) jsem zvolila k posouzení rozdílů mezi muži a ženami t-test. Předem jsem provedla ověření normálního rozložení daných proměnných – tedy pro PSSI u sebejistého, ctižádostivého, impulzivního a ochotného stylu osobnosti a pro ZTPI u přítomné hédonistické časové perspektivy, přítomné fatalistické časové perspektivy a budoucí časové perspektivy. Jediná proměnná, u které se na základě grafu lze domnívat, že tuto podmínku nespĺňuje, je osobnostní styl impulzivní. U něj jsem tedy analýzu dat provedla neparametrickým Mann-Whitneyovým U-testem.

V základní matici dat a tedy i v následujících tabulkách (6 až 8) byly ženy kódovány jako 0, muži 1.

Tabulka 6: T-testy pro rozdíl mezi pohlavími ve škálách sebejistý, ctižádostivý a ochotný

Proměnná	t-testy; grupováno: pohlaví Skup. 1: 0 (ženy) Skup. 2: 1 (muži)								
	Průměr 0	Průměr 1	t	sv	p	Sm.odch .	Sm.odch .	F-poměr Rozptyly	p Rozptyly
sebejistý	11,12500	12,81034	-2,13976	128	0,034272	4,779468	4,036921	1,401711	0,187834
ctižádostivý	12,98611	13,75862	-1,05620	128	0,292868	4,394276	3,812769	1,328293	0,268053
ochotný	17,20833	17,03448	0,26132	128	0,794264	3,889087	3,617528	1,155770	0,573845

Tabulka 7: U-test pro rozdíl mezi pohlavími ve škále impulzivní

Proměnná	Mann-Whitneyův U Test (w/ oprava na spojitost) Dle proměn. pohlaví Označené testy jsou významné na hladině $p < ,05000$						
	Sčt poč. skup. 1	Sčt poč. skup. 2	U	Z	p-hodn.	počet žen	počet mužů
impulzivní	4955,500	3559,500	1848,500	1,119367	0,262984	72	58

Zde tedy (tabulky 6 a 7) jako jediný signifikantní vyšel sebejistý styl osobnosti, a to konkrétně s vyšším skóre u mužů. Ráda bych ovšem poukázala na to, že v případě,

že bychom provedli dále Bonferroniho korekci (viz například Hendl, 2015), nevycházel by už ani zde signifikantní výsledek.

Tabulka 8: T-testy pro rozdíl mezi pohlavími ve škálách hédonistická a fatalistická přítomná časová perspektiva a budoucí časová perspektiva

Proměnná	t-testy; grupováno: pohlaví Skup. 1: 0 (ženy) Skup. 2: 1 (muži)								
	Průměr 0	Průměr 1	t	sv	p	Sm.odch. 0	Sm.odch. 1	F-poměr Rozptyly	p Rozptyly
PF	2,654722	2,578621	0,632290	128	0,528325	0,598169	0,774138	1,674902	0,039420
PH	3,092917	3,048793	0,457270	128	0,648252	0,496825	0,603487	1,475466	0,119754
F	3,483889	3,546897	-0,658483	128	0,511411	0,586406	0,481803	1,481351	0,125703

Z tabulky 8 vyplývá, že u vybraných škál ZTPI nejsou žádné signifikantní rozdíly mezi muži a ženami.

10.5 Doplnující analýzy dat

Dále co se týče zpracování dat z otázek mapujících stručně vybrané aspekty řídičské anamnézy, z doplňujících analýz vyplynula korelací zjištění, která uvádím níže v rámci tabulky 9. Kromě základního dotázání se na věk a pohlaví se jednalo konkrétně o tyto otázky:

Jak často jste za poslední měsíc řídili (resp. kolik jste podnikli cest)?

Byl jste účastníkem dopravní nehody? (pokud ano, uveďte prosím počet zaviněných / nezaviněných nehod)

Měl jste v posledních dvou letech nějaké dopravní přestupky? ANO – NE

Kolik procent řidičů si myslíte, že je horších než vy?

Vzhledem k tomu, že celkem šest respondentů neodpovědělo na otázku zabývající se řídičským sebehodnocením (tedy „Kolik procent řidičů si myslíte, že je horších než vy?“), bylo do této konkrétní doplňující analýzy dat zahrnuto pouze 124 respondentů (z celkových 130, jejichž data byla použita mj. v hlavní analýze dat pro stanovené hypotézy a výzkumné otázky). Otázka na přestupky byla již zpracována v rámci popisné statistiky v kontextu popisu složení vzorku z hlediska pohlaví. Tato otázka zároveň patří

mezi časté otázky pokládané v rámci řídičské anamnézy při dopravně psychologickém vyšetření, jak vyplynulo z výzkumu Böhmové a Šrámkové (2015). Vzhledem k tomu, že data z této otázky byla pouze kódována (0 a 1 jako odpověď ne a ano) a nejedná se o konkrétní počty přestupků jako v případě otázky na dopravní nehody, nebyla dále tato otázka zařazena do následující klasické korelační matice.

Tabulka 9: Korelace vybraných řídičských údajů

Proměnná	Korelace Označ. korelace jsou významné na hlad. $p < ,05000$ N=124 (Celé případy vynechány u ChD)						
	Průměry	Sm.odch.	věk	počet cest	zaviněné nehody	nezaviněné nehody	sebehodnocení
věk	39,20161	16,16127	1,000000	0,099602	0,134515	0,046704	-0,098008
počet cest	18,04032	12,91460	0,099602	1,000000	0,102727	0,181060	0,397963
zaviněné nehody	0,20968	0,54511	0,134515	0,102727	1,000000	0,073887	0,018821
nezaviněné nehody	0,20968	0,51441	0,046704	0,181060	0,073887	1,000000	0,178281
sebehodnocení	52,89516	23,55648	-0,098008	0,397963	0,018821	0,178281	1,000000

Tyto výsledky můžeme interpretovat tak, že u věku ani počtu zaviněných nehod nebyla nalezena korelace s žádnou z uvedených proměnných. Jako signifikantní se zde jeví vztah (respektive pozitivní korelace) uvedeného počtu cest (za poslední měsíc) a počtu nezaviněných nehod, konkrétně korelační koeficient $r = 0,18$. Stejnou hodnotu síly vztahu (po zaokrouhlení) lze vidět rovněž u proměnných řídičské sebehodnocení a nezaviněné nehody. Dále v případě vztahu proměnných řídičské sebehodnocení a počet cest se jedná dokonce o střední sílu asociace (Hendl, 2015). Konkrétně po zaokrouhlení koeficient $r = 0,4$.

Otázkou na řídičské sebehodnocení jsem se (kromě provedení korelace v tabulce 9) více zabývala i v rámci popisné statistiky. Samotné výzkumy (dokládající, že většina jedinců se považuje spíše za lepší řidiče) jsem prezentovala již v teoretické části práce. Já jsem se touto otázkou ovšem dotazovala všech účastníků výzkumu, nebyl tedy kladen důraz na určitou věkovou skupinu, a i samotná otázka byla položena tak, aby se řidiči hodnotili oproti ostatním řidičům, nikoli jen například těm ve stejné věkové skupině.

Pro úplnost tedy znovu uvádím, že otázka konkrétně zněla „Kolik procent řidičů si myslíte, že je horších než vy?“ Celkem 70,2 % ze 124 participantů uvedlo hodnotu 50 nebo i vyšší (zde tedy ve smyslu kolik procent řidičů je podle nich horších). Z toho tedy vyplývá,

že přes 70 % řidičů v tomto výzkumu si myslí, že jsou stejně schopní nebo lepší než ostatní řidiči.

Tyto výsledky jsou tedy převahou kladného sebehodnocení v souladu s uvedenými výzkumy (například Marottoli & Richardson, 1998; Freund et al., 2005). Obecně nejnižší uvedenou hodnotou v celém souboru byla 2 %, nejvyšší pak dokonce 100 %.

Dále jsem se v kontextu této otázky zaměřila v rámci popisné statistiky i na rozdíly mezi pohlavími. Průměrnou odpovědí mužů bylo, že dle jejich názoru je 59,5 % řidičů horších, u žen se jednalo o 47,6 %.

11 Diskuse

Z prezentovaných výsledků vyplývá, že v rámci hédonistické i fatalistické přítomné časové perspektivy a dále budoucí časové perspektivy byl vždy nalezen alespoň jeden signifikantní vztah s některým z vybraných osobnostních stylů. To, že kupříkladu pro hédonistickou přítomnost to byl ctižádostivý styl osobnosti a pro fatalistickou přítomnost impulzivní styl osobnosti, dle mého názoru poukazuje na to, že ačkoli bychom na základě těchto výsledků mohli usuzovat na určitou rizikovost těchto časových perspektiv, tak výsledky nejsou co do vybraných rizikových stylů osobnosti konstantní. Je otázkou, jakých výsledků by bylo dosaženo v případě, že bychom zkoumali (za ponechání stejných vybraných stylů osobnosti) tyto vztahy například čistě s přítomnou časovou perspektivou, tedy nečleněnou dále na škály, tak jako Zimbardo et al. (1997) ve svém nejpůvodnějším výzkumu. Na druhou stranu hypotézy byly takto vytvořeny nejen na základě výzkumů (viz například Johnson, 2012), ale také samotný dotazník ZTPI nám již poskytuje přímo výsledky v celkem pěti škálách (Zimbardo & Boyd, 1999).

Co se samotných osobnostních stylů týče, jako jediný nevyšel v žádné z hlavních analýz jako signifikantní styl sebejistý. Pohledem do tabulek výsledků lze ovšem zjistit, že zde vycházel vždy vztah v očekávaném směru, což u jiných stylů osobnosti v rámci zamítnutých hypotéz nebylo jindy splněno. Proto je i sporné, zda se můžeme domnívat, že by u sebejistého stylu osobnosti byly vhodnější další výzkumy, nejlépe na větším výběrovém souboru, jelikož jiné osobnostní styly zjevně vykazují v kontextu daných časových perspektiv jiný než očekávaný vztah.

V rámci ochotného stylu osobnosti výsledky ukázaly, že tento styl osobnosti vycházel u obou přítomných časových perspektiv dokonce v opačném vztahu než se dalo na základě výzkumů očekávat, tedy neprojevil se v negativním vztahu s těmito rizikovějšími časovými orientacemi. Ovšem, v souvislosti s budoucí časovou perspektivou byl nalezen předpokládaný pozitivní vztah. Lze tedy zřejmě uvažovat, že v souvislosti s ochotným stylem osobnosti je vhodné pracovat jako s jakýmsi protektivním faktorem považovaným za relativně přispívající k bezpečnému řízení, spíše než aby opačně vymezoval rizikové chování. Ostatně, i co se budoucnosti týče, již Zimbardo et al. (1997) postulovali, že se jedná spíše o nezávislý vliv a nikoli jednoduchý opak přítomné časové perspektivy, jak jsem již zmiňovala v teoretické části práce.

Dále pokládám za zajímavé, že u budoucí časové perspektivy se kromě pozitivního vztahu s ochotným stylem osobnosti objevil také zkoumaný negativní vztah s impulzivním stylem osobnosti. Zdá se tedy, že impulzivní styl (vycházející v pozitivním vztahu také s přítomnou fatalistickou časovou perspektivou) nabízí v kontextu časové perspektivy největší možnosti zkoumání ze všech vybraných osobnostní stylů PSSI.

Co se týče dalších výzkumných otázek, již jsem v dané podkapitole prezentovala výsledky ukazující negativní korelace věku se sebejistým a ctižádostivým stylem osobnosti a pozitivní korelace s ochotným stylem osobnosti. V tomto případě tedy většina výsledků koresponduje se zjištěními uváděnými v teoretické části ohledně rizikovějších mladších řidičů (například Taubman - Ben-Ari & Yehiel, 2012; Rhodes et al., 2015). Naopak věk signifikantně nekoreloval s žádnou z vybraných proměnných ZTPI. Nepotvrdil se tedy například předpoklad Homolové (2011) ohledně větší hédonistické orientace u mladších respondentů. Je otázkou, zda tento rozpor mohl být způsoben například tím, že v mém výzkumném souboru byli mladí lidé většinou získáni samovýběrem, například přes zmiňovanou facebookovou skupinu Univerzity Palackého, a tedy tím pádem většinou vysokoškolští studenti, u kterých i Zimbardo et al. (1997) nepředpokládal přílišnou orientaci na přítomnost. Na druhou stranu v jeho původním výzkumu nakonec i vysokoškolští studenti vykazovali vcelku vysoké orientace na přítomnost (Zimbardo et al., 1997).

V kontextu pohlaví vyšel jako jediný signifikantní styl sebejistý (který, jak jsem zmiňovala, naopak jako jediný nevyšel signifikantně v hlavních hypotézách a výzkumných otázkách), a to ve smyslu, že muži skórovali výše na této škále. Ovšem jak jsem uváděla pod touto analýzou, Bonferroniho korekcí by ani tento osobnostní styl nevycházel signifikantně. Ani zde se tedy vesměs neprojeví výsledky dle očekávání podle výzkumů zabývajících se rizikovými muži (opět kupříkladu Rhodes et al., 2015). Dále se ve výsledcích ohledně rozdílů mezi pohlavími ve škálách ZTPI ani v tomto výzkumném souboru neprojevila Zimbardova zjištění o větší orientaci na budoucnost u žen či výraznější orientaci na přítomnost u mužů (Zimbardo et al., 1997), a tedy se zde nepotvrdily ani stejné výsledky Johnsonové (2012).

Dále co se doplňujících otázek a pohlaví týče, v mém výzkumném souboru vyšší procenta ostatních horších řidičů uváděli muži. To by tedy mohlo být v souladu s prezentovanými výsledky o větším skórování mužů na škále sebejistý. Celkově v kontextu této otázky výsledky ohledně spíše pozitivního sebehodnocení řidičů korespondovaly s uváděnými výzkumy - jak už jsem u této analýzy uváděla například

výzkumy Freundové et al. (2005). Je otázkou, zda je možné tyto výsledky vztáhnout také například ke zjištěním z výzkumu Barra et al. (2015), jelikož se domnívám, že je rozdíl tázat se de facto na řidičské schopnosti (ve smyslu kolik procent řidičů má být horších), nebo tak, jak se tázali autoři zmiňovaného výzkumu spíše ve smyslu, kdo je bezpečnější. Také jsem v praktické části zmiňovala, že tato položka byla pro participanty zřejmě nejnáročnější na vyplnění, celkem 6 z nich na tuto otázku neodpovědělo. Je možné, že pokud bych tento dotaz blížeji rozvedla či kladla důraz na to, že se má jednat čistě o subjektivní odhad, byla by mortalita v těchto analýzách dat menší.

V teoretické části jsem také zmiňovala, že konkrétně ve výzkumu Marottoliho a Richardsonové (1998) bylo uvedeno, že ti jedinci, kteří řídili častěji, se hodnotili jako lepší řidiči. Tato zjištění jsou v souladu s výsledky, které jsem v praktické části prezentovala v tabulce 9, konkrétně se tedy jednalo o korelaci počtu cest a řidičského sebehodnocení. Naopak co se týče v teoretické části zmiňovaného výzkumu Amanda et al. (2014), v němž byli pozitivně se hodnotící řidiči posouzeni spíše jako nebezpeční řidiči, přinesly výsledky korelace z tabulky 9 ne zcela korespondující poznatky, konkrétně v mém výzkumu byla nalezena jako signifikantní pouze korelace řidičského sebehodnocení s počtem nezaviněných nehod, nikoli zaviněných.

Limitem práce je i samotný výběr participantů. Byť vycházím ze základní populace všech řidičů, závěry z výzkumu je dle mého názoru vhodné zobecňovat velmi opatrně, jak vzhledem k samovýběru (tedy u participantů, kteří se sami přihlásili a bylo v jejich časových možnostech vyplnit oba dotazníky), tak i vzhledem k záměrnému výběru z hlediska věku a pohlaví. Navíc, i přes snahu, aby pomocí záměrného výběru výběrový soubor odpovídal základní populaci, se nepodařilo zcela přiblížit tomuto cíli. Jak už jsem uváděla v praktické části, v populaci řidičů České republiky například převažují muži (MDČR, 2016), v mém výběrovém souboru bylo 55 % žen.

Co se věku týče, ačkoli byl průměrný věk 39 let (zřejmě i díky záměrnému výběru starších řidičů), nejčastější položkou, jak jsem již uváděla v popisu výběrového souboru, byl ovšem věk 23 let - domnívám se, že i vlivem samovýběru přes sociální sítě se totiž hlásili spíše mladší řidiči.

I přes zmíněné limity práce či některé rozporuplné výsledky se ale domnívám, že časová perspektiva má v kontextu rizikového řízení své místo, a to i díky různým aplikačním možnostem. Již jsem v úvodní kapitole nastínila, že kupříkladu Daňková et al.

(2015) poukazují na problematické ovlivnění rizikových řidičů, stojí-li za touto rizikovostí osobnost. Zde tedy vidím potenciál pro praktické využití poznatků ohledně časové perspektivy, pokud bychom se na základě výzkumů mohli domnívat, že zde určitý vztah s rizikovým řízením existuje. Dříve v diplomové práci jsem nastínila možnosti koučinku v kontextu časové perspektivy (Boniwell et al., 2014), kdy autoři například doporučují u přílišné přítomné hédonistické časové perspektivy pěstovat zaměření na důkladnější plánování, u přítomné fatalistické časové perspektivy iniciovat postupné snižování pasivity v životě apod. (Boniwell et al., 2014). Obecně by pak dopady mohly podle mého názoru vypadat například jako práce s rizikovými řidiči (například tzv. vybodovanými či v trestu odnětí svobody, jak jsem ostatně stručně zmiňovala v kontextu rehabilitace těchto řidičů) právě skrze časovou perspektivu.

12 Závěry

Určitý vztah s některým z vybraných potenciaálně rizikových osobnostních stylů pro řízení byl nalezen u všech závisle proměnných. U přítomné hédonistické časové perspektivy se jednalo o ctižádostivý styl osobnosti, u přítomné fatalistické časové perspektivy styl osobnosti impulzivní. Obojí se projevilo jako pozitivní vztah. Poslední zmiňovaný model se jeví jako nejsilnější - vysvětluje až 24 % rozptylu přítomné fatalistické časové perspektivy. U přítomné hédonistické jde o až 17 % rozptylu.

Výzkumné otázky ohledně budoucí časové perspektivy se ukázaly jako relevantní zejména v případě negativního vztahu s impulzivním stylem osobnosti a pozitivního vztahu s ochotným stylem osobnosti. Zde se ukázalo nejméně procent vysvětlujícího rozptylu závisle proměnné, konkrétně 12 % rozptylu.

Zbývající hypotézy byly zamítnuty (tedy hypotézy zahrnující pozitivní vztah sebejistého osobnostního stylu s přítomnou hédonistickou časovou perspektivou a dále s přítomnou fatalistickou časovou perspektivou; rovněž hypotéza o pozitivním vztahu ctižádostivého osobnostního stylu s přítomnou fatalistickou časovou perspektivou a hypotéza o pozitivním vztahu impulzivního osobnostního stylu s přítomnou hédonistickou časovou perspektivou). Stejně tak v rámci výzkumných otázek výsledky neukázaly negativní vztah ctižádostivého či sebejistého stylu osobnosti s budoucí časovou perspektivou, ani negativní vztah ochotného stylu osobnosti s hédonistickou či fatalistickou časovou perspektivou.

Sebejistý styl osobnosti tedy nebyl v žádné z hlavních analýz signifikantní, pouze lze uvažovat u tohoto stylu osobnosti (jako jediného z těchto vybraných) v rámci rozdílu mezi pohlavími, kdy zde skórují výše muži.

Z doplňujících analýz věk negativně koreloval se sebejistým a ctižádostivým stylem osobnosti a pozitivně s ochotným stylem osobnosti. Žádný typ časové perspektivy signifikantně s věkem nekoreloval, ani nebyly nalezeny rozdíly mezi pohlavími.

Souhrn

V magisterské diplomové práci jsem se před vymezením stěžejních konceptů, tedy rizikového chování v dopravě v souvislosti s časovou perspektivou, věnovala definování a uvedení do problematiky rizikového řízení. Zde jsem prezentovala několik zdrojů zdůrazňujících důležitost osobnosti právě v oblasti rizikového chování v dopravě. Kromě obecnějšího vymezení profilu problémového řidiče byly zmíněny také konkrétní projevy rizikového řízení, ať už ve formě ukazatelů bezpečnosti dle Havránka et al. (2015) či popisů agresivního řízení apod. Rovněž v teoretické části byla agresivita na silnicích blíže rozebrána v samostatné podkapitole, včetně nastínění tzv. impulzivní agrese (Orel & Facová, 2009), neboť impulzivita jako taková byla opakovaně zmiňována jako rizikový faktor v řízení. Tomu předcházelo uvedení do problematiky vybraných charakteristik nehod, včetně popisu role, který zde hraje například distrakce pozornosti. Ve spojitosti s tímto jsem také popisovala vliv spolujezdců.

V rámci vymezování rizikových vlastností či chování v dopravě jsem se kromě agresivity zabývala také tendencí řidičů považovat se za lepší, než jsou ostatní řidiči. Dále byly skrze jednotlivé výzkumy nastíněny konkrétní problematické vlastnosti - například nedostatečný altruismus či přílišné vyhledávání vzrušení a malá zodpovědnost ve výzkumu Ulleberga (2002). Tento výzkum byl také vztažen ke skupině mladých řidičů, kteří jsou obecně považováni za rizikové. Právě vliv věku, ale i pohlaví byl rozebírán v další podkapitole.

Poté jsem přešla k vymezení dalšího stěžejního tématu, a to k časové perspektivě v pojetí Zimbarda a Boyda (1999). Ti jako základní vymezili celkem pět časových kategorií, které také tvoří Zimbardův dotazník časové perspektivy. Jedná se o pozitivní a negativní minulou časovou perspektivu, přítomnou hédonistickou a fatalistickou časovou perspektivu a budoucí časovou perspektivu (Zimbardo & Boyd, 1999). Jako obzvláště vztažené k rizikovému řízení Zimbardo et al. (1997) považují přítomnou časovou perspektivu, v negativním vztahu pak také budoucí časovou perspektivu. Proto byla v této práci pozornost věnována převážně těmto orientacím. Autoři dále časovou perspektivu zkoumali v kontextu pohlaví, kdy přítomnou časovou perspektivu připisují spíše mužům (Zimbardo et al., 1997).

Konkrétní charakteristiky (objevující se také ve výzkumech spojených s rizikovým řízením) byly zkoumány i v kontextu časové perspektivy - kupříkladu emoční stabilita,

zvažování budoucích důsledků nebo kontrola impulzů negativně korelovala s negativní minulostí, hédonistickou přítomností a fatalistickou přítomností (Zimbardo & Boyd, 1999).

Kromě původního výzkumu ohledně časové perspektivy a rizikového řízení Zimbarda et al. (1997) jsem také vycházela z disertační práce Johnsonové (2012), která Zimbardův výzkum replikovala i rozšiřovala. V ní pracovala s rozčleněnými škálami v případě přítomné časové perspektivy a stejně jako Zimbardo nezahrnovala minulou časovou perspektivu (Johnson, 2012). Dále jsem nastínila problematiku časové perspektivy ve vztahu ke zdraví a rizikovému chování, jako je užívání alkoholu a drog nebo nepoužívání bezpečnostních pásů.

Na základě relevantních výzkumů a literárních zdrojů byl formulován výzkumný problém - tedy určení, zda určitá časová perspektiva souvisí s určitými styly osobnosti vztahujícími se k rizikovému chování řidičů. Kromě základních cílů výzkumu zabývajících se vztahem mezi časovou perspektivou a rizikovým chováním v dopravě byly stanoveny i dílčí cíle v souvislosti s věkem a pohlavím. Jako potenciálně rizikové osobnostní styly byly zvoleny sebejistý, ctižádostivý, impulzivní a v opačném směru rovněž ochotný styl (Seitl & Šucha, 2010).

Zvolen byl mezisubjektový design, kdy v rámci kvantitativního dotazníkového šetření byl použit Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti PSSI (Kuhl & Kazén, 2002) a Zimbardův dotazník časové perspektivy ZTPI (Zimbardo & Boyd, 1999). Závisle proměnné tvořila přítomná hédonistická, přítomná fatalistická a budoucí časová perspektiva. Nezávisle proměnné byly čtyři zmiňované styly osobnosti.

Základní populaci tvořili všichni řidiči v České republice, výběrový soubor byl sestaven samovýběrem (přes sociální sítě) a dodatečným záměrným výběrem. Sběr dat proběhl formou tužka-papír, přičemž během setkání byli účastníci seznámeni jak s informovaným souhlasem, tak s možností získat zpětnou vazbu. Konečný počet participantů byl 130 (ve věku od 18 do 76 let), u doplňujících analýz vzhledem k nevyplněné položce 124. Ženy tvořily v tomto souboru 55 % participantů.

Data byla zkoumána regresní analýzou, dále korelací či t-testem (případně U-testem). V rámci výzkumných otázek se v analýzách projevil negativní vztah mezi impulzivním stylem a budoucí časovou perspektivou a pozitivní vztah mezi ochotným stylem a budoucí časovou perspektivou.

Zkoumané vztahy naopak nebyly nalezeny u výzkumných otázek zabývajících se negativním vztahem sebejistého či ctižádostivého osobnostního stylu s budoucí časovou

perspektivou, ani negativní vztah ochotného stylu osobnosti s přítomnou fatalistickou či hédonistickou časovou perspektivou.

Věk negativně koreloval se sebejistým a ctižádostivým stylem osobnosti, pozitivně pak koreloval s ochotným stylem osobnosti. Dále nebyla nalezena signifikantní korelace věku s žádnou z časových perspektiv. Rovněž v souvislosti s časovou perspektivou nebyly shledány rozdíly mezi pohlavími. V rámci osobnostních stylů muži skórovali výše na škále sebejistý styl osobnosti.

Přijaty byly hypotézy o existenci pozitivního vztahu ctižádostivého osobnostního stylu s přítomnou hédonistickou časovou perspektivou a pozitivního vztahu impulzivního stylu osobnosti s přítomnou fatalistickou časovou perspektivou. Zbývající hypotézy byly zamítnuty.

Z doplňujících analýz vyplynula pozitivní korelace počtu cest a nezaviněných nehod, dále řidičského sebehodnocení a nezaviněných nehod a řidičského sebehodnocení s počtem cest.

Nakonec byly v práci nastíněny také možnosti využití těchto poznatků například v rámci rehabilitace problémových řidičů.

Použité zdroje a literatura

1) Alver, Y., Demirel, M. C., & Mutlu, M. M. (2014). Interaction between socio-demographic characteristics: Traffic rule violations and traffic crash history for young drivers. *Accident Analysis And Prevention*, 72, 95-104. doi:10.1016/j.aap.2014.06.015 [online]. [cit 2016-11-20]. Dostupné z WWW:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457514001882>

2) Amado, S., Arıkan, E., Kaça, G., Koyuncu, M., & Turkan, B. N. (2014). How accurately do drivers evaluate their own driving behavior? An on-road observational study. *Accident Analysis and Prevention*, 63, 65-73. doi:10.1016/j.aap.2013.10.022 [online]. [cit 2017-02-02]. Dostupné z WWW:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457513004326>

3) Barr, G. C. et al. (2015). Gender Differences in Perceptions and Self-reported Driving Behaviors Among Teenagers. *The Journal of Emergency Medicine*, 48 (3), 366-370. doi:10.1016/j.jemermed.2014.09.055 [online]. [cit 2017-01-30]. Dostupné z WWW:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0736467914010956>

4) Baumann, A. A., & Odum, A. L. (2012). Impulsivity, risk taking, and timing. *Behavioural Processes*, 90, 408-414. doi:10.1016/j.beproc.2012.04.005 [online]. [cit 2016-12-01]. Dostupné z WWW:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0376635712000927>

5) Boniwell, I., Osin, E., & Sircova, A. (2014). Introducing Time Perspective Coaching: A New Approach to Improve Time Management and Enhance Well-Being. *International Journal Of Evidence Based Coaching And Mentoring*, 12 (2), 24-40. [online]. [cit 2016-12-12]. Dostupné z WWW:

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=1&sid=bd882911-3cf4-4483-a962-769df35aa8df%40sessionmgr110&hid=103&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmU%3d#db=bth&AN=98490628>

- 6) Boyd, J. N., & Zimbardo, P. G. (2005). Time Perspective, Health, and Risk Taking. In A. Strathman, & J. Joireman (Eds.), *Understanding Behavior in the Context of Time* (85-107). New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates Publisher.
- 7) Böhmová, K., & Šrámková, L. (2015). Anamnestický dotazník v DPV. In L. Šrámková, & M. Šucha (Eds.), *Rozhovor, pozorování a anamnéza v dopravněpsychologickém vyšetření* (56-66). Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- 8) Cakirpaloglu, P. (2012). *Úvod do psychologie osobnosti*. Praha: Grada Publishing.
- 9) Daňková, L. et al. (2015). *Metodika práce s řidiči, kteří jsou ve výkonu trestu odnětí svobody za trestnou činnost v dopravě*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- 10) Daugherty, J. R., & Brase, G. L. (2010). Taking time to be healthy: Predicting health behaviors with delay discounting and time perspective. *Personality and Individual Differences*, 48, 202-207. doi:10.1016/j.paid.2009.10.007 [online]. [cit 2016-11-01]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0191886909004188>
- 11) Demir, B., Demir, S., & Özkan, T. (2016). A contextual model of driving anger: A meta-analysis. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology And Behaviour*, 42, 332-349. doi:10.1016/j.trf.2016.09.020 [online]. [cit 2016-12-01]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847816303308>
- 12) Edwards, B. D., Warren, Ch. R., Tubré, T. C., Zyphur, M. J., & Hoffner-Prillaman, R. (2013). The Validity of Narcissism and Driving Anger in Predicting Aggressive Driving in a Sample of Young Drivers. *Human Performance*, 26 (3), 191-210. doi: 10.1080/08959285.2013.795961 [online]. [cit 2016-12-02]. Dostupné z WWW: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=1&sid=1b5a0a75-333b-4e66-93da-bc1f44b65224%40sessionmgr4008&hid=4213&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmU%3d#AN=89026376&db=s3h>

- 13) Freund, B., Colgrove, L. A., Burke, B. L., & McLeod, R. (2005). Self-rated driving performance among elderly drivers referred for driving evaluation. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 613-618. doi:10.1016/j.aap.2005.03.002 [online]. [cit 2016-12-02]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457505000382>
- 14) Gheorghiu, A., Delhomme, P., & Felonneau, M. L. (2015). Peer pressure and risk taking in young drivers' speeding behavior. *Transportation Research Part F: Psychology And Behaviour*, 35, 101-111. doi:10.1016/j.trf.2015.10.014 [online]. [cit 2016-11-26]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847815001655>
- 15) Hakamies-Blomqvist, L., & Wahlström, B. (1998). Why do older drivers give up driving? *Accident Analysis and Prevention*, 30 (3), 305-312. [online]. [cit 2016-11-01]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457597001061>
- 16) Hamerníková, V. (2010). *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů.
- 17) Harsa, P., Žukov, I., & Csémy, L. (2008). Možnosti posuzování a měření agresivity u psychiatrických pacientů pomocí osobnostních dotazníků. *Česká a slovenská psychiatrie*, 104 (8), 405-411. [online]. [cit 2017-01-01]. Dostupné z WWW: http://www.researchgate.net/profile/Pavel_Harsa/publication/274835566_Monosti_posuzovni_a_men_agresivity_u_psycheiatrickch_pacient_pomoc_osobnostnich_dotaznk/links/552ac6e50cf29b22c9c18b44.pdf
- 18) Hartl, P., & Hartlová, H. (2000). *Psychologický slovník*. Praha: Portál.
- 19) Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál.
- 20) Havlík, K. (2010). *Osudová střetnutí: rozhovory s lidmi, kteří přežili dopravní nehodu*. Praha: Triton.

- 21) Havránek, P., Simonová, E., Striegler, E., & Frič, J. (2015). *Metodika pro vyhodnocení souvislostí přímých a nepřímých ukazatelů a aktivit Národní strategie*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- 22) Hendl, J. (2015). *Přehled statistických metod. Analýza a metaanalýza dat* (5th ed.). Praha: Portál.
- 23) Henson, J. M., Carey, M. P., Carey, K. B., & Maisto, S. A. (2006). Associations Among Health Behaviors and Time Perspective in Young Adults: Model Testing with Boot-Strapping Replication. *Journal of Behavioral Medicine*, 29 (2), 127-137. doi:10.1007/s10865-005-9027-2 [online]. [cit 2016-10-10]. Dostupné z WWW: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2435266/pdf/nihms-53471.pdf>
- 24) Homolová, P. (2011). Časové perspektivy v české společnosti. *Naše společnost*, 9 (2), 33-44. [online]. [cit 2016-10-11]. Dostupné z WWW: http://cvvm.soc.cas.cz/media/com_form2content/documents/c3/a6848/f11/100126s_Casove%20perspektivy%20v%20ceske%20spolecnosti.pdf
- 25) Charlton, J. L. et al. (2006). Characteristics of older drivers who adopt self-regulatory driving behaviours. *Transportation Research Part F: Psychology And Behaviour*, 9, 363-373. doi:10.1016/j.trf.2006.06.006 [online]. [cit 2017-01-02]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847806000532>
- 26) Chmelík, J. et al. (2009). *Dopravní nehody*. Plzeň: Aleš Čeněk.
- 27) Johnson, K. L. (2012). Investigating the roles of time perspective and emerging adulthood in predicting driving behavior (Doctoral dissertation, Old Dominion University 2012). *ProQuest Dissertations Publishing* [online]. [cit 2016-08-12]. Dostupné z WWW: <http://search.proquest.com/docview/1140145106>

- 28) Keough, K. A., Zimbardo, P. G., & Boyd, J. N. (1999). Who's Smoking, Drinking, and Using Drugs? Time Perspective as a Predictor of Substance Use. *Basic and Applied Social Psychology*, 21 (2), 149-164. [online]. [cit 2016-10-12]. Dostupné z WWW: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?sid=1e6c0754-dfd6-4101-9658-5d6bfa3ce157%40sessionmgr106&vid=0&hid=126&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmU%3d#AN=3344507&db=bth>
- 29) Kuhl, J., & Kazén, M. (2002). *PSSI – Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti*. Praha: Hogrefe - Testcentrum.
- 30) Kurečková, V. et al. (2015). *Metodika práce s řidiči, jimž bylo odebráno řidičské oprávnění pro opakované páčání závažných dopravních přestupků*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- 31) Langmeier, J., & Krejčířová, D. (2006). *Vývojová psychologie* (4th ed.). Praha: Grada Publishing.
- 32) Lin, Y. (2013). *Aggressive Driving: Insights Derived From Psychology's General Aggression Model*. El Paso: LFB Scholarly Publishing LLC. [online]. [cit 2017-01-23]. Dostupné z WWW: <http://eds.a.ebscohost.com/eds/detail/detail?sid=9a9c1bfe-dc1b-4a4c-9192-8e2eec68bf70%40sessionmgr4007&vid=0&hid=4203&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmU%3d#AN=520434&db=nlebk>
- 33) Lukavská, K., Klicperová-Baker, M., Lukavský, J., & Zimbardo, P. G. (2011). ZTPI – Zimbardův dotazník časové perspektivy. *Československá psychologie*, 55 (4), 356-373. [online]. [cit 2014-08-12]. Dostupné z WWW: <http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?sid=0ea4ff19-c5ed-494f-b173-e3a099c4235e%40sessionmgr115&vid=0&hid=103&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmU%3d#db=a9h&AN=65810601>
- 34) Mareš, J. (2010). Člověk a subjektivní čas. *Studia paedagogica*, 15 (1), 9-27. [online]. [cit 2014-09-09]. Dostupné z WWW: <http://www.phil.muni.cz/journals/index.php/studia-paedagogica/article/view/95/198>

- 35) Marottoli, R. A., & Richardson, E. D. (1998). Confidence in, and self-rating of, driving ability among older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30 (3), 331-336. [online]. [cit 2017-02-01]. Dostupné z WWW:
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457597001000>
- 36) Ministerstvo dopravy České republiky (2016). *Za 10 let fungování bodového systému se vybodovalo přes 70 tisíc řidičů*. [online]. [cit 2016-12-05]. Dostupné z WWW:
<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Za-10-let-fungovani-bodoveho-systemu-se-vybodovalo?returl=/Vyhledavani?searchtext=6,7%26searchmode=allwords%26page=3%26aliaspath=/Vyhledavani>
- 37) Ministerstvo dopravy České republiky (2017). *Informace o stavu bodového systému v České republice. Přestupky a trestné činy, rok 2016*. [online]. [cit 2017-02-01]. Dostupné z WWW:
[http://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(1\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny-2016.pdf.aspx](http://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(1)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny-2016.pdf.aspx)
- 38) Orel, M., & Facová, V. (2009). Agrese v nás a mezi námi – medicínsko-psychologický pohled. In M. Šucha (Ed.), *Agresivita na cestách (57-74)*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- 39) Palk, G., Freeman, J., Kee, A. G., Steinhardt, D., & Davey, J. (2011). The prevalence and characteristics of self-reported dangerous driving behaviours among a young cohort. *Transportation Research Part F: Psychology And Behaviour*, 14, 147-154. doi:10.1016/j.trf.2010.11.004 [online]. [cit 2017-01-03]. Dostupné z WWW:
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847810000860>
- 40) Rehnová, V., & Černochová, D. (2013). Rizikové skupiny řidičů a jejich rehabilitace. In M. Šucha, V. Rehnová, M. Kořán, D. Černochová, & M. Seitzl, *Dopravní psychologie pro praxi (143-162)*. Praha: Grada Publishing.

41) Rhodes, N., Pivik, K., & Sutton, M. (2015). Risky driving among young male drivers: The effects of mood and passengers. *Transportation Research Part F: Psychology And Behaviour*, 28, 65-76. doi:10.1016/j.trf.2014.11.005 [online]. [cit 2016-10-12]. Dostupné z WWW:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847814001727>

42) Řezáč, P., Kurečková, V., Zámečník, P., & Hrušková, K. (2015). *Metodika práce s řidiči, jež páchali trestnou činností v dopravě, ale jsou podmíněčně propuštěni na svobodu*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

43) Schmidt, S., Morrongiello, B. A., & Colwell, S. R. (2014). Evaluating a model linking assessed parent factors to four domains of youth risky driving. *Accident Analysis and Prevention*, 69, 40-50. doi:10.1016/j.aap.2013.08.028 [online]. [cit 2017-02-02]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457513003679>

44) Scott-Parker, B., Hyde, M. K., Watson, B., & King, M. J. (2013). Speeding by young novice drivers: What can personal characteristics and psychosocial theory add to our understanding? *Accident Analysis and Prevention*, 50, 242-250. doi:10.1016/j.aap.2012.04.010 [online]. [cit 2016-11-26]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457512001431>

45) Seitl, M., & Šucha, M. (Eds.). (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR.

46) Simons-Morton, B. G. et al. (2011). The Effect of Passengers and Risk-Taking Friends on Risky Driving and Crashes/Near Crashes Among Novice Teenagers. *Journal of Adolescent Health*, 49, 587-593. doi:10.1016/j.jadohealth.2011.02.009 [online]. [cit 2017-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1054139X11000760>

47) Sullman, M. J. M. (2015). The expression of anger on the road. *Safety Science*, 72, 153-159. doi:10.1016/j.ssci.2014.08.013 [online]. [cit 2016-01-02]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753514002057>

- 48) Sword, R. M., Sword, R. K. M., Brunskill, S. R., & Zimbardo, P. G. (2014). Time Perspective Therapy: A New Time-Based Metaphor Therapy for PTSD. *Journal Of Loss and Trauma*, 19 (3), 197-201. doi:10.1080/15325024.2013.763632 [online]. [cit 2016-12-28]. Dostupné z WWW:
<http://eds.a.ebscohost.com/eds/detail/detail?sid=8eac0f6d-641b-4c0a-a6d9-1a4a51265175%40sessionmgr4010&vid=0&hid=4211&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmU%3d#db=a9h&AN=94757968>
- 49) Štikar, J., Hoskovec, J., & Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.
- 50) Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolíková, J. (2006). *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha: Karolinum.
- 51) Šucha, M., & Seitzl, M. (2013). Psychické vlastnosti a funkce posuzované v dopravněpsychologickém vyšetření. In M. Šucha, V. Rehnová, M. Kořán, D. Černochová, & M. Seitzl, *Dopravní psychologie pro praxi (44-77)*. Praha: Grada Publishing.
- 52) Šucha, M., Seitzl, M., & Černochová, D. (2013). Diagnostické metody pro dopravněpsychologické vyšetření. In M. Šucha, V. Rehnová, M. Kořán, D. Černochová, & M. Seitzl, *Dopravní psychologie pro praxi (97-132)*. Praha: Grada Publishing.
- 53) Šucha, M. (2015). Modely řídičského chování a možnosti posuzování a ovlivnění chování pomocí klinických metod při dopravněpsychologickém vyšetření. In L. Šrámková, & M. Šucha (Eds.), *Rozhovor, pozorování a anamnéza v dopravněpsychologickém vyšetření (20-28)*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- 54) Šucha, M., Černochová, D., Rehnová, V., Šrámková, L., & Zámečník, P. (2015). *Metody pro dopravněpsychologické vyšetření. Posuzování psychické způsobilosti k řízení silničních motorových vozidel*. Praha: Hogrefe – Testcentrum.

- 55) Taubman - Ben-Ari, O., & Yehiel, D. (2012). Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 416-422. doi:10.1016/j.aap.2011.08.007 [online]. [cit 2016-11-20]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457511002272>
- 56) Tournier, Ch. et al. (2014). A few seconds to have an accident, a long time to recover: Consequences for road accident victims from the ESPARR cohort 2 years after the accident. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 422-432. doi:10.1016/j.aap.2014.07.011 [online]. [cit 2016-11-10]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457514002140>
- 57) Ulleberg, P. (2002). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Psychology And Behaviour*, 4, 279-297. doi:10.1016/S1369-8478(01)00029-8 [online]. [cit 2016-12-03]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847801000298>
- 58) Vykopalová, H. (2012). *Psychologie v dopravě*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství.
- 59) Wittmann, M. et al. (2011). Neural substrates of time perception and impulsivity. *Brain Research*, 1406, 43-58. doi:10.1016/j.brainres.2011.06.048 [online]. [cit 2016-12-21]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0006899311011784>
- 60) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
- 61) Zimbardo, P. G., Keough, K. A., & Boyd, J. N. (1997). Present time perspective as a predictor of risky driving. *Personality and Individual Differences*, 23 (6), 1007-1023. [online]. [cit 2016-08-27]. Dostupné z WWW: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S019188699700113X>

62) Zimbardo, P. G., & Boyd, J. N. (1999). Putting Time in Perspective: A Valid, Reliable, Individual-Differences Metric. *Journal of Personality and Social Psychology*, 77 (6), 1271-1288. doi: 10.1037/0022-3514.77.6.1271 [online]. [cit 2016-08-28]. Dostupné z WWW:

<http://eds.b.ebscohost.com/eds/detail/detail?sid=349b5405-4def-419c-a49b-6e1f42eb32be%40sessionmgr115&vid=0&hid=107&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpdmU%3d#db=pdh&AN=1999-15054-013>

63) Zimbardo, P. G. (2005). *Moc a zlo: sociálně psychologický pohled na svět*. Praha: Moraviapress.

64) Zimbardo, P. G., & Boyd, J. N. (2009). *The Time Paradox: The New Psychology of Time That Will Change Your Life*. New York: Free Press.

Software

MS Office. *Excel*.

StatSoft (2013). *STATISTICA 12*.

Abstrakt diplomové práce v českém a anglickém jazyce

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Rizikové chování řidičů v kontextu časové perspektivy

Autor práce: Bc. Lucie Hamplová

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

Počet stran a znaků: 69 stran, 125 245 znaků

Počet příloh: 4

Počet titulů použité literatury: 64

Abstrakt: Práce se zabývá rizikovým chováním v dopravě a časovou perspektivou na základě Zimbardova pojetí. Výzkumný problém představuje určení, zda určitá časová perspektiva souvisí s určitými styly osobnosti vztahujícími se k rizikovému chování řidičů. Dílčí cíle práce se týkaly vztahu těchto proměnných k věku či pohlaví. V tomto mezisubjektovém designu byly použity metody Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti PSSI Kuhla a Kazéna a Zimbardův dotazník časové perspektivy ZTPI. Toto kvantitativní dotazníkové šetření bylo provedeno na vzorku 130 participantů získaných samovýběrem a záměrným výběrem z populace českých řidičů starších 18 let. Základní výzkumné otázky a hypotézy byly zkoumány regresní analýzou, která ukázala signifikantní výsledky pouze v případě negativního vztahu mezi impulzivním stylem osobnosti a budoucí časovou perspektivou, pozitivního vztahu mezi ochotným stylem osobnosti a budoucí časovou perspektivou, pozitivního vztahu mezi ctižádostivým stylem osobnosti a přítomnou hédonistickou časovou perspektivou a pozitivního vztahu mezi impulzivním stylem osobnosti a přítomnou fatalistickou časovou perspektivou.

Klíčová slova: časová perspektiva, rizikové řízení, osobnost řidiče

ABSTRACT OF THESIS

Title: Risky Driving Behavior in the Context of Time Perspective

Author: Bc. Lucie Hamplová

Supervisor: PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Numer of pages and characters: 69 pages, 125 245 characters

Numer of appendices: 4

Numer of references: 64

Abstract: The thesis deals with risky behavior in traffic and time perspective based on Zimbardo's concept. This research problem aims to determine if certain time perspective is related to certain personality styles relating to risky driving behavior. The particular aim of this thesis was to look at the relationship of these variables to age or gender. Methods used in this between-subject design were Personality Styles and Disorders Inventory PSSI by Kuhl and Kazén and Zimbardo Time Perspective Inventory ZTPI. This quantitative questionnaire research was realized on a sample of 130 participants obtained by self-selection sampling and intentional sampling from a population of Czech drivers older than 18 years of age. Principal research questions and hypotheses were examined by regression analysis which showed significant results only in case of negative relationship between impulsive personality style and future time perspective (TP), positive relationship between helpful personality style and future TP, positive relationship between ambitious personality style and present hedonistic TP and positive relationship between impulsive personality style and present fatalistic TP.

Key words: time perspective, risky driving, driver's personality

Příloha 1: Formulář zadání magisterské diplomové práce

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Akademický rok: 2015/2016

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

Podklad pro zadání DIPLOMOVÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Bc. HAMPLOVÁ Lucie	Světlov 82, Šternberk	F150429

TÉMA ČESKY:

Rizikové chování řidičů v kontextu časové perspektivy

TÉMA ANGLICKY:

Risky Driving Behavior in the Context of Time Perspective

VEDOUČÍ PRÁCE:

PhDr. Matuš Šucha, Ph.D. - PCH

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Teoretické východiska práce jsou postavena na konstruktů vnímané časové perspektivy a osobnostních rysů, které jsou rizikové u řidičů (Zimbardo, Keough a Boyd, 1997). Cílem výzkumu je explorace a deskripce vztahu mezi časovou perspektivou a rizikovým chováním v dopravě, respektive možná predikce vztahu zejména přítomné časové perspektivy (dále rovněž budoucí časové perspektivy) a osobnostních stylů sebejistý, citlivostivý, impulzivní, případně ochotný. Základní populací tvoří všichni řidiči v České republice (tedy vlastníci RP.), tj. přibližně 7 mil řidičů. Výběrový soubor bude sestaven nepravděpodobnostním výběrem, konkrétně samovýběrem (v případě online dotazování) a dále pak dodatečným záměrným výběrem se zaměřením na částí populace, které v rámci samovýběru nebudou zastoupeny dostatečně (z pohledu věku a pohlaví). Plánovaná velikost výběrového souboru je alespoň 100 participantů. Použity budou standardizované psychodiagnostické metody, zejména Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti (PSSI), a Zimbardův dotazník časové perspektivy (ZTPI) obsahující pět škál. Jedná se o kvantitativní design výzkumu, pro analýzu dat bude použita deskriptivní a testová statistika.

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

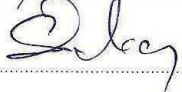
1. Seitl, M., Šucha, M., & Zaoral, A. (Eds.). (2010). Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel. Praha: Ministerstvo dopravy ČR.
2. Šrámková, L., & Šucha, M. (Eds.). (2015). Rozhovor, pozorování a anamnéza v dopravněpsychologickém vyšetření. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
3. Šucha, M. (Ed.). (2009). Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
4. Zimbardo, P. G., & Boyd, J. N. (2009). The Time Paradox: The New Psychology of Time That Will Change Your Life. New York: Free Press.
5. Zimbardo, P. G., Keough, K. A., & Boyd, J. N. (1997). Present time perspective as a predictor of risky driving. *Personality and Individual Differences*, 23 (6), 1007-1023
6. Zimbardo, P. G., & Boyd, J. N. (1999). Putting Time in Perspective: A Valid, Reliable, Individual-Differences Metric. *Journal of Personality and Social Psychology*, 77 (6), 1271-1288. doi: 10.1037/0022-3514.77.6.1271

Podpis studenta:



Datum: 24.11.2015

Podpis vedoucího práce:



Datum: 24.11.2015

Příloha 3: Zimbardův dotazník časové perspektivy

Plné znění použitých psychodiagnostických metod je uvedeno v tištěné verzi diplomové práce.

Příloha 4: Inventář stylů osobnosti a poruch osobnosti

Plné znění použitých psychodiagnostických metod je uvedeno v tištěné verzi diplomové práce.