

Filozofická fakulta
Univerzity Palackého v Olomouci
Katedra psychologie

PSYCHOLOGICKÝ PROFIL ŘIDIČE
KAMIONOVÉ DOPRAVY
PSYCHOLOGICAL PROFILE OF THE TIR DRIVER

Bakalářská diplomová práce

Jaroslava Tmejová

Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha

Olomouc 2010

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně. Uvedla jsem všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpala.

V Olomouci dne 31. 3. 2010

.....

podpis

Děkuji PhDr. Matúšovi Šuchovi za odborné vedení bakalářské práce, poskytování rad a materiálových podkladů k práci.

Dále děkuji za poskytnuté informace, materiály a vynaložený čas Ing. Josefovi Šnajdrovi, zejména za pomoc při interpretaci výsledků výzkumu.

Obsah

Úvod	5
1. Osobnost	6
1.1. Pojem osobnost v psychologii	6
1.2. Diagnostika osobnosti	6
1.3. Dělení jednotlivých metod	7
1.3.1. Projektivní diagnostické metody	7
1.3.2. Objektivní testy osobnosti	7
1.3.3. Dotazníky	8
1.3.4. Posuzovací stupnice	8
2. Člověk v roli řidiče	9
2.1. Zdravotní stav	9
2.2. Osobnostní vlastnosti	10
2.3. Schopnosti	11
2.4. Dovednosti	11
2.5. Znalosti a zkušenosti	12
2.6. Morální vlastnosti	13
3. Řidič profesionál – požadavky na způsobilost k řízení	14
4. Řidič profesionál – zdroje zátěže	18
4.1. Pracovní zátěž	18
4.2. Stres	19
4.3. Únava	21
4.4. Drogy	23
4.4.1. Alkohol	23
4.4.2. Nelegální drogy	24
4.4.3. Káva a tabák	24

5. Osobnost řidiče	25
6. Výzkumná část	28
6.1. Cíl výzkumu	28
6.2. Hypotéza, výzkumná otázka	28
6.3. Popis výzkumného souboru	28
6.4. Použité metody	29
6.5. Výsledky výzkumu	34
6.6. Vyhodnocení indikátorů odpověďového stylu	34
6.7. Vyhodnocení primárních faktorů	35
6.8. Průměrné skóry primárních faktorů u testované skupiny	52
Diskuse	54
Závěr	56
Souhrn	57
Použitá literatura	59
Seznam příloh	

Úvod

V současném silničním provozu je práce řidiče velmi náročnou profesí. Po českých silnicích a dálnicích se valí tisíce a tisíce aut. Mezi nimi velké procento zaujímají právě auta, která řídí řidiči profesionálové. Ti pak představují vysoké riziko dopravních nehod pro účastníky silničního provozu.

U řidičů z povolání je velká pravděpodobnost, že se stanou účastníkem dopravní nehody, protože ujedou velký počet kilometrů. Riziko je o to větší, že musí řídit vozidlo a pohybovat se na přetížených českých silnicích za každého počasí, v každé denní i noční době, v každém ročním období.

Naproti tomu řidič neprofesionál svoji jízdu po silnici může ovlivnit v daleko vyšší míře. Pokud se necítí, nevyjede. Je špatné počasí, nejede. Z tohoto důvodu je účast na dopravních nehodách nižší u této skupiny než u skupiny profesionálních řidičů.

Řidič kamionové dopravy je vystaven psychické zátěži po většinu své pracovní doby. Při řízení motorového vozidla musí řidič sledovat velké množství informací, které musí okamžitě zpracovat. Špatné rozhodnutí může vést k dopravní nehodě.

Řízení je činnost, kdy člověk musí neustále myslet na druhé, za druhé i za sebe. Musí počítat s chybami druhých, musí umět předvídat, jezdit defenzivně.

Profese řidiče kamionové dopravy představuje zvýšené nároky na psychiku, proto toto povolání nemůže vykonávat každý. Dopravní psychologie (aplikovaná psychologická disciplína) se zabývá expertizou a poradenstvím při výběru řidičů. Zkoumá způsobilost pracovníků vykonávat tuto psychicky náročnou profesi.

Cílem této diplomové práce je pomocí faktorové analýzy charakterizovat psychologický profil osobnosti řidiče kamionové dopravy vybraných dopravních společností. Při faktorové analýze byl použit Šestnáctifaktorový dotazník 16 PF R.B. Cattella.

Výsledky výzkumu mohou být využity v dopravních firmách k získání přehledu o kvalitě osobnostních vlastností řidičů, kteří se pohybují po silnicích Evropské unie.

1. Osobnost

1.1. Pojem osobnost v psychologii

„Osobnost je pojmenování pro ten individuální celek dispozic k psychickým reakcím, který způsobuje, že v téže situaci reagují různí lidé různě a že tyto reakce vykazují určitou jednotu citění, myšlení, vnímání, představ a snah.“ (Nakonečný, 1998, s. 9)

Psychologie osobnosti popisuje, jak a čím se lidé ve svém vědomí, prožívání a jednání od sebe navzájem liší, a naopak v čem se podobají. Psychologie analyzuje vnitřní a vnější podmínky a příčiny tohoto rozdílného jednání a chování.

V současnosti existuje již téměř 150 koncepcí pojetí osobnosti.

Osobnost je třeba vnímat jako dynamickou strukturu, která se neustále vyvíjí. Tento proces nikdy nekončí. Pro člověka je charakteristické jeho chování a myšlení. To představuje všechny vnější i vnitřní procesy, které jsou důležité pro každodenní zvládnutí nároků na přežití a pro jeho osobní růst a seberealizaci.

G. W. Allport (1961) definuje osobnost takto: „Osobnost je dynamická organizace těch psychofyzických systémů v jedinci, které určují jeho charakteristické chování a myšlení.“ (Drapela, 1997, s. 104)

Osobnost představuje vnitřní organizaci duševního života člověka. Osobnost funguje jako jednotný celek individuálně odlišných dispozic a vytváří tak smysluplné souvislosti s vnějšími projevy, tj. s chováním jedince. Osobnost je to, co v člověku podmiňuje vlastní chování.

„Východiskem praktického uvažování o člověku je názor, že každý člověk je osobností, ale že se lidé liší stupněm své osobnostní zralosti a způsobilosti zvládat úkoly života.“ (Smékal, 2007, s. 40)

1.2 Diagnostika osobnosti

Při popisu osobnosti lze vycházet z jejích charakteristik. Vlastnosti osobnosti jsou definovány jako formy stálejšího reagování určitým směrem a jistým způsobem.

Mezi vnitřní charakteristiky osobnosti patří rysy, schopnosti, motivy, procesy, mechanismy, schémata, stavy, scénáře.

Do vnějších charakteristik osobnosti počítáme výraz, reakce, způsob chování, výkon, odpověď, činy, jednání.

Ve starších výkladových systémech byla popisována osobnost pomocí psychologických typů. Psychologický typ osobnosti je tvořen strukturou navzájem skloubených dominantních a relativně stálých vlastností osobnosti.

Moderním přístupem k popisu osobnosti v současné době je faktorová analýza. V tomto případě je osobnost zkoumána pomocí omezeného počtu základních osobnostních vlastností, které vyjadřují bazální charakteristiky osobnosti.

Charakteristiky osobnosti nelze objektivně pozorovat, je možné na ně usuzovat z vnějších projevů.

Jestliže chceme diagnostikovat osobnost je třeba

- registrovat vnější projevy (kvalitativně i kvantitativně)
- vyvodit závěr z pozorovaných projevů (vnější znaky) o vlastnostech, rysech a charakteristikách osobnosti, které nelze pozorovat

1. 3. Dělení jednotlivých diagnostických metod

1.3.1. Projektivní diagnostické metody

Projekce je proces, při kterém vyšetřovaná osoba obsahy svých duševních procesů promítá navenek mimo sebe, připisuje je jiným, spatřuje je v jiných lidech, zvířatech, rostlinách, předmětech nebo dějích. Projektivní testy jsou zaměřeny hlavně na dynamické charakteristiky osobnosti, chtějí poznávat celou osobnost zkoumaného jedince.

Projektivní diagnostické metody dělíme na

- **verbální metody:** Slovní asociační experiment, Roschachův test (ROR), Tematický apercepční test (TAT), Rosenzweigův obrázkový frustrační test, Hand test (Test ruky), Experimentální diagnostika pudů, Testy nedokončených vět
- **grafické metody:** Kresba postavy, Test kresby stromu, Warteggův kresebný test (WZT), Myokinetická psychodiagnostika (MKP)
- **manipulační metody (metody volby):** Lüscherův test, Barevný pyramidový test, Chromatický asociační experiment (CAE)

1.3.2. Objektivní testy osobnosti

Tyto metody dobře zachycují vzorce chování, které lze opakovaně vyvolat a můžeme je kvantifikovat. Vyšetřovaná osoba obvykle nemůže záměrně zkreslit vyšetření. Metody se zaměřují na zkoumání osobnostních vlastností.

Vyšetřovaná osoba při těchto objektivních testech řeší určité situace nebo úkoly, a v jejím chování se odrážejí její osobnostní rysy, návyky potřeby apod.

Mezi tyto metody patří – Stroopův Color-Word Test (CWT), Zrcadlové kreslení (ZK)

1.3.3. Dotazníky

„Dotazníky jsou psychodiagnostické metody založené na subjektivní výpovědi vyšetřované osoby o jejích vlastnostech, citech, postojích, názorech, zájmech, způsobu reagování v nejrůznějších situacích atd.“ (Svoboda, 2005, s. 221).

Zkoumaná osoba má za úkol označit výpovědi, které nejlépe vystihují zkoumaný znak.

Jde o introspekci, protože její odpovědi jsou závislé na vnitřních poznacích. Je to metoda nepřímého posouzení, protože vyšetřovaná osoba nebývá tázána na osobnostní rys, ale popisuje své chování v určitých konkrétních situacích, ve kterých se sledovaná vlastnost může projevit.

V psychodiagnostice lze použít:

- **jednorozměrné dotazníky:** Maudsley Medical Questionnaire (MMQ), Škála klasické sociálně situační anxiety a trémy (KSAT)
- **vícerozměrné dotazníky:** Dotazník interpersonální diagnózy (ICL), Dotazník interpersonální orientace FIRO-B, Eysenckův osobnostní dotazník (EOD), Minnesota Multiphasic Personality Inventory (MMPI), Šestnáctifaktorový dotazník 16PF, Big Five, atd.

1.3.4. Posuzovací stupnice

Nejsou testem v užším smyslu, ale je to metoda, která slouží k záznamu jednotlivých vlastností posuzované osoby nebo posuzovaného předmětu. Posuzovací stupnice zajišťují objektivitu posuzovatele a dovolují kvantitativní zachycení jevu.

V této oblasti se používá pojem škála nebo rating, to je

- postup, metoda, technika, nástroj pro posuzování zkoumané veličiny
- výsledek posouzení, měření nějaké veličiny

Mezi nejčastěji používané patří – Numerické posuzovací škály, Grafické posuzovací škály, Standardní posuzovací škály atd.

2. Člověk v roli řidiče

„Současná silniční doprava ilustruje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Motorová vozidla se neustále zdokonalují, rozrůstá se silniční síť, přibývají kilometry dálnic a neúměrně vzrůstá hustota provozu. Nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče stouply natolik, že se do popředí dere otázka, do jaké míry jim je člověk schopen čelit.“ (Havlík, 2005, s. 11).

Profesionální řidič musí během své jízdy vykonat mnoho operací, sleduje velké množství podnětů a informací. Tyto podněty musí v krátkém čase zpracovat a vyhodnotit, zvládnout nepravidelnost jízdního režimu, pracovat za každého počasí, ve dne v noci a za rizikových podmínek. To vše vyžaduje mimořádnou odpovědnost.

„Odpovědnost je citový vztah a akt vůle. Znamená to počítat při řízení se vším - s mlhami, plískanicemi, vedrem, s automobilisty, kteří jedou před námi, za námi, vedle nás a v protisměru, uvědomovat si, že je každý jiný, že se setkáváme s motoristy slušnými, předvídatelnými, ohleduplnými, ale i s poplety, nešiky, pseudozávodníky...“ (Havlík, 2005, s.13).

Řízení je činnost, která vyžaduje od člověka vedle zdraví i vlastnosti, jako je vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu a spolehlivost. Zároveň je důležitá i sociální vlastnost – altruismus – což znamená myslet na ostatní a předvídat jejich chování.

2.1. Zdravotní stav

V této oblasti je vyžadována vyšší kvalita smyslových orgánů.

Zrakové vnímání je důležité pro získání základních informací o dopravní situaci. Zrakem řidič přijímá většinu podnětů z okolí. Je důležité nejen dobře vidět, ale mít i schopnost rozpoznat informaci a správně se rozhodnout.

„Rychlost zrakového postřehu je ovlivňována řadou okolností, např. stupněm pozornosti, zaměřenosti na určitý jev, pamětí a zkušeností, rozsahem zorného pole a hloubkovým vnímáním, stavem nervové soustavy, její činnosti a individuálními vlastnostmi každého jedince.“ (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 59)

Zrakové vnímání je psychický proces. Nestačí jen vidět, ale je třeba vnímat. Vybrat si v dopravní situaci to co řidič potřebuje, chce a může registrovat. Vnímání je zcela individuální záležitostí, objektivní skutečnost každý vnímá přes filtr vlastní osobnosti. Z objektivního vjemu se stává vjem subjektivní a řidič se podle něho zachová.

Řidiči, kteří jsou zkušení, s delší praxí, motivovaní profesí, mají vyváženou osobnostní strukturu, jsou zdraví a hlavně jsou koncentrovaní na aktuální situaci, mají vnímání dokonalejší.

Sluch sice pro práci řidiče není tak důležitý jako zrak, přesto by měl být natolik v pořádku, aby řidič mohl přijmout akustický signál z dopravního provozu. Pro bezpečnou jízdu jsou

důležitá zvuková znamení vozidel záchranné služby, hasičů, policie, ale i signál na železničním přejezdu nebo zvonící tramvaj.

Výzkumy ukázaly, že řidiči s poškozeným sluchem tento handicap dokážou velmi dobře kompenzovat, vyrovnávají ho zrakem a přizpůsobují mu styl jízdy.

Hmat je důležitý pro ovládání volantu a pedálů. Nejvíce se to projeví při adaptaci na vozidlo, se kterým jede řidič poprvé.

Čich pomáhá řidiči včas rozpoznat nějakou poruchu na vozidle, např. unikající benzin, zápach nadměrně zatížené pneumatiky apod.

2.2. Osobnostní vlastnosti

Jde o přizpůsobivost ve smyslu rychlé a správné reakce na dynamickou a proměnlivou dopravní situaci a emoční stabilita s neustálou kontrolou.

Při jízdě se musí řidič správně rozhodnout. Při rozhodování řidič vychází z informací, které má o dopravní situaci. Rozhodnutí je ovlivněno i jeho dřívější zkušeností a jeho znalostmi. Rozhodování je také ovlivněno závažností volby, prostředím a okolnostmi, které rozhodnutí předcházejí.

„Při časové tísní, v nepříznivém prostředí (nedostatečná informovanost, nepřesné zpětné informace apod.), v nevhodné subjektivní situaci (únava, přepracování, neurotizace aj.) se kvalita rozhodování značně zhoršuje a častěji dochází k nesprávným či ukvapeným rozhodnutím.“ (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003, s. 69)

Řidič musí správně posoudit dopravní situaci a své jednání vhodně přizpůsobit.

Emoční inteligence u řidiče hraje významnou roli. Je definována jako vnímání, zpracování a regulování emocí a zároveň její využívání při dopravních situacích.

Emoční inteligence zahrnuje schopnost regulovat a kontrolovat emoční stavy, racionálně využívat energii emocí, vcítit se do chování a myšlení ostatních účastníků provozu, číst emoce druhých, mít k sobě a k druhým pozitivní vztah, spolupracovat a jednat odpovědně, negativní emoce při řízení zvládat přiměřeně k dopravní situaci, tlumit zlobu a nenechat se vytočit, neoplácet chování jiných stejným.

„Zhruba u dvou třetin selhávajících řidičů byla emoční inteligence v některých zkoumaných komponentech vážně oslabena.“ (Havlík, 2005, s. 39)

2.3. Schopnosti

V této oblasti je nejdůležitější koncentrace pozornosti, její intenzita, stálost, schopnost správně a rychle vnímat, hodnotit, rozhodovat a reagovat.

Schopnosti představují širokou škálu osobnostních dispozic, které jsou nutné k určité činnosti a tvoří předpoklad k výkonu. Jsou utvářeny na vrozeném podkladě a rozvíjejí se sociálním a jiným učením, i tréninkem. Schopnosti tvoří podklad pro dovednosti.

„Řízení vozidla vyžaduje specifický okruh schopností, kterým dominuje koncentrovanost spojená s vnímáním, pozorností a předvídavostí. Koncentrovanost je spjatá s vnitřním (psychickým) a vnějším prostředím.“ (Havlík, 2005, s. 22)

Řízení vozidla není možné bez pozornosti. Řidiči musí být v každé dopravní situaci pozorní, protože nepozornost vede v některých případech k nehodám.

Rozlišujeme dva typy pozornosti:

- **záměrná**, úmyslná, aktivní, která je vědomá, chtěná a je spojena s koncentrací řidiče
- **bezděčná**, neúmyslná, pasivní, která je vrozená

Pro řízení vozidla jsou důležité oba typy pozornosti. Řidič musí postřehnout všechny důležité podněty při jízdě, vyhodnotit je jako podstatné a nevšímat si těch nepodstatných. Kvalitu pozornosti ovlivňuje psychosomatický stav, motivace, dopravní podmínky a prostředí. Negativně se na pozornosti může podepsat únava, nepříznivé počasí, stres, společnost v autě, bolest, nemoc aj.

Umění předvídat znamená umět myslet na druhé, za druhé i za sebe. Řidič si neustále uvědomuje kdo jede před ním, vedle něho a za ním. Často předem vycítí co by se mohlo stát. Myslí s předstihem na kratší a delší dobu. Řidiči, kteří umějí předvídat mají tzv. „řidičský cit a vcítění“.

„Předvídavost je typickým rysem řidičů, kteří se mohou pyšnit ujetím milionu kilometrů bez nehod. Jejich vizuální pátrání, vnímání provozu a vozovky jakoby usilovalo o „předběhnutí času“. Ověřování ukázalo, že jejich rozhodování a reakce odpovídaly přesně tomu, co momentálně viděli, a také tomu, co očekávali, že může bezprostředně nastat.“ (Havlík, 2005, s. 36).

Předvídavost některým řidičům chybí a některým je dána. Předvídavosti se řidič může i naučit léty praxe a lze ji i stále zdokonalovat.

2.4. Dovednosti

Dovednosti tvoří psychomotorika a koordinace pohybů. Základem dovedností jsou schopnosti. Člověk se něčemu naučí v takové míře, která mu umožňuje úspěšný výkon v některé oblasti. Při řízení auta se jedná o rozvinutí schopností psychomotorických, zejména zručnosti, koordinace očí a rukou, reakce na dopravní situaci a schopností mechanických, kdy řidič ovládá vozidlo a dokáže se o něj postarat.

2.5. Znalosti a zkušenosti

Znalosti a zkušenosti v závislosti na situaci umožňují oddělit podstatné od nepodstatného, zachovávat předepsané dopravní normy.

Defenzivní jízda je taková, při níž se řidič snaží udělat maximum, aby se vůbec nedostal do krizové situace a nemusel ji tak řešit.

Při defenzivní jízdě řídí řidič vozidlo takovým způsobem, kdy při zachování maximální pozornosti předvídá krizové situace a je připraven na ně včas reagovat. Svým způsobem jízdy umožňuje nejen sobě, ale i ostatním účastníkům silničního provozu, včas reagovat na vzniklé situace a vyhnout se nebezpečí vzniku dopravní nehody. Při defenzivní jízdě počítá s chybami druhých.

V neodvratných případech je řidič na krizovou situaci připraven a svým jednáním může minimalizovat následky dopravní nehody.

Zásady defenzivní jízdy

- bezpečná jízdy znamená zachovávat **dostatečný odstup na všechny strany**. Má-li řidič kolem sebe dostatek místa, nemá jeho případné chybné jednání nepříjemné následky.
- defenzivně jezdit znamená i **dobře pozorovat**. Řidič tak snadno pozná, zda řidič jedoucí před ním nebo za ním je bezradný začátečník, sobec nebo mistr. Podle toho volí svůj odstup
- defenzivně jezdit znamená zachovat si **odstup od vozidla před sebou**. Vtlačí-li se bezohledný sobec do bezpečného odstupu mezi vozidla v koloně, jediná obrana je pokusit se zvětšit odstup s ohledem na vozidla za sebou
- defenzivně jezdit, znamená **brát ohled na prostředky hromadné dopravy osob**, zvláště pokud jsou vázané na trolej nebo koleje nebo zastávkami mimo jízdní pruhy
- zvláštní pozornost a větší odstup věnuje místům, kde se pohybují děti a nebo tělesně postižení. Nezapomíná na místa kolem vchodů do škol, nemocnic, závodů, sportovních zařízení apod.

Řidič svou defenzivní jízdou

- efektivně užívá dopravní prostředek
- snižuje náklady na provoz a údržbu vozidel
- minimalizuje stresové stavy řidiče

Zkušený řidič je schopen zvládnout i krizové situace.

Pojem krize označuje situace , které jsou rozhodující chvílí nebo obratem v daném okamžiku. Patří k nim i svízel, potíže, tíseň a zmatek. Krizová situace tedy může nastat v

každém okamžiku při provozu vozidla (skoro nehoda, nehoda, požár nebo nepojízdnost vozidla v nebezpečném místě) nebo krizová situace nastane díky přírodním a povětrnostním podmínkám, živelné nebo jiné závažné události.

Řeší krizové situace

- **vzniklé provozem vozidel na pozemní komunikaci:** zkušený řidič tyto situace předvídá, řeší je s rozvahou, ohleduplně a využívá svých zkušeností
- **vzniklé nehodou:** řidič zvládá laickou první pomoc a přivolání zdravotnické záchranné služby ,hasičů a policie
- **vzniklé požárem:** představuje velké nebezpečí pro každého motoristu, řidiči dbají na prevenci a pokud k požáru dojde jsou schopni ho zabezpečit
- **prevence pro řešení živelných a jiných závažných událostí:** vozidlo mají vždy připraveno k provozu, mají dostatečnou zásobu pohonných hmot, nevyjíždějí při obtížných povětrnostních podmínkách, mají vždy připraven telefon, radio, svítilnu apod.

2.6. Morální vlastnosti

Morální vlastnosti ukazují na sebekázeň, respektování pravidel, dodržování zásad slušného chování, pomoc v nouzi, ohleduplnost, snášenlivost.

Takový řidič

- se chová nejen při jízdě na pozemních komunikacích, ale i v terénu, ohleduplně a ukázněně
- dodržuje pravidla silničního provozu a řídí se jimi, stejně jako pokyny policisty nebo jiných oprávněných osob
- užívá k jízdě jen vozidlo, které splňuje technické podmínky, pravidelně ho udržuje a kontroluje
- dodržuje stanovené doby řízení a vše co s tím souvisí
- neukládá v prostoru pro řidiče žádné předměty, které ho mohou ohrozit či omezit
- ověřuje svoji zdravotní způsobilosti

Soubor osobnostních komponent tvoří základ dopravního charakteru, z něhož odvozujeme dopravní chování. Dopravní charakter vyjadřuje obvyklý způsob jednání řidiče při řízení. Jestliže poznáme charakter řidiče, pak můžeme odvodit předpokládané chování při jízdě a naopak, z chování lze usoudit jaký charakter řidič má.

Kvalita dopravního charakteru se skládá z jednotlivých složek osobnosti, a to jsou vlastnosti, dovednosti, znalosti a zkušenosti. Dopravní chování řidiče je ovlivněno i dopravním prostředím a jeho formálními a neformálními normami.

„Klíčová zůstává osobnost jako soubor psychosomatických vlastností a schopností člověka v kontextu s prostředím a situací. Struktura osobnosti obsahuje temperament (dynamičnost, emocionalita, senzitivita, prožívání,..), motivaci (pohnutky chování, potřeby, zájmy, hodnoty,..), schopnosti (obecné, speciální, inteligence, talent, paměť,..), charakter (morální, volní vlastnosti, vztah k sobě, k ostatním, k hodnotám,..). Vlastnosti osobnosti se projevují v relativně ustáleném stylu chování a reagování jednotlivce v běžných a zátěžových podmínkách.“ (Havlík, 2005, s. 16.)

3. Řidič profesionál – požadavky na způsobilost k řízení

Velký podíl na prevenci silniční dopravní nehodovosti má dopravní psychologie, která se zabývá od šedesátých let minulého století, expertízou a poradenstvím při výběru řidičů zejména pro exponované druhy dopravy, s úkolem vyloučit osoby s psychickou predispozicí k selhání.

Výtah z nových pravidel silničního provozu (Zákon č.361/2000)

§ 87 - Pravidelné lékařské prohlídky

(1) Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat

- a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy,^[1] případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení
- b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě
- c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu
- d) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E nebo podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E, který řídí motorová vozidla zařazená do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění
- e) držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.^[2]

[1] zákon 56/2001 Sb.

[2] zákon 247/2000 Sb.

(2) Vstupní lékařské prohlídce je osoba uvedená v odstavci 1 povinna se podrobit před zahájením činnosti uvedené v odstavci 1, dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně.

§ 87a - Dopravně psychologické vyšetření a vyšetření elektroencefalografem

- (1) Dopravně psychologickému vyšetření a vyšetření neurologickému, včetně elektroencefalografického (dále jen „EEG“) je povinen se podrobovat
- a) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E a C1+E, který řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 7 500 kg
 - b) držitel řidičského oprávnění skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.
- (2) Dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 povinen se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení 50 let a dále pak každých pět let.
- (3) Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog nebo klinický psycholog.
- (4) EEG popisuje neurolog s příslušným vzděláním a hodnotí jeho výsledek v kontextu klinického neurologického vyšetření.
- (5) Dopravně psychologické vyšetření a neurologické vyšetření, včetně EEG se vyhotovuje písemnou formou a je podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti.
- (6) Povinnost dopravně psychologického vyšetření a vyšetření neurologického včetně EEG se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu, a dále řidičů vozidel požární ochrany, řidičů vozidel policie a řidičů vozidel ozbrojených sil České republiky.

Dopravně psychologické vyšetřování řidičů z povolání diagnostikuje vlastnosti a schopnosti pro bezúhonnou řidičskou činnost, cílem je vyloučit z dopravy osoby s poruchami osobnosti a nedostatečnými schopnostmi.

Psycholog prověřuje míru shody mezi psychickými nároky, které vyžaduje řízení určitého druhu dopravního prostředku a skutečnou psychickou kapacitou člověka.

Posuzování dopravně psychické způsobilosti zahrnuje i hodnocení profesionální a životní historie řidiče, jeho kvalifikaci, praxi, zkušenosti, zdravotní a tělesnou způsobilost.

Výsledek dopravně psychodiagnostického vyšetření informuje o

- osobnostní strukturu, vlastnostech nezbytných k nezávadnému výkonu a motivaci k profesi

- praktické inteligenci a schopnostech, koncentraci, vnímání, hodnocení, rozhodování, reagování, pozornosti, vizuální diskriminaci a zrakové paměti
- pracovně psychické způsobilosti pro rozmanité druhy doprav a dopravních prostředků
- dopravním charakteru a dopravním chování v běžných a stresových situacích
- sklonu k selhávání v souvislosti s dopravními podmínkami, prostředím a situacemi
- o možnostech kompenzace nedostatků, způsobu tréninku k zlepšení schopností a uplatnění psychoterapie.

Většina řidičů pokládá psychologické vyšetření za správné a potřebné, avšak nebývá z jejich strany přijímáno s potěšením. Obávají se ho zejména lidé s problémovým dopravním chováním, častými přestupky a nehodami. Řidiči, který má za sebou alespoň pětiletou praxi (bez nehod) je zaručeno relativně dobré psychologické hodnocení. Psychodiagnostická metodika má těsný vztah k řidičské praxi, jinak by postrádala smysl.

Psychologický posudek vypovídá o dopravním charakteru a schopnostech řidiče, které ovlivňují dopravní chování. Bezúhonný řidič je psychicky vyrovnaný, disponuje převážně kladnými vlastnostmi, je stresově odolný a jeho inteligence i specifické schopnosti k výkonu profese jsou přiměřené. Vyšetření odhalí například emotivní vyváženost, umění předvídat, rychle a správně hodnotit situace, rozhodovat se a přiměřeně reagovat, míru motivace a sebedůvěry i schopnosti kompenzace některých méně nasycených schopností, sklony k vyšší sebekontrolě, obezřetnosti, opatrnosti, spolehlivosti, odpovědnosti, ohleduplnosti a naopak tíhnutí k neodpovědnosti, která se může projevit i požitím alkoholu, nedostatečným vyspáním a odpočinkem, přeceňováním schopností, podceňování rizik atd.

Psychodiagnostika řidičů ukáže řadu negativních rysů, které stojí za nehodami – egoismus, lehkomyšlnost, pocity méněcennosti, nápadnější sklony k riskování, agresivitě, nerozhodnosti, k rigiditě, k psychickým blokům, oslabené koncentraci pozornosti, nedostatečnému prostorovému vnímání, k nerespektování sociálních norem a pravidel silničního provozu.

Nepřiměřená rychlost a navozování konfliktních situací jsou například výrazem neschopnosti se přizpůsobit reálným dopravním podmínkám a prostředí. Oslabená předvídavost, jako soubor vlastností i schopností, má třeba vliv na nebezpečné předjíždění a dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly..

Dopravní psycholog zkoumá příčiny nedostatků, zjišťuje zda mohou působit trvale nebo výběrově, v jakých podmínkách a prostředí se mohou nejčastěji manifestovat. Nepřizpůsobivost se může u jednoho řidiče projevit v neschopnosti reagovat na aktuálně změněné podmínky například mlhu, sněžení nebo vedra, a u druhého v nemožnosti včas zaregistrovat problémovou dopravní situaci. Nepřizpůsobivost může mít příčinu i v hlubším duševním prožívání a intenzivnějších pocitů ohrožení. Stresově méně odolný řidič bývá netrpělivý a úzkostný. Na potenciální ohrožení má tendenci reagovat agresivně

například troubením a blikáním nebo únikem, překvapivým úhybným manévrem, sjetím ze silnice apod.

Dopravně psychologická vyšetření slouží v poradenství. Rozborem výsledků stanoví psycholog metodiku korekce negativních vlastností a navrhne psychotrénink oslabených schopností, například schopnosti zrakového rozlišování, postřehu, koncentrace pozornosti, reagování a paměti. Nedílnou součástí pomoci řidičům musí být i odborná školení pravidel silničního provozu, praktických dovedností a učení efektivního dopravního chování za rizikových situací a podmínek.

System psychologického vyšetření i hodnocení musí odpovídat psychickým nárokům jednotlivých druhů doprav.

Psycholog zprávu o výsledku vyšetření uzavírá známkou. „*Dopravní psychologové v České republice se dohodli na jednotné klasifikační stupnici hodnocení dopravně psychologické způsobilosti k výkonu povolání řidiče.*“ (Havlík, 2005, s. 192). V praxi se používá známkování 1, 1/2, 2, 2/3, 3, 3/4, 4 a 5.

Klasifikační stupně hodnocení značí :

1 = Optimální (nadprůměrná) – mezi psychickou kapacitou řidiče a požadavky profese existuje relativně úplný soulad. Zkouškový profil obsahuje nadprůměrné výsledky. Předpokládaná pracovní úspěšnost je u vysoce náročných doprav i v zátěžových dopravních podmínkách a situacích.

2 = Přiměřená (lehce nadprůměrná) – psychická kapacita je přiměřená požadavkům profese. Ve zkouškovém profilu převažují nadprůměrné výsledky. Předpokládá se úspěšnost u všech druhů náročných doprav i v zátěžových dopravních podmínkách a situacích.

3 = Částečně přiměřená (průměrná) – psychická kapacita zůstává s určitými výhradami přiměřená požadavkům profese. Zkouškový profil má převážně průměrné výsledky. Předpokládaná úspěšnost je u běžných druhů doprav. Nelze vyloučit selhání ve výjimečně zátěžových podmínkách a situacích.

4 = Nepřiměřená (podprůměrná) – psychická kapacita není přiměřená požadavkům profese. Zkouškový profil obsahuje podprůměrné výsledky. Očekáváme problémové dopravní chování, podstatně sníženou pracovní úspěšnost a v zátěžových podmínkách a situacích i selhání.

5 = Nežádoucí (hluboce podprůměrná) – psychická kapacita je ve výrazném rozporu s nároky profese. Zkouškový profil obsahuje hluboce podprůměrné výsledky a selhání. Řidič není schopen ani motivačně nedostatky kompenzovat. Předpokládají se opakovaná selhání i v nepříliš náročných dopravních podmínkách a situacích.

4. Řidič profesionál – zdroje zátěže

4.1. Pracovní zátěž

Řízení vozidla profesionálním řidičem s sebou nese vysoké nároky na psychiku a na fyzické schopnosti člověka. Pokud vznikne nesoulad mezi požadavky a podmínkami na straně jedné a vlastnostmi a stavem člověka na straně druhé vzniká pracovní zátěž.

„Vzhledem ke složité povaze dějů, k nimž při činnosti organismů dochází, je třeba chápat zátěž jako homeostatický proces, přičemž k porušení rovnovážného stavu může docházet působením exogenních i endogenních činitelů.“ (Štikar, 2003, str. 119)

Psychickou zátěž lze definovat jako proces psychického zpracování a vyrovnání se s požadavky a vlivy životního a pracovního prostředí. Za prostředí zde považujeme vše co řidiče obklopuje, včetně společenských vazeb, událostí a požadavků na chování.

Rozlišujeme tři formy psychické zátěže

- **senzorickou**, která souvisí s požadavky na činnost smyslových orgánů a jim odpovídajících struktur centrální nervové soustavy
- **mentální**, která vyplývá z požadavků na zpracování informací, kladoucích nároky na pozornost, paměť, představivost, myšlení a rozhodování
- **emoční**, která vyplývá ze situací a požadavků, vyvolávající afektivní odezvu

Práce profesionálního řidiče je specifická v tom, že větší část pracovní doby tráví řízením dopravního prostředku a tím je vystaven psychické zátěži neustále:

- sleduje velké množství informací a zároveň musí tyto informace zpracovat přiměřeným způsobem, protože špatné rozhodnutí může vést k nehodě
- informace musí zpracovat ve velmi krátkém čase
- musí se vyrovnat s opakovaným, rovnoměrným a jednotvárným působením podnětů
- je vystaven proměnlivé zátěži během velmi krátkých časových intervalů
- vyrovnává se s nepravidelností režimu práce a odpočinku během směny, s nepravidelností směny, služeb, spánku a volného času
- řídí za každého počasí, v každé denní i noční době, i v každém ročním období
- povolání vykonává v podmínkách, které zvyšují zodpovědnost a riziko, protože přepravuje velké množství osob, velké množství nákladu, řídí drahý dopravní prostředek, je účastníkem hustého a rychlého dopravního provozu

4.2. Stres

Člověk se adaptuje na prostředí, jestliže je adaptace obtížná, je vystaven zátěži. Schopnost adaptace na různé podmínky je individuální. Pokud vede zátěž k mobilizaci rezerv člověka, pak mluvíme o zvýšené až extrémní zátěži (stresu).

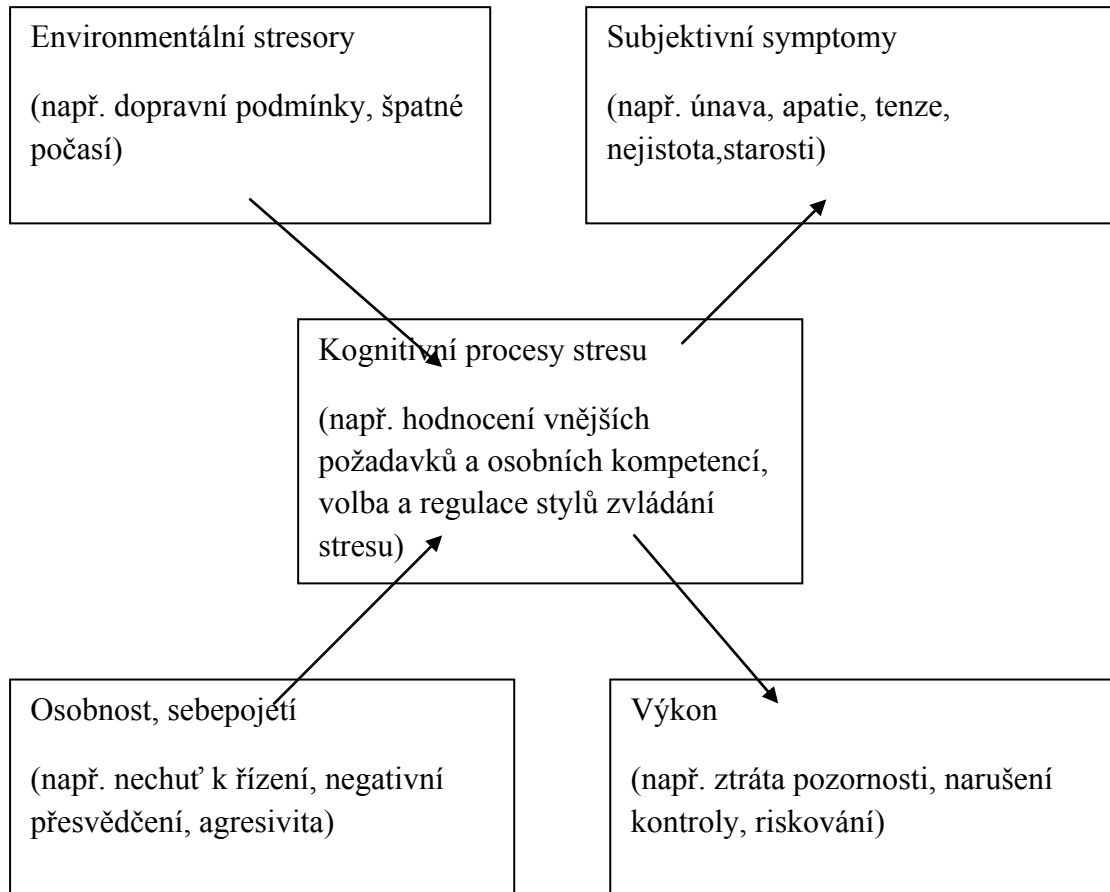
„Pojem zátěž, svádí k chápání stresoru jako tížícího břemena, velké námahy, velkého množství starostí a podnětů. Někdy je tomu přesně naopak a stresorem může být nuda, osamění, odloučení, nedostatek podnětů a pohybu, podceňování a vlastní představa dostatečného nevyužití.“ (Hošek, 1999, s. 21).

Stresorem může být cokoli - hluk, nespavost, přeplněný diář, nespokojenost, jedy obsažené v potravě, pocity nesmyslnosti nebo bezcíllosti, deprese, nejistota, milostné problémy, přepracování, mikroby, strach nebo vzrušení.

Hans Selye, zakladatel stresového výzkumu, zkoumal ve třicátých letech poprvé působení zátěží („stresorů“) na lidský organismus a reakci organismu na stres pojmenoval „generální adaptační syndrom“ (GAS).

Tento mechanismus má 3 fáze

- **poplachovou reakci** (alarm), to je mobilizace všech pomocných mechanismů zachování života
- **adaptaci** (rezistence), fáze odolávání, organismus použije rezervy a intenzita poplachové reakce se snižuje
- **vyčerpání**, znamená selhání organismu po vyčerpání rezerv



Obr. č. 1 Transakční model stresu v dopravě

Stresorem pro řidiče může být i oslnění protijedoucím automobilem, hluk, dusno v kabině, nepříjemný telefon, rozčilující zpráva v rádiu, nebo společnost druhého řidiče (střídače), se kterým si nerozumí.

Nadměrný stres se projevuje v

- **duševní rovině:** neklid, úzkost, roztěkanost, horší soustředění i paměť, poruchy spánku, někdy únik do snění, kolísání nálad, podrážděnost. později deprese, zhoršená sebekritičnost, horší kontakt s realitou, egocentrismus, nerozhodnost, apatie, unavenost
- **tělesné rovině:** svalové napětí a bolesti, problémy s trávením, nechutenství, přejídání, bolesti břicha, plynatost, časté nucení na močení, sevřené hrdlo, sexuální problémy, bolesti hlavy, bušení srdce, různé bolesti bez zjevné tělesné příčiny, vyšší riziko srdečních onemocnění, hypertenzi, cukrovku, oslabení imunitního systému (častější nachlazení a další nemoci, nemoci pohybového systému včetně bolestí zad,..).

Člověk může sám řídit a trénovat svoji stresovou stabilitu - vědomě se postavit stresu na odpor. Prvním úkolem je zabránit stresu, druhým je zvládnutí akutního stresu.

Základní protistresové tréninky

- **dechová cvičení** – koncentrace na dýchání
- **hloubkový svalový trénink** – uvolnění svalů
- **hudební meditace**
- **tělesný pohyb** – jakýkoliv pohyb pomáhá, stačí **pět minut 2x denně**

4.3. Únava

Únavu zažil každý řidič, nevyhne se řidiči zkušenému, začátečníkovi, ani řidiči profesionálovi. Únava je přirozený fyziologický jev, charakterizuje ho oslabená látková přeměna, důvodem je vyčerpání energetických zdrojů pro výživu tkání a nahromadění odpadových produktů. Jde o subjektivní pocit, u každého se projeví únava za různě dlouhou dobu řízení. Projevuje se postupným ubýváním výkonnosti.

U řidičů se únava projevuje nejprve zvolna, prvních příznaků si řidič nemusí ani všimnout. Únava stoupá koncem směny a také koncem pracovního týdne.

Řidiče ohrožuje únava

- **fyzická**, jejíž příčinou je dlouhé sezení v autě
- **únava smyslových orgánů**, které postihuje především zrak, zužuje se zorné pole, oslabuje zrakovou ostrost, zhoršuje vidění za šera
- **nervových reflexů**, která se projevuje opožděnými reakcemi, špatným řazením nebo tvrdým bržděním
- **psychická**, postihuje především pozornost, schopnost koncentrace, rychlost a přesnost reagování

Únavu charakterizuje

- pocit těžké hlavy, tlak ve spáncích
- hučení v uších
- slzení a pálení v očích, zavírání očí
- zívání, ospalost, sucho v ústech, pocit žízně
- optické klamy, mžitky před očima
- bolest zad, nohou
- pocit podráždění

Únava vyvrcholí neodolatelnou touhou po spánku. Může skončit usnutím za volantem a dopravní nehodou.

Řidič by měl včas zastavit a udělat přestávku v jízdě. Je doporučeno vyvětrat vozidlo, lehce se občerstvit a zacvičit si.

Syndrom konce cesty – řidiče rozptylují myšlenky na blížící se odpočinek. Posledních třicet kilometrů je rizikovějších než stovky kilometrů ujetých předtím.

Únavu prohlubují i jiné faktory než dlouhá a jednotvárná jízda. Mezi tyto faktory řadíme vnější podmínky, jako je vedro, chlad, vytrvalé sněžení, jízda v mlze, starosti, nachlazení apod.

Režim práce a odpočinku

Nepřetržité řízení vozidla patří mezi činnosti jednotvárné a jednostranně zatěžující organismus. Toto nepřetržité řízení se může stát nebezpečným, pokud není přerušováno bezpečnostními přestávkami a pokud není časově omezeno v rámci pracovní doby. Svou monotónností nebo neomezenou dobou trvání způsobuje výrazné snížení pozornosti a únavu řidiče. Pokud by délka trvání řízení vozidla byla ponechána pouze na vůli řidiče, stalo by se usnutí řidiče za volantem pravděpodobně velmi častou příčinou dopravních nehod. Přestože někteří zkušení řidiči na sobě příznaky únavy dokáží poznat včas a jízdu přerušit, většina řidičů tuto schopnost nemá. Proto jsou tyto činnosti regulovány zákonem.

Pracovní dobu řidičů, jejich odpočinky a možné odchylky řeší několik nařízení, a to vždy ve vztahu k druhu prováděné dopravy. Nařízení ES 561/2006 a AETR stanoví pracovní režimy pro práci v silniční dopravě pro přepravu zboží vozidly nad 3,5t a přepravu více jak 9 osob.

Toto nařízení stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

V nařízení ES 561/2006 jsou některé pracovní režimy řidičů definovány takto:

Přestávka v řízení

Je doba během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou činnost. Nejdéle po 4,5 hodinách nepřetržitého řízení musí řidič udělat přestávku nejméně 45 minut, dělit ji může pouze na 15 a 30 minut (ne obráceně).

Denní doba řízení (týká se plovoucího dne) nesmí přesáhnout 9 hodin, nanejvýše 2x za týden 10 hodin.

Týdenní doba řízení (celková doba řízení během jednoho týdne) nesmí přesáhnout 56 hodin. Doba řízení dvou po sobě následujících týdnech nesmí přesáhnout 90 hodin.

Denní doba odpočinku

- řádná 11 hod
- zkrácená 9 hod
- dělená 3+9 hod.

Jsou-li ve vozidle dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin. Tyto doby odpočinku se nenahrazují.

4.4. Drogy

Mezi drogy (návykové látky) patří alkohol, tabák, některé léky, nelegální drogy a další. Řidič, který chce bezpečně řídit vozidlo musí být v pořádku, jak po stránce tělesné, tak po stránce psychické. Užitím a užíváním návykových látek se stav řidiče zhoršuje a v akutních případech je nutná lékařská pomoc.

Drogy ovlivňují stav psychický, zejména vnímání, myšlení, jednání, toxické psychózy, zrakové a sluchové halucinace a paranoidní chování. Jsou příčinou i somatických potíží, což jsou různé interní a neurologické komplikace. Takový řidič je neschopný řídit motorové vozidlo.

4.4.1. Alkohol

Alkohol za volantem je velkým nebezpečím pro účastníky silničního provozu, je příčinou mnoha dopravních nehod se smrtelnými následky. Je hlavní zneužívanou návykovou látkou v rámci silniční dopravy.

„Závěry studií hledající odpověď na otázku „Jací lidé řídí pod vlivem alkoholu?“ se shodují hlavně v tom, že jde o osobnosti egocentrické, nezralé, s příznaky infantilility, závislosti, přecitlivělosti, úzkostnosti, emotivní nevyváženosti a oslabené sebekontroly, patřící do kategorie tzv. unikových typů.“ (Havlík, 2005, s. 93).

Řidič pod vlivem alkoholu špatně a nekriticky vyhodnocuje dopravní situaci a podceňuje její rizika. Alkohol mění chemickou rovnováhu v centrální nervové soustavě, i nepatrné množství alkoholu otupí duševní a smyslové funkce a navodí problémové dopravní chování.

„Dochází zejména ke snížení koncentrace a pozornosti a k prodloužení reakčního času. Objevuje se nekritické hodnocení situace a podceňování rizik. To vede u některých řidičů k rychlé, agresivní jízdě, nebezpečnému předjíždění a ignorování ostatních účastníků silničního provozu. Při vysokém obsahu alkoholu může být řidič podezřelý naopak velmi pomalou jízdou, při které nereaguje na znamení stůj, zapomíná signalizovat odbočení nebo najede na stojící vozidlo.“ (Štablová, 2003, s. 35).

Bezprostřední účinky alkoholu na schopnost řídit motorové vozidlo:

- **0,5 promile alkoholu v krvi:** neschopnost rozeznat pohybuující se světla, zhoršení odhadu vzdálenosti, rychlá jízda, tendence riskovat, zhoršená schopnost očí přizpůsobit se změnám vzdálenosti, zhoršená schopnost barevného vidění a schopnost reagovat,...

- **1 promile alkoholu v krvi:** přibývá bezohledné řízení, zhoršené vnímání, zhoršení postřehu,..
- **přes 1,2 promile:** naprostá neschopnost bezpečně řídit
- **větší dávky alkoholu:** tlumí vylučování hormonu ADH – větší ztráty tekutin a minerálních látek z těla, narušené hospodaření s cukry v játrech a krvi, zátěž pro mozek, zhoršuje řadu onemocnění
- **dlouhodobé požívání alkoholu:** zhoršení prostorového vidění, schopnost koordinace pohybů, duševní problémy
- **nejpokročilejší stádia:** úbytek rozumových schopností

4.4.2. Nelegální drogy

Užívání těchto drog zhoršuje schopnost bezpečně řídit motorové vozidlo, přesto jejich užívání u řidičů motorových vozidel narůstá.

Jednotlivé druhy nelegálních drog mají odlišný vliv na chování řidiče:

- **heroin:** celkový stav lze vyjádřit pocitem tupé euforie. Při řízení dochází k prodloužení reakčního času, projevuje se ospalostí, může dojít až ke ztrátě vědomí.
- **marihuana:** projevuje se celkovým útlumem. Řidič působí ospalým dojmem, reaguje zpomaleně, je nepozorný, přehlíží značky, ohrožuje chodce na přechodech, nenadále mění rychlost vozidla
- **pervitin:** nápadné chování, hazardní rychlá jízda, nedostatečná pozornost, vysoké sebevědomí, ztráta smyslu pro realitu, mohou za volantem naopak i usnout
- **kokain:** jede rychle, agresivně, jeho pozornost je snížena
- **sedativa, hypnotika** – celkový útlum, slabší prostorové vidění. Řidič nemůže usednout za volant, jestliže je pod vlivem léků, které by mohly omezit schopnost řízení.

4.4.3. Káva a tabák

- **káva:** v přiměřeném množství má na organismu člověka příznivý vliv. Kofein krátkodobě zvyšuje intelektuální výkonnost a zlepšuje koncentraci a pozornost. Je nutno ho dávkovat šetrně.
- **nikotin** patří k vysoce komplexním nervovým jedům. Jeho účinky na centrálně nervovou soustavu jsou subjektivní - stimuluje i uvolňuje. Kuřáci pocítují díky cigaretě povzbuzení a zvýšení koncentrace, současně ale uklidnění a rozptýlení nudy. Více než tři cigarety denně blokuji životní energii, tlumí tělesné okysličování a narušují každý kondiční program. Řidič, který kouří během jízdy, představuje nebezpečí pro silniční provoz, protože se rozptyluje při jízdě a může dojít k dopravní nehodě.

5. Osobnost řidiče



V provozu lze zažít různé situace. Je lepší být veselým nebo našťvaným řidičem? Našťvaný řidič je nebezpečný sobě i okolí.

Jestliže je někdo ve svém životě příliš zbrklý nebo agresivní, bude zbrklý nebo agresivní i při řízení vozidla. Jestliže je někdo nepozorný při sčítání čísel, bude pravděpodobně nepozorný i při řízení vozidla. Jestliže je někdo ve svém životě rozvážný až pomalý, bude rozvážný až pomalý i při řízení vozidla a naopak. Jestliže někdo ponechá například stojící vozidlo v useku zakázaného zastavení a půjde si vypít kávu, lze od takového člověka očekávat nedostatek smyslu pro obecně platné normy slušného chování i v ostatním životě.

Je možné, že vzhledem k osobnostním vlastnostem může být někdo rizikovým řidičem aniž ještě usedl za volant. Je dobré o případné negativní vlastnosti vědět a snažit se ji potlačit. Za volantem jde totiž o život.

Řidič kromě smyslových a tělesných předpokladů musí pro úspěšné vykonávání své práce mít i předpoklady osobnostní. Osobnost řidiče ovlivňuje styl řízení vozidla. Pro výkon povolání řidiče kamionové dopravy je důležitý jeho charakter, temperament, dovednosti, paměť, pozornost.

Přehled různých typů řidičů vytvořil McGuire (podle Hoskovec a Štikar, 1979):

Tab. č. 1 Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči a jednání řidičů každé skupiny

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

Řidiči **1. skupiny** jsou vyrovnaní a výkonní jedinci, jejich dopravní chování je velmi odpovědné. Pokud nastane nějaká náhlá situace, která je vyvede z míry, rychle se vzpamatují. Jsou výbornými řidiči, takže nemají nehody.

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

Do **3. skupiny** patří řidiči, kteří mají osobní problémy, ale na rozdíl od předcházející skupiny svoje chování nejsou schopni kontrolovat. Jejich výkon je kolísavý podle toho, jak se vyrovnávají se svými citovými problémy. Pokud tyto problémy nemají, jsou velmi dobrými řidiči bez nehod. Dopouštějí se dopravních přestupků, pokud svoje problémy nejsou schopni ovládnout. Pak způsobí dopravní nehodu.

Řidiči ve **4. skupině** řídí pod neustálým tlakem svých problémů. Chovají se často tak, že jejich jednání vede k dopravním přestupkům a k nehodám.

U řidičů **5. skupiny** se často objevují poruchy nespolečenského nebo dokonce asociálního chování. Nemají smysl pro čestné chování, jsou egocentričtí, chladní necitelní.

Do **6. skupiny** řadíme řidiče většinou nemocné (cukrovka, epilepsie, tělesný handicap, atd.). Jejich omezení může vést k nebezpečnému jednání v silničním provozu.

V Anglii bylo provedeno S.W. Quenaultem (podle Štikar a Hoskovec, 1995) pozorování řidičů při jízdě, registrace preferované rychlosti, častosti předjíždění v poměru nechat se předjet, signalizování, užití zpětného zrcátka.

Podle tohoto průzkumu dělí autor řidiče do čtyř skupin:

- **bezpeční řidiči:** nevyskytují se u nich nezvyklé manévry a skoro nehody, používají zrcátka při dvou z pěti manévru, nechají se častěji předjíždět než sami předjíždějí. Mají dobrou schopnost předvídat
- **nerozvážní řidiči:** vyskytují se tu nezvyklé manévry a větší počet skoro nehod, hlavně při předjíždění. Zrcátka používají stejně často, jako řidiči první skupiny, ale nepoužívají ho vždy, když je to nutné.
- **disociační aktivní řidiči:** používají nezvyklé manévry, je u nich značný výskyt skoro nehod, používají zrcátka velmi málo. Mají nepředvídatelné a netrpělivé chování, častěji předjíždějí než jsou předjížděni.
- **disociačně pasivní řidiči:** pětkrát více jsou předjížděni než sami předjíždějí, jsou časté nezvyklé manévry, skoro nehody, zrcátka skoro nepoužívají, v některých situacích jsou netrpěliví, ale i neteční. Mají ustálené chování bez ohledu na situaci, která nastala.

Disociační chování – označení pro řidiče, kteří jsou jakoby odtrženi od dopravy. Obtížně si uvědomují změnu v dopravní situaci, chybí jim předvídatost a projevují špatný úsudek v dopravních situacích. To vede k nehodovým situacím, ze kterých se dostanou jen díky předvídatosti a zkušenosti jiných řidičů.

Rozdělit řidiče do skupin podle jejich chování v silničním provozu lze jen velmi zjednodušeně. Skupiny jednotlivých typů se mezi sebou navzájem prolínají. Každý řidič sbírá během své práce zkušenosti, jeho pozornost a umění předvídatosti se zlepšuje. Naopak pod tlakem momentální situace (nemoc, problémy v rodině apod.) se jeho schopnosti zhoršují. To znamená zařazení do lepší nebo naopak do horší skupiny.

6. Výzkumná část

6.1. Cíl výzkumu

Cílem výzkumu je rozbor psychologického profilu řidiče kamionové dopravy. Výzkum probíhal ve skupině padesáti profesionálních řidičů kamionové dopravy. Ti byli osloveni v rámci sedmihodinového, pravidelného, ročního školení řidičů. Byla oslovena vždy konkrétní skupina řidičů kamionové dopravy. Výzkum byl zaměřen na řidiče, zaměstnance dopravních společností, kteří provádějí mezinárodní dopravu, což jsou řidiči starší 21 let.

Výsledky výzkumu mohou být využity v dopravní firmě k získání přehledu o kvalitě osobnostních vlastností řidičů, kteří se pohybují po silnicích Evropské unie.

6.2. Hypotéza, výzkumná otázka

Výzkum je zaměřen na rozbor psychologického profilu profesionálních řidičů kamionové dopravy faktorovou analýzou. Je provedeno porovnání průměrných skóre testované skupiny s normami Šestnáctifaktorového dotazníku 16 PF R.B. Cattella.

Hypotéza: Průměrné skóre jednotlivých faktorů testované skupiny se statisticky významně neliší od norem Šestnáctifaktorového dotazníku 16 PF R.B. Cattella.

$$H_0: \bar{x} = \mu$$

Zároveň je ve výzkumu sledována základní **výzkumná otázka:**

Jak ovlivňují jednotlivé primární faktory osobnosti dopravní chování řidičů kamionové dopravy?

V této části bude proveden rozbor dosažených výsledků u testované skupiny a jejich význam pro dopravní chování řidičů. Výsledky budou interpretovány i z hlediska zaměstnavatele, který znalosti dosažených výsledků může využít v dopravní firmě.

6.3. Popis výzkumného souboru

Výzkum proběhl ve skupině padesáti profesionálních řidičů kamionové dopravy, zaměstnanců vybraných dopravních společností.

Byl proveden prostý záměrný výběr profesionálních řidičů kamionové dopravy dopravních společností.

Řidiči byli osloveni v rámci školení profesionálních řidičů, které musí absolvovat každý rok, z důvodů aktualizace jejich profesních průkazů. Byla oslovena vždy konkrétní skupina

řidičů kamionové dopravy. Výzkum je zaměřen na skupinu řidičů, kteří jezdí do zahraničí, což jsou řidiči starší 21 let. Řidiči s výzkumem pro účely této diplomové práce souhlasili.

6.4. Použité metody

Ve výzkumu byla použita pátá revize Šestnáctifaktorového osobnostního dotazníku 16 PF R.B. Cattella.

Nejčastěji je 16 PF dotazník využíván v poradenské psychologii, zejména u středoškoláků při výběru povolání. Cattellův dotazník je možno použít i při výběru pracovníků a jejich rozmístění, a to zejména v dopravě a v průmyslu. Klinická psychologie využívá tohoto dotazníku v nepsychiatrické praxi.

„Cattell přistupuje k osobnosti popisně. Je přesvědčen, že pokud nedokážeme popsat osobnost tak dobře, aby ji druzí poznali, naše úsilí o její zkoumání je marné. Základní prvky, které umožňují popsat osobnost, jsou rysy, tj. vlastnosti vyvozené z pozorovatelného chování příznačného pro danou osobu.“ (Drapela, 1998, s. 84).

R.B. Cattell rozlišuje rysy osobnosti na

- **povrchové:** vyjadřují charakteristiky vnějších projevů osobnosti
- **pramenné:** vyjadřují uvnitř osobnosti fungující faktory či vnitřní determinanty jejich vnějších projevů

Šestnáctifaktorový dotazník identifikuje primární složky osobnosti faktorovou analýzou, která popisuje lidské chování. Normalizační vzorek tvořilo 2500 osob. Jednotlivé primární faktory jsou označeny písmeny (např. Faktor A) a zároveň jsou pojmenovány popisněji (např. Vřelost). Primární faktory se shlukují do osobnostních oblastí, které jsou nazvány globálními faktory.

Pátá revize dotazníku obsahuje 185 položek, které tvoří 16 primárních osobnostních faktorových škál a IM škálu (Impression management) škálu vytváření dobrého dojmu. IM škála měří sociální žádoucnost a skládá se z položek, které nejsou obsaženy v žádné primární škále. Součástí testu jsou i indikátory Vyjadřování souhlasu (ACQ) a Málo častých odpovědí (INF).

Každá škála obsahuje 10 – 15 položek. Administrace testu trvá při písemném vyplňování 35 – 50 min.

Tab. č. 2 Seznam primárních faktorů definovaných R.B. Cattellem

Faktor	Nízký skór	Vysoký skór
A Vřelost	Rezervovaný (Schizotýmie) jedná po svém, s odstupem, kritický, chladný, uzavřený, nedůvěřivý, skeptický, nepřizpůsobivý, zachmuřený	Otevřený (Afektotýmie) dobromyslný, bezstarostný, ochotný ke spolupráci, rád se připojí, má měkké srdce, neformální, pozorný k lidem, důvěřivý, přizpůsobivý, srdečný, rád se směje
B Usuzování	Méně inteligentní konkrétně myslící, nižší vzdělání, malá duševní schopnost, méně uspořádaná povaha	Inteligentnější velká duševní schopnost, chápavý, bystrý, rychle se učí, myšlenkově přizpůsobivý, sklon k intelektuálním zájmům, abstraktně myslící
C Emocionální stabilita	Citový, emočně méně stálý snadno se rozruší, vyhýbá se odpovědnosti, má sklon se vzdávat, plný obav, dostává se do sporů a problémů	Emočně stabilní citově zralý, realistický, klidný, vysoká síla ega, s vyhraněnými zájmy, umí se přizpůsobit, nepodléhá panice, umí se ovládnout
E Dominance	Pokorný (submise) mírný, poslušný, poddajný, závislý, pozorný, diplomatický, dává průchod citu, konvenční, přizpůsobuje se, nechá se vyvézt z míry autoritou, poníženy	Sebevědomý (dominance) nezávislý, agresivní, tvrdošijný, rozhoduje po svém, nelítostný až nepřátelský, vážný, svérázný, bouří se, vyžaduje obdiv
F Živost	Střízlivý (desurgence) opatrný, vážný, mlčenlivý, zahleděný do sebe, plný obav, starostlivě zamyšlený, nesdílný, drží se svých hodnot, pomalý	Bezstarostný (surgence) nepozorný, veselý, nadšený, hovorný, upřímný, projevuje své city, rychlý a pohotový, přizpůsobuje se ostatním
G Zásadovost	Vynalézavý (slabá síla superega) řídí se podle sebe, přehlíží závazky, nedostatek akceptace morálních norem skupiny, nestálý, snadno se vzdává, lehkovážný, samolibý, nespolehlivý	Svědomitý (silná síla superega) jedná podle pravidel, neochvějný, rozšafný, vytrvalý, odhodlaný, odpovědný, citově ukázněný, svědomitý se smyslem pro povinnost, dbá na mravní zásady a pravidla

<p>H</p> <p>Sociální směřlost</p>	<p>Plachý (threctia)</p> <p>umírněný, ostýchavý, bojácný, stahuje se do sebe, stydí se před druhým pohlavím, skrývá své city, má sklon k zahořknutí, zdrženlivý, svědomitý, s omezenými zájmy, opatrný, uvážlivý, pohotově vnímá nebezpečí</p>	<p>Dobrodružný (parmia)</p> <p>společensky smělý, nezabrděný, spontánní, rád se seznamuje s lidmi, aktivní, otevřeně se zajímá o druhé pohlaví, otevřeně reaguje, přátelský, impulzivní, zaměřený citově a umělecky, bezstarostný, nevnímá hrozící nebezpečí</p>
<p>I</p> <p>Senzitivita</p>	<p>Robustní (harria)</p> <p>spoléhající se na sebe, realistický, smysl pro účelnost, citová tvrdost, není rozcitlivělý, bere na sebe odpovědnost, jedná na základě praktické logiky, věcný, nevěnuje pozornost svým tělesným nesnázím</p>	<p>Jemnocitný (premissa)</p> <p>závislý, rozmazlený, senzitivní, citová choulostivost, netrpělivý, náročný na city a pozornost, nejistý, hledá pomoc a soucit, vlídný, jemný, shovívavý k sobě i druhým, umělecky zjemnělý, citový až teatrální, jedná na základě citlivé intuice, těkavý, úzkostně sleduje svůj stav, hypochondrický</p>
<p>L</p> <p>Ostražitost</p>	<p>Důvěřivý (alaxia)</p> <p>Přizpůsobivý, nežárlí, snadno se s ním vyjde, přijímá dané podmínky a svou osobní nedůležitost, podvoluje se změnám, nepodezírá druhé z nepřátelství, snadno zapomíná na nesnáze, chápavý, tolerantní, benevolentní k chybám druhých, smířlivý</p>	<p>Podezřivý (pretense)</p> <p>Tvrdohlavý, nedá se podvést, žárlivý dogmatický, vztahovačný, pamatuje si zklamání, tyranský, vyžaduje, aby lidé nesli odpovědnost za své chyby, dráždivý</p>
<p>M</p> <p>Snivost</p>	<p>Praktický (praxernia)</p> <p>Pečlivý, konvenční, usměrňovaný vnější realitou, má přízemní zájmy a starosti, čilý v praktických záležitostech, zaujat bezprostředními zájmy a věcmi, veden objektivními skutečnostmi, spolehlivý v praktickém úsudku, vážný, dělá si starosti, ale stálý</p>	<p>Tvořivý (autia)</p> <p>Dá na vnitřní nutkání, nedbá praktických věcí života, bohém, duchem nepřítomný, nekonvenční, zabraný do myšlenek, zájem o umění, teorii, filozofii, snadno se dá svést od praktického úsudku, sklon k nadšení, sklon k hysterickým výkyvům zoufalství</p>

N Uzavřenost	Bezelstný (prostota) Přirozený, naivní, sentimentální, upřímný, neokázalý, společensky neohrabaný, myslí vágně, nepronikavě, schopný vřelé citové účasti, chybí mu vhled, neobratný v analýze motivů, spokojený s tím co přichází, slepě důvěřuje v lidskou přirozenost	Vychytralost Vypočítavý, průbojný, pronikavý, uhlazený, společensky pohotový, přesná kalkulující mysl, citově odtažitý, disciplinovaný, prohnáný, esteticky zmlsaný, chápe sám sebe, ambiciozní, vychytralý, přizpůsobuje si pravidla
O Ustrašenost	Klidný (pocit jistoty) Jistý sám sebou, jasná mysl, radostnost, pocit bezpečí, spokojenost, věří si, veselý, houževnatý, klidný, umí si poradit podle potřeby, nezáleží mu na názoru druhých, nedbalý, plný dravé síly, nemá strach	Ustaraný (pocit viny) Plný obav, depresivní, trápí se, pohrdá sebou, nejistý, snadno pláče, snadno se dojme, náladový, má silný cit pro povinnost, citlivý na souhlas či nesouhlas, ustrašeně ohleduplný, zbytečně starostlivý, hypochondrický, nedostačiv, projevuje se fobicky, náladový zádumčivý samotář
Q1 Otevřenost ke změnám	Konzervativní (konzervativnost) Respekt uznávaným myšlenkám, tolerantní k nesnázím plynoucím z lpění na tradici	Experimentující (radikalismus) Kritický, liberální, analytické volné myšlení
Q2 Soběstačnost	Kolektivní (sklon lnout ke skupině) Sociabilně závislý na skupině, spolehlivý stoupenec,	Soběstačnost Rád samostatně rozhoduje, vynalézavý, soběstačný
Q3 Perfekcionismus	Nízká integrovanost Bez sebekontroly, bezmyšlenkovitý, nedbá zvyklostí, nepořádný, podléhá popudům zevnitř, laxní	Vysoká sebekontrola Sebekontrola, společensky precizní, spolehlivý, přesný, disciplinovaný, nutkavý, řídí se svým sebepojetím
Q4 Tenze	Nízké energické napětí Relaxovaný, klidný, netečný, nic ho nevyvede z míry, nezklamáný, uspokojený	Vysoké energické napětí Napjatý, frustrovaný, „hnaný“, přepracovaný, popudlivý, podrážděný

Dotazník 16 PF obsahuje i sadu pěti škál, které spojují příbuzné primární škály do globálních faktorů osobnosti.

Tab. č. 3 Seznam globálních faktorů definovaných R.B. Cattellem

Faktor	Nízký skór	Vysoký skór
EX Extroverze	Introvert sociální zábrany	Extrovert, sociálně participující
AX Anxieta	Nízká anxieta, nedá se vyvést z míry	Vysoká anxieta, nechá se lehce vyvést z míry
(tm) Strnulost	Přístupný otevřený, intuitivní	Tvrdohlavý rezolutní, neempatický
IN Nezávislost	Přízpůsobivý vstřícný, nesobecký	Nezávislý přesvědčivý, svéhlavý
SC Sebekontrola	Neovládající se řídí se pudy	Ovládající se tlumí své pudy

Páté vydání obsahuje také tři indikátory odpověďového stylu:

- **IM Vytváření dobrého dojmu:** je to škála sociální žádoucnosti, ve které vysoký skór odráží sociálně žádoucí odpovědi a nízký skór odráží ochotu připustit si nežádoucí atributy nebo chování. Vysoký skór může odrážet snahu vytvářet dobrý dojem nebo vytváří sebeobraz osoby, která se chová žádoucím způsobem.
- **INF Málo časté odpovědi:** vysoký skór indikuje, že testovaný odpovídal na relativně vysoký počet položek odlišně od ostatních. To lze vysvětlit tím, že odpověděl neuvážlivě, neuměli se rozhodnout, nechtěli vytvořit špatný dojem o sobě
- **ACQ Vyjadřování souhlasu:** měří tendenci souhlasit s položkou bez ohledu na její obsah. Tyto odpovědi mohou znamenat neporozumění obsahu položky, náhodné odpovídání, neochotu zabývat se sebeposuzujícími otázkami. Odpovědi si mohou navzájem protiřečit a to znamená, že testovaný cítí potřebu, aby odborník ocenil jeho souhlasné odpovědi.

Pro ověření hypotézy o statisticky významném rozdílu mezi průměrnými skóry testované skupiny řidičů a normou 16 PF byl použit Studentův t-test.

Studentův t-test se používá při testování významnosti rozdílů mezi dvěma průměry. Ověřuje, zda platí nulová hypotéza : $H_0: \bar{x} = \mu$

Nulová hypotéza tvrdí, že průměr základního souboru a výběrový průměr se shodují.

Testovým kritériem je veličina t při $v = n - 1$ stupních volnosti. Vypočítané t pak porovnáme s kritickou hodnotou $t_\alpha (v)$.

Je – li $t > t_\alpha (v)$, zamítáme nulovou hypotézu, můžeme říci, že průměr výběrového souboru se statisticky významně liší od známé hodnoty průměru základního souboru.

6.5. Výsledky výzkumu

Padesát řidičů kamionové dopravy vyplnilo Šestnáctifaktorový dotazník 16 PF R.B. Cattella. Svoje odpovědi zaznamenali do záznamového listu. Z tohoto listu byly odpovědi jednotlivých řidičů převedeny z hrubých skóru na stenové skóry. Výsledky jednotlivých testů jsou zaznamenány v tabulce, která je uvedena v příloze č. 1.

Tabulka je uspořádána do sloupců dle jednotlivých škál primárních faktorů, v řádcích jsou zachyceny stenové skóry všech padesáti testů.

6.6. Vyhodnocení indikátorů odpověďového stylu:

Tab. č. 4 IM Vytváření dobrého dojmu

Percentil	1	2	5	6	12	15	24	28	38	42	52	54	72	82
Četnost	1	2	2	3	3	1	1	8	4	4	1	9	5	6

V této škále se hodnotí snaha testovaných řidičů o sociální žádoucnost. Řidiči, kteří dosáhli nižšího skóru jsou ochotni si připustit nežádoucí chování .

Naopak 11 řidičů, kteří dosahují v testu vyšších skóru, vystupují jako osoby, které se chovají žádoucím způsobem, vylepšují svůj sebeobraz.

Za kritický skór je považován percentil o hodnotě 95. V této testované skupině řidičů takovéto hodnoty nikdo nedosáhl.

Tab. č. 5 INF Málo časté odpovědi

Percentil	51	68	78	84	88	95	98	99
Četnost	33	4	3	1	2	2	2	3

Při hodnocení Málo častých odpovědí se za vysoký skór považuje hodnota 95. Tato hodnota vypovídá o tom, že testovaný odpovídá na otázky odlišně od jiných lidí.

7 řidičů v této skupině dosahuje vysokého skóru, což znamená, že volí střední odpovědi i na položky, u kterých se lze jednoznačně rozhodnout.

Může to mít několik příčin. Snaha, aby okolí z nich nemělo špatný dojem, ale možné, že se opravdu nedokázali rozhodnout nebo nepochopili otázku.

Tab. č. 6 ACQ Vyjadřování souhlasu

Percentil	1-25	26-50	51-75	76-100
Četnost	8	12	12	18

Tato škála měří tendenci souhlasit s položkou bez ohledu na její obsah. Při vysokém skóru je velká pravděpodobnost, že řidič vyjadřuje souhlas s protikladnými otázkami.

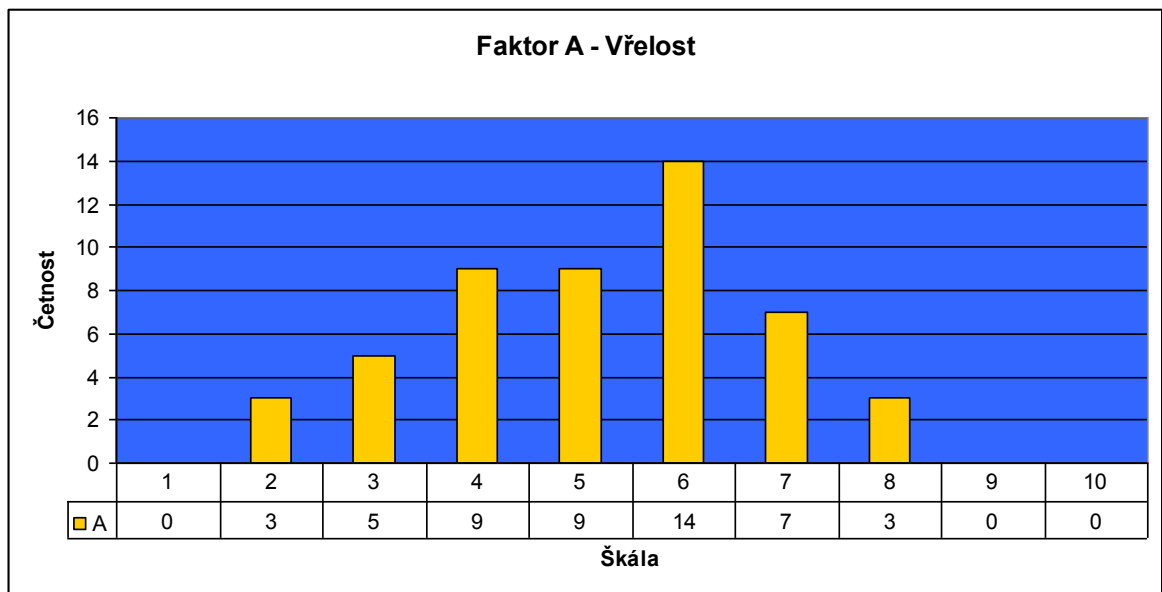
Vysokého skóru dosáhlo 18 řidičů, kteří mohli otázce nepochopit. Příčinou může být ale i nechuť vyjádřit se k sebezposuzujícím otázkám a vybrat si odpověď, která popisuje jeho samotného.

6.7. Vyhodnocení primárních faktorů

V příloze č. 2 je uvedena tabulka, která shrnuje výsledky jednotlivých faktorů podle škál a jejich zastoupení v testované skupině. Pro lepší vypovídací schopnost je tento souhrn převeden do grafů.

Grafické znázornění představuje výsledky skupiny řidičů u jednotlivých faktorů. Každá škála faktoru je reprezentována určitým počtem řidičů. Z rozložení četností podle jednotlivých škál, lze vyhodnotit osobnostní strukturu testované skupiny a její chování v silničním provozu.

Graf č. 1 Faktor A - Vřelost



Faktor vyhodnocuje tendenci být ve styku s lidmi.

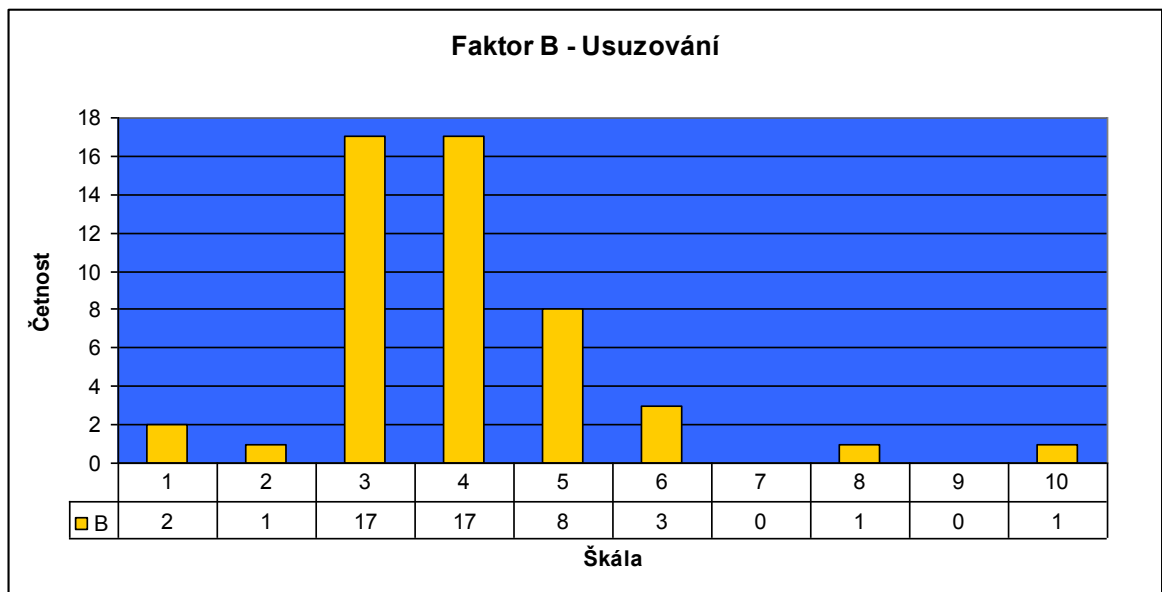
Vysokého skóru dosahují **extroverti**, kteří se snaží navazovat vřelé kontakty s lidmi, chtějí s nimi pracovat a zajímají se o ně. Řidiči se mezi sebou druží, vyžadují společnost a dlouhodobé odloučení, např. od rodiny, by pro ně mohlo být stresující.

Nízkého skóru dosahují **introverti**, kteří naopak jsou rezervovaní, rádi pracují o samotě, vyhýbají se sociálním a interpersonálním stykům. Takový řidič rád řídí sám a na cestách nevyhledává společnost druhých řidičů.

V tomto vzorku je vyrovnané rozvrstvení introvertů a extrovertů. Nejvíce je zastoupeno řidičů v průměrné škále, nevyskytují se zde extrémy, které by znamenaly nesnášenlivost nebo přílišnou vřelost.

Výsledek ukazuje, že se řidiči dobře vyrovnávají s odloučením od rodiny, od známých a přátel. Většině nedělá problémy navazovat pracovní a přátelské kontakty během dlouhých cest. Z hlediska této vlastnosti jsou to lidé, kteří jsou schopni vykonávat povolání řidiče.

Graf č. 2 Faktor B – Usuzování



Cílem tohoto faktoru není měřit mentální schopnosti. Usuzování se nepočítá do osobnostních rysů. Pomocí škály tohoto faktoru lze vyhodnotit, jak si člověk poradí s problémy.

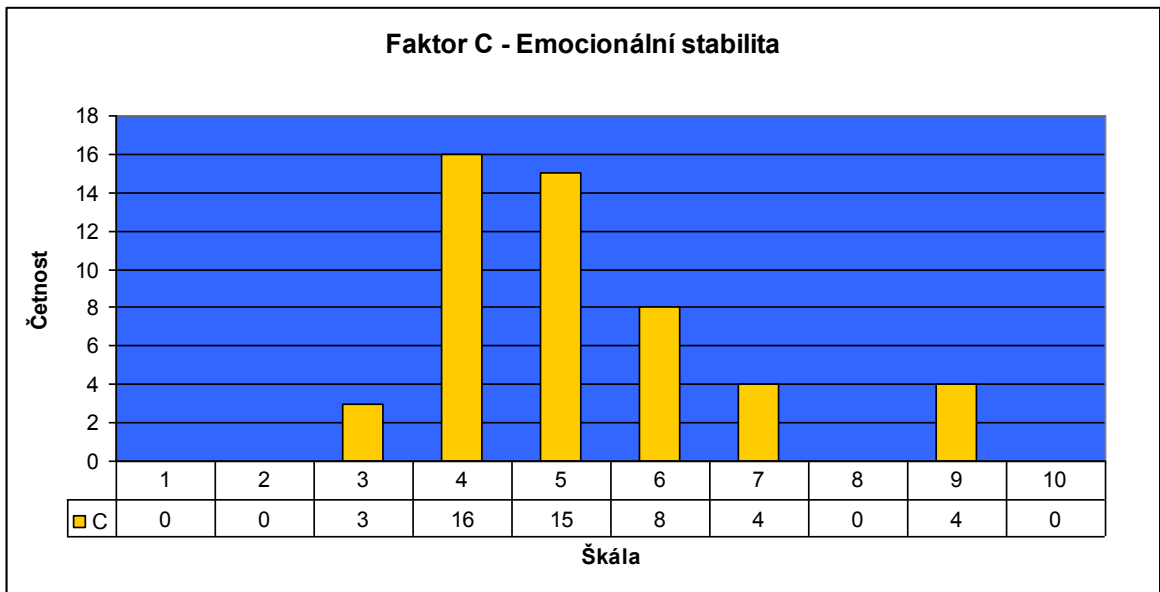
Pokud dosahují vysokého skóru, pak mají schopnost řešit správně problémy, které vyžadují usuzování.

Při dosažení nižšího a průměrného skóru lze říci, že člověk má menší schopnost usuzování.

U většiny testovaných řidičů bylo překvapivě dosaženo nižšího skóru než je průměrná hodnota. Může jít o řidiče s nižším vzděláním. Příčinou těchto výsledků může být i neochota zabývat se problémy, malá motivace dosáhnout správných odpovědí. Vzhledem k tomu, že test byl u řidičů proveden na konci školení, je možné, že byli unaveni ze školení a následně i z testu, neboť otázky jsou na konci testu.

U řidičů v této skupině je třeba se zaměřit na další a pravidelné teoretické a praktické vzdělávání.

Graf č. 3 Faktor C – Emocionální stabilita



Faktor C – Emocionální stabilita vypovídá o tom, jak si člověk dokáže poradit s každodenním životem a jeho úskalími.

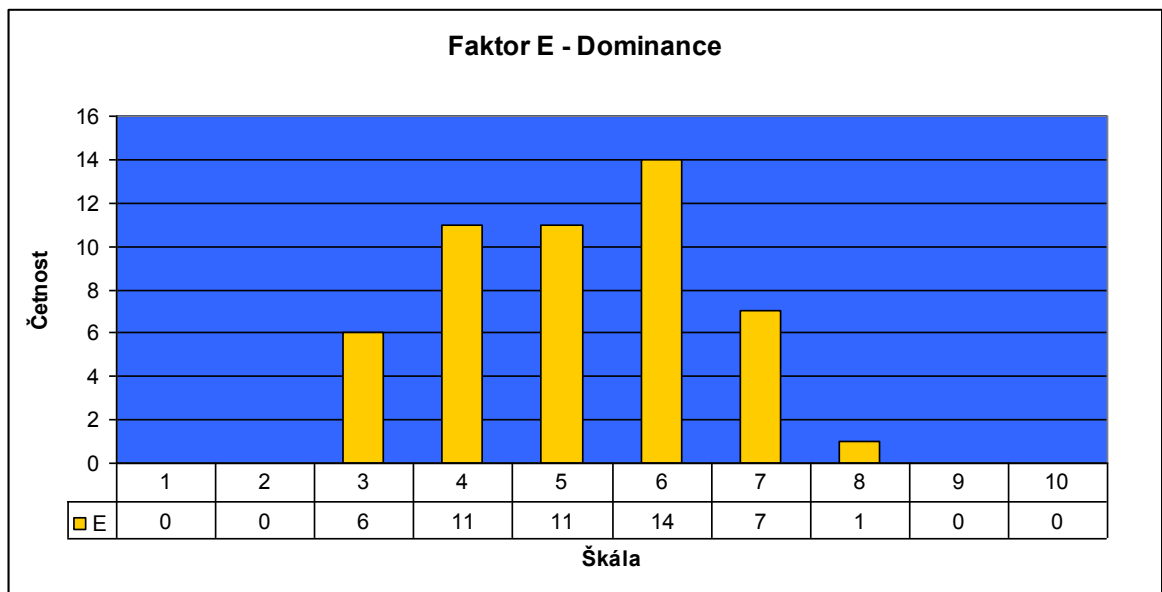
Lidé, kteří umějí překonávat těžkosti, zvládají události a emoce, dosahují vysokého skóru. Řídí svůj život adaptivně, nemají problém, se kterým by si neporadili. Mají vyhraněné zájmy, jsou realističtí a klidní.

Na druhou stranu lidé, kteří dosahují nízkého skóru mají pocit, že si s žádným problémem nedokážou poradit. Mají tendenci nechat se vléct životem a neporadí si ani s banálním problémem. Jsou náladoví, snadno se rozruší, rádi se vyhýbají odpovědnosti.

Řidiči této skupiny se pohybují většinou v průměrné rovině, řeší problémy běžným způsobem.

Pro náročnější mezinárodní přepravy: to znamená nové trasy, nová logistická centra, přepravy just in time, je nutné vybírat z dané skupiny řidičů jedince, kteří vykazují nadprůměrný skór. Při vytváření dvoučlenných osádek, je nutno alespoň na pozici prvního řidiče obsadit jedince s nadprůměrným skórem.

Graf č. 4 Faktor E - Dominance



Z měření tohoto faktoru vyplývá tendence uplatnit svou vůli vůči ostatním a naopak zase přizpůsobit se přáním druhých.

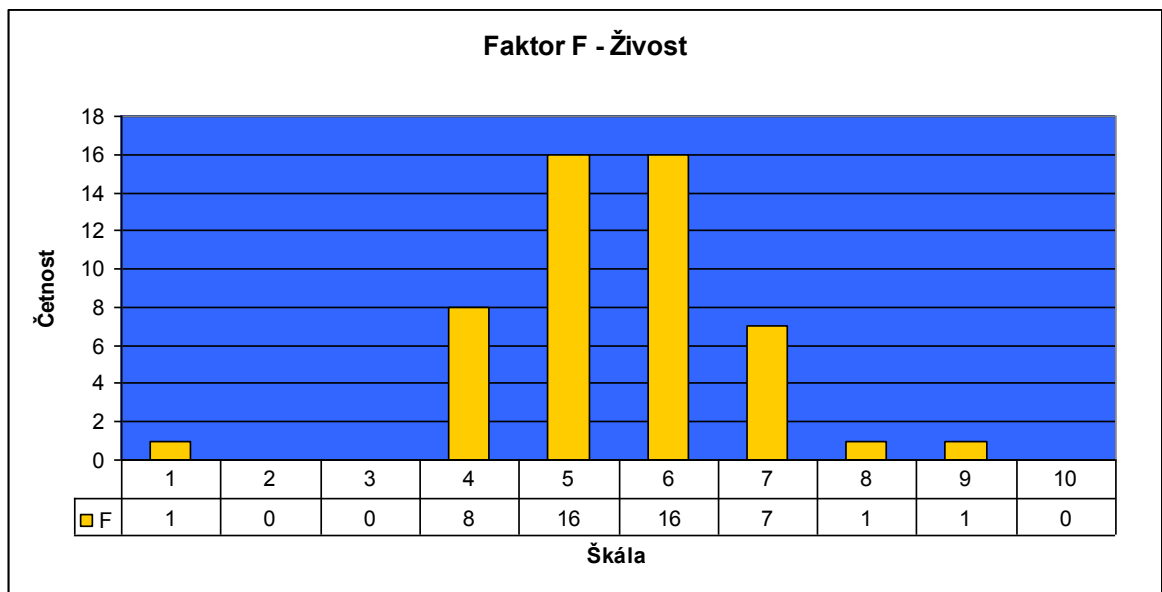
Lidé s vysokým skórem vystupují energicky, nahlas vyslovují své tužby a názory. Mají ctizádost dosáhnout svých cílů. Kritizují druhé a snaží se je ovládat.

Lidé s nízkým skórem se vyhýbají konfliktům, přizpůsobují se přáním druhých, jsou povolní, pod vlivem autority jsou ochotni nechat stranou své city a touhy.

Řidiči této skupiny nemají extrémní skóry, jejich tendence se uplatnit, jsou vyvážené, faktor se pohybuje kolem středu. Menší část z nich se dokáže přizpůsobit. Ti kteří mají vyšší skór řídí ostatní. V provozu by mohli chtít být první.

Při sestavování dvoučlenných osádek musíme vybírat na pozici prvního řidiče z řad osob s nadprůměrným skórem a osádku doplnit z osob s průměrným a podprůměrným skórem.

Graf č. 5 Faktor F - Živost



Vysoký skór znamená, že člověk je nespolehlivý, spontánní, snaží se upoutat pozornost, ukazuje na nestálost. Takoví lidé jsou rádi uprostřed všeho dění a vyžadují obdiv.

Nízký skór znamená, že lidé berou život vážněji. Jsou klidní a opatrní, jsou starostliví, drží se svých hodnot. Nejsou sdílní.

V této skupině tři řidiči dosahují extrémních skórů.

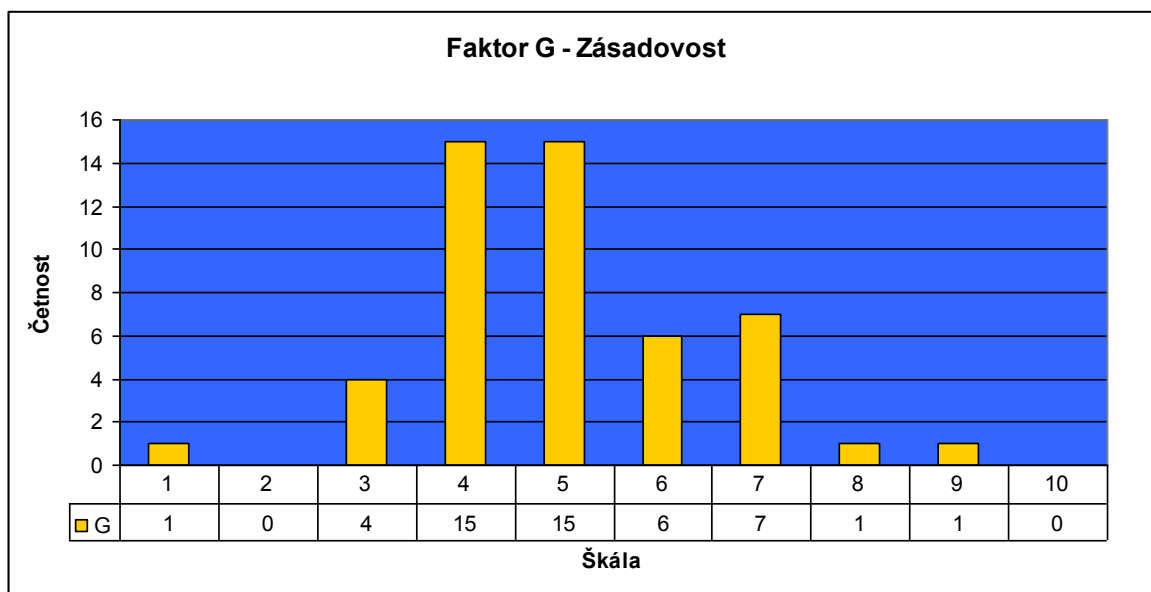
Jeden z nich dosáhl nízkého skóru, znamená to, že je klidšas, bere život a povolání vážně.

Dva řidiči dosáhli vysokého skóru, to znamená, že by mohli být nespolehliví, jezdit rychle bez ohledu na ostatní.

Zbytek skupiny je rozložen kolem průměru.

U tohoto faktoru je nutno zaměřit se na dva řidiče, kteří dosáhli vysokého skóru, a to častějšími kontrolami dodržování jízdnicích režimů. Z výsledků kontrol je nutno pravidelně a co nejrychleji vyvozovat patřičné závěry.

Graf č. 6 Faktor G - Zásadovost



Tento faktor měří jak člověk dodržuje pravidla, rozlišuje co je správné a nesprávné.

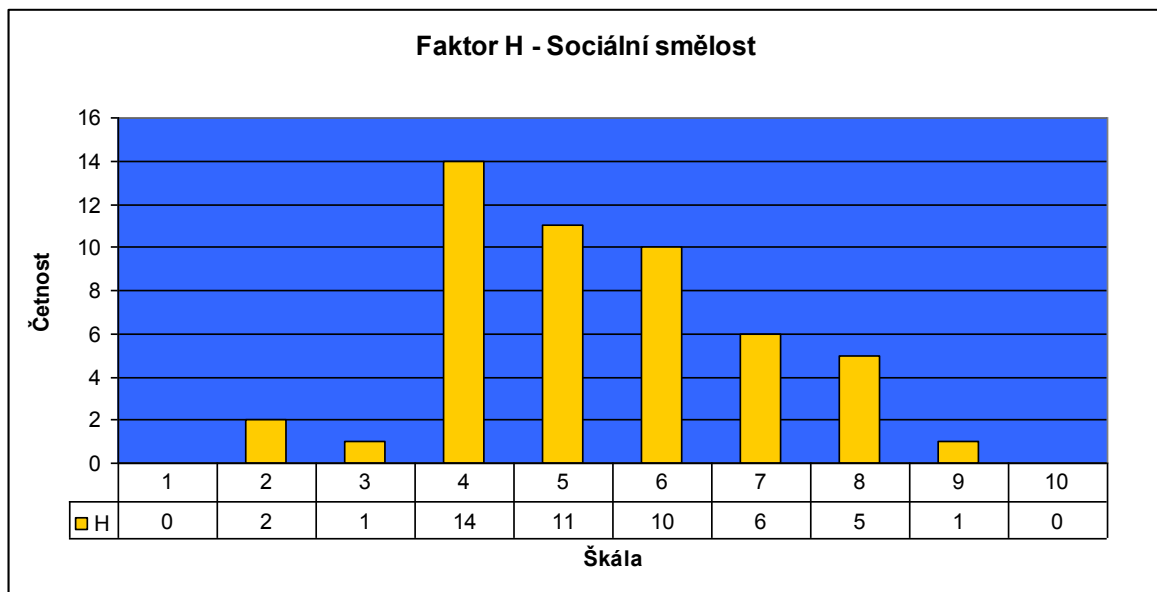
Zcela zásadoví a nekompromisní lidé, kteří pravidla neporušují dosahují vysokého skóru. Pravidla jsou pro ně důležitá, jsou svědomití, citově ukáznění, odpovědní, se smyslem pro povinnost.

Naopak, lidé, kteří mají snahu se pravidlům vyhnout dosahují nízkých skóru. Většinou se řídí podle sebe, neakceptují morální normy skupiny. Jsou nestálí a lehkovážní, snadno se vzdávají a nedodržují závazky.

V této skupině jsou zastoupeni řidiči spíše s průměrným a nižším skórem. Nadprůměrného skóre dosahuje jen devět řidičů, což tvoří pouhých 18 % z celé skupiny. Znamená to, že větší část skupiny by mohla mít problém s dodržováním pravidel silničního provozu a závazků vůči zaměstnavateli.

Pro tuto skupinu by firma mohla zorganizovat seminář, na kterém budou zdůrazněny vztahy mezi zaměstnanci a zaměstnavateli. Program semináře bude rovněž zaměřen na pravidla správného a rychlého oběhu dokladů. Nedílnou součástí školení by bylo opakování a procvičování pravidel silničního provozu.

Graf č. 7 Faktor H - Sociální smělost



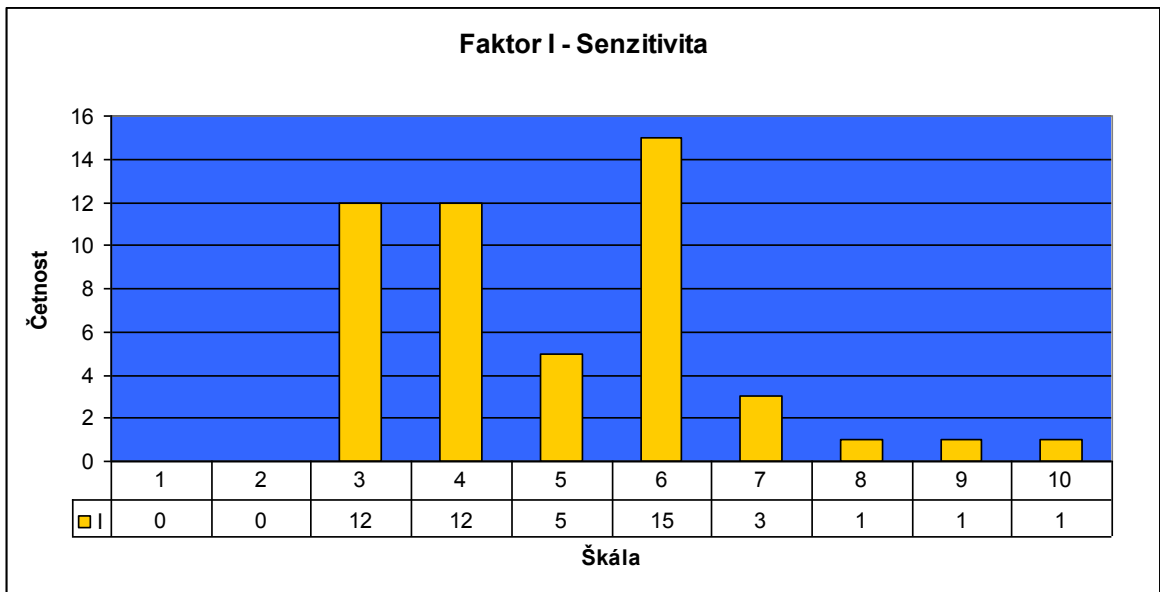
Vysokého skóru dosahují ti, kteří se považují za smělé a odvážné ve skupině a nemají strach. Nejsou plaší, když se ocitnou v neznámém prostředí. Mají silnou potřebu se předvádět a je patrná jejich dominance. Navazování rozhovorů s jinými lidmi jim nedělá potíže. Jsou přátelští, impulzivní, mohou nevnímat hrozící nebezpečí.

Ti, kteří dosahují nízký skór, mají problémy navázat rozhovor jinými lidmi, jsou zdrženliví, plaší. Mají potíže mluvit před skupinou. Pokud se stanou středem pozornosti upadají do rozpaků. Jsou opatrní a pohotově vnímají nebezpečí.

Pouze tři řidiči u tohoto faktoru vykazují nižší skór. Zbytek řidičů ve skupině dosahuje průměrného až vysokého skóru. Jsou to řidiči, kteří se nebojí nového prostředí, jsou komunikativní a dokáží navázat pracovní vztahy s novými dodavateli i odběrateli.

Z výsledků faktoru vyplývá, že majitel firmy se nemusí bát využití řidičů této skupiny v nových oblastech, které souvisejí s dopravou.

Graf č. 8 Faktor I - Senzitivita



Obsah faktoru I se zaměřuje na senzitivitu a senzibilitu lidí.

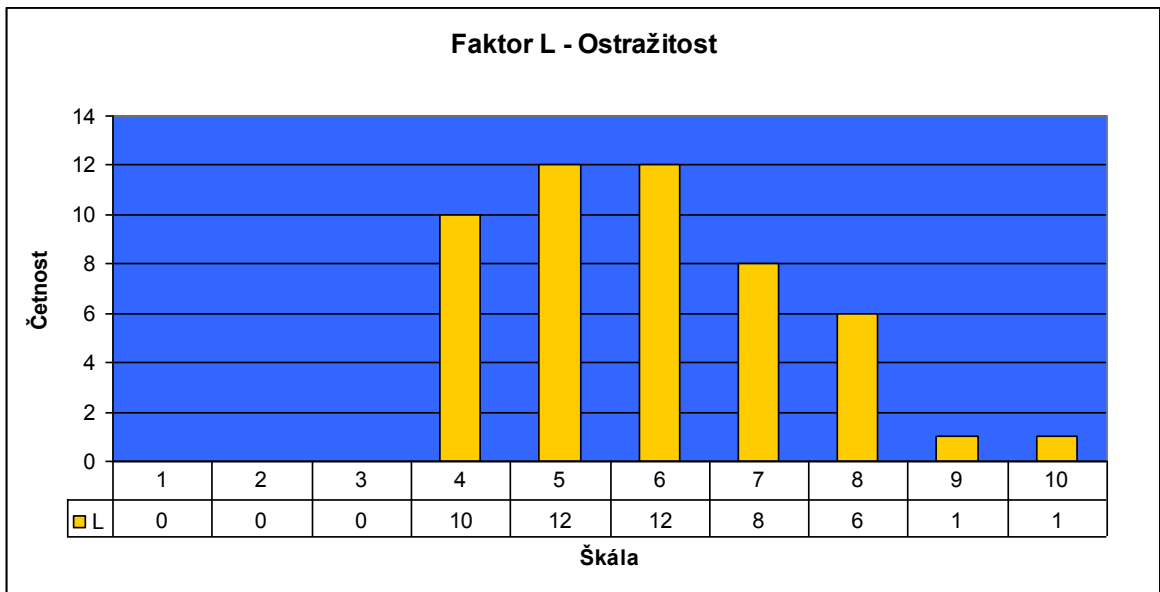
Člověk s vysokým skórem zakládá své úsudky na osobním vkusu a estetických hodnotách. Spoléhají se na empatii a senzitivitu při svých úvahách. Jedná na základě citlivé intuice, je vlídný a jemný, shovívavý k sobě i k druhým. Vůči sobě je úzkostný a sleduje svůj stav.

Člověk s nízkým skórem prokazuje méně sentimentality, věnuje se spíše tomu, jak věci fungují a pracují. Má tendenci zabývat se objektivitou a prospěšností. Dokáže se oprostit od citů.

V této skupině je šest řidičů s velmi vysokým až extrémním skórem. Znamená to, že jednají intuitivně, nevyhledávají konflikty. V silničním provozu by se mohli chovat nejistě a reagovat na krizové situace nerozhodně. Ostatní testovaní řidiči dosáhli nižších a průměrných skóru. Jsou tedy realističtí, praktičtí a dokáží převzít na sebe odpovědnost.

Výsledků v tomto faktoru lze využít především při sestavování dvoučlenných osádek. Alespoň jeden z řidičů by měl být praktický, dokázat řešit problémy s přehledem a převzít na sebe odpovědnost.

Graf č. 9 Faktor L - Ostražitost



Faktor L - Ostražitost vyjadřuje tendenci důvěřovat motivům druhých proti ostražitosti vůči nim.

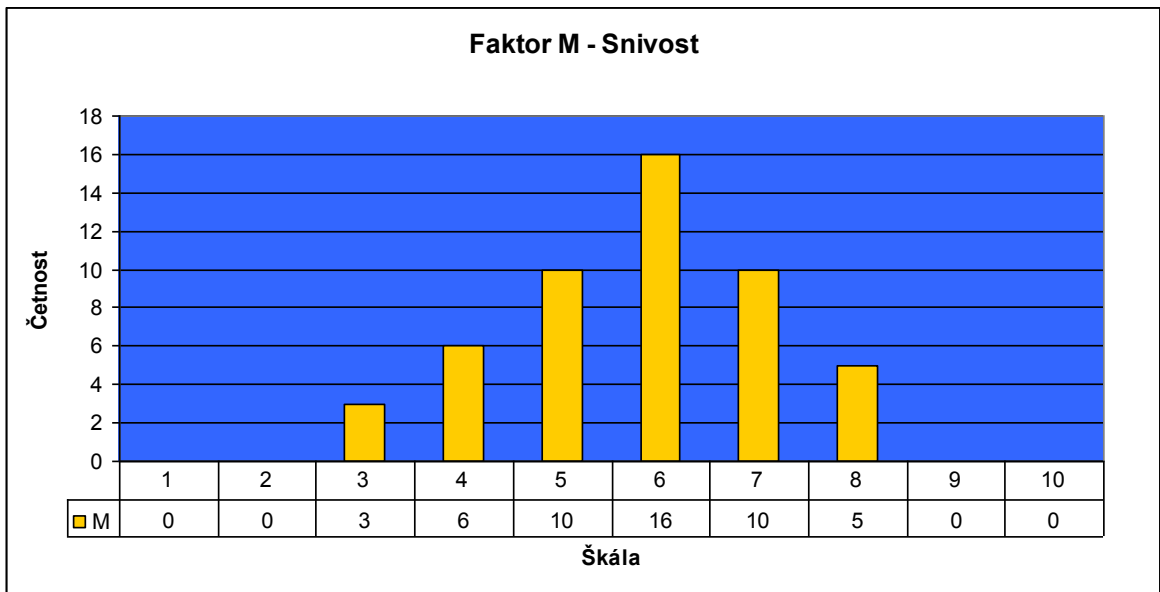
Ten, kdo dosahuje vysokého skóre je nedůvěřivý, podezřívavý, očekává, že bude nepochopen. V extrémních případech může být až silně nepřátelský. Ostražitost někdy vyplývá ze životní situace.

Ten, kdo dosahuje nízký skór očekává férové jednání, dobré úmysly od druhých. Někdy je až důvěřivý. Nepodezívá druhé z nepřátelství, nepočítá se špatnými motivy druhých. Pokud nejsou dostatečně ostražití, může dojít až k jejich zneužití. Je tolerantní, smířlivý k chybám druhých.

V testované skupině se nevyskytují řidiči s extrémně nízkým a nízkým skórem. Všichni se pohybují kolem průměru a vyšších skórů. Dva z nich dosáhli extrémně vysokého skóru, znamená to, že se mohou chovat nedůvěřivě vůči ostatním i vůči firmě. Tvrdohlavě prosazují svoje názory, jsou vztahovační.

Pro tuto skupinu je důležité na školeních, seminářích a poradách získávat více informací o firmě, tzn. o dopravní problematice a tím zvyšovat příslušnost pracovníků (řidičů) k firmě.

Graf č. 10 Faktor M - Snivost



Faktor M se týká záležitostí, kterým lidé věnují pozornost a o kterých uvažují.

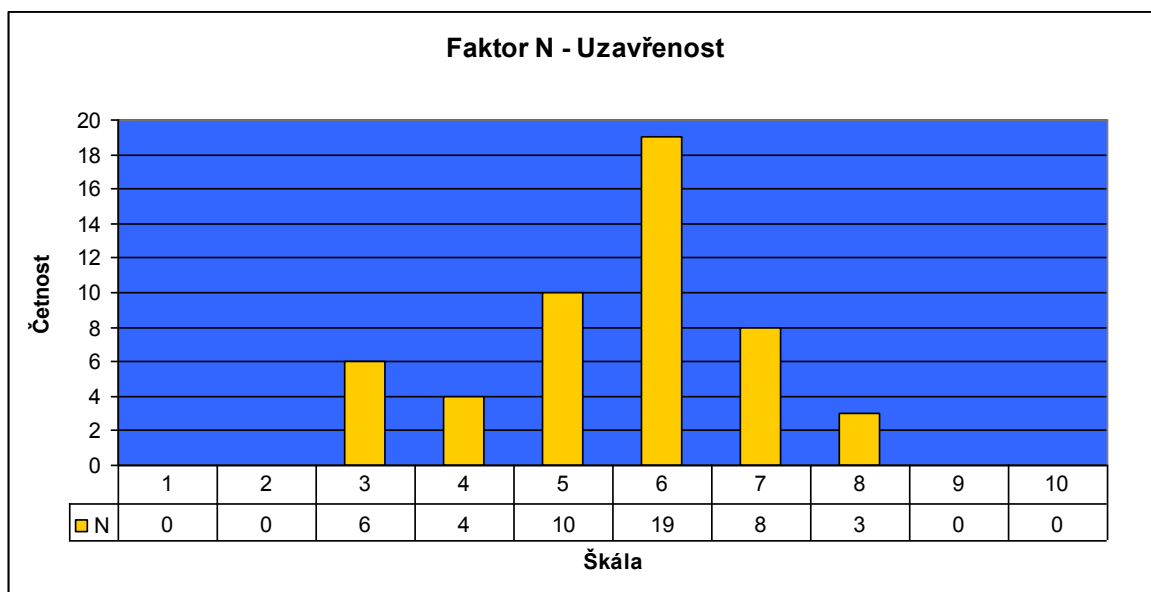
S vysokým skórem se lidé více orientují na mentální procesy a myšlenky, než na praktické záležitosti. Odráží spíše vnitřní život než zaměřování se na vnější prostředí. Jsou zaměstnání přemýšlením, imaginací a fantazií, často jsou pohrouženi do myšlenek. Někdy neovládají svou pozornost, mají nehody, protože jsou zaujati něčím jiným.

S nízkým skórem jsou lidé realističtí, zaměřují se na své smysly a vnější realitu prostředí. Jsou praktičtí, někdy to může vést k tomu, že nejsou schopni problém vyřešit.

Řidiči v této skupině jsou rozloženi kolem průměru. Nižšího skóru dosáhlo jen tři z nich, znamená to, že jsou praktičtí a objektivní. Někteří dosahují vyššího skóru, mohou být zabráněni do svých myšlenek, které odvádějí jejich pozornost a zvyšuje se tak riziko nehod v silničním provozu.

Pro celou testovanou skupinu je nutné zařadit do programu na školeních a seminářích problematiku z oblasti teorie řízení a zásad bezpečné jízdy (TZBJ)!

Graf č. 11 Faktor N - Uzavřenost



Tento faktor zkoumá tendenci být přímý a osobně přístupný proti tendenci být uzavřený a nepřístupný. Určuje, zda se orientuje k lidem.

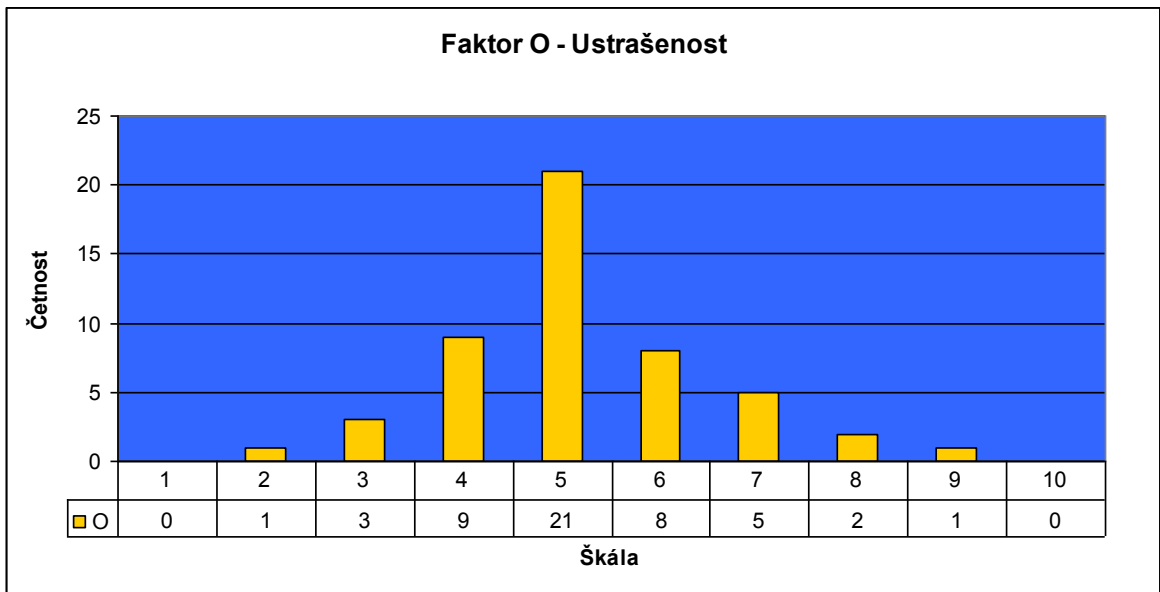
Vysoký skór znamená, že si lidé nechávají problémy pro sebe, nemluví o osobních záležitostech, chrání si svůj svět. Někdy si svoje soukromí chrání na úkor vytváření blízkých vztahů s jinými lidmi. Uzavření lidé nemají tendenci projevovat emocionální blízkost. Mohou být nespokojeni sami se sebou.

Nízký skór ukazuje na tendenci ochotně o sobě mluvit, jsou nefalšovaní, otevření a přímí. V extrému to nemusí znamenat vždy výhodu. Jsou přirození, někdy až naivní, důvěřují lidské přirozenosti.

Velké procento z testované skupiny dosahuje průměrného skóru. Šest řidičů vykazuje nižší skór. Mohou mít nevýhodu v tom, že v silničním provozu nejsou připraveni na krizové situace, protože spoléhají na lidskou přirozenost. Tři z testovaných řidičů dosáhli vyššího skóru, v silničním provozu to může znamenat, že si přizpůsobí pravidla a tím zvýší možnost nehody.

U zbytku skupiny se tento faktor pohybuje v průměrné rovině, což se v povolání řidiče jeví jako příznivá skutečnost. Přesto je vhodné do programu školení a vzdělávání zahrnout téma – Prevence a řešení mimořádných událostí na pozemních komunikacích.

Graf č. 12 Faktor O - Ustrašenost



Vysoký skór vypovídá o sklonu sužovat se a cítit se ustrašeně. V mnoha případech je tento pocit způsoben konkrétní životní situací. Ustrašení lidé vystupují společensky nejistě. Jsou náládoví, někdy zbytečně starostliví, samotářští, jsou sebekritičtí.

Na druhou stranu, pokud takový člověk předvídá nebezpečné situace a dokáže odhadnout jejich důsledky, pak je to pozitivní rys.

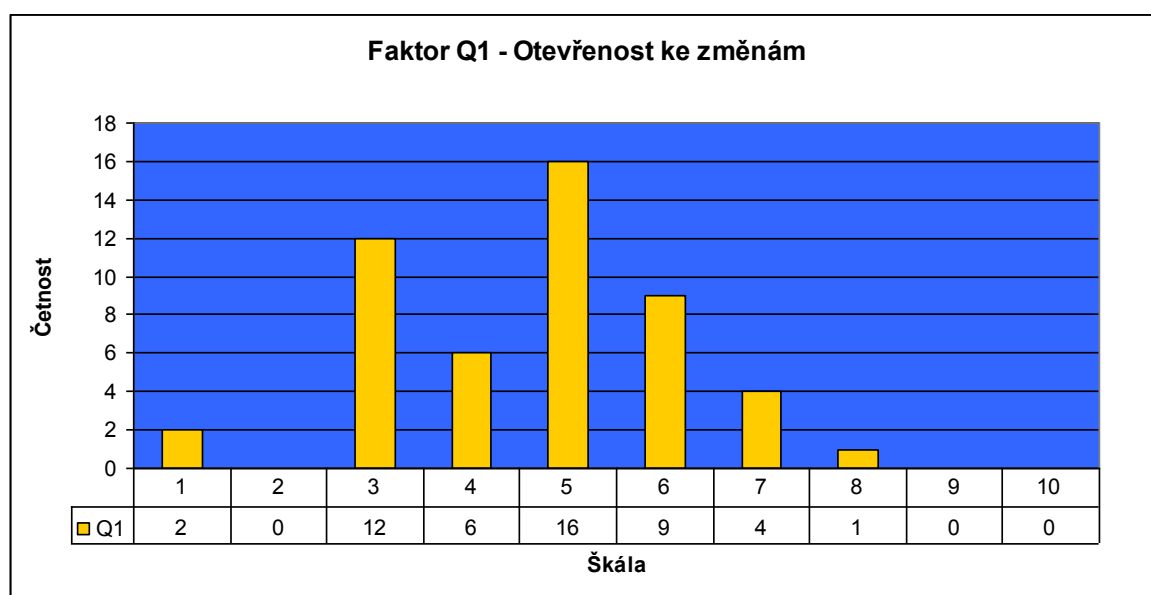
Lidé s nízkým skórem nejsou ustrašení, vystupují sebejistě, jsou spokojení sami se sebou. V extrémech jejich sebejistota může být až neotřesitelná. Mají vysoké sebehodnocení, které vede k tomu, že si neuvědomují svoje negativní vlastnosti.

Velmi nízkého skóru dosáhli tři řidiči z této skupiny. V dopravě takový řidič jezdí sebejistě, beze strachu, klidně. Na druhou stranu by mohl ohrožovat ostatní účastníky provozu, protože si není schopen uvědomit svoje chyby.

Sebejistota za volantem (**Mě se nemůže nic stát**) je velmi nebezpečná vlastnost jak pro samotného řidiče, tak pro jeho okolí.

Ostatní řidiči se pohybují buď s průměrným nebo s nadprůměrným skórem. V dopravním chování to může znamenat určitou předvídavost nebezpečných situací a odhad jejich důsledků. A to je příznivý výsledek.

Graf č. 13 Faktor Q1 – Otevřenost ke změnám



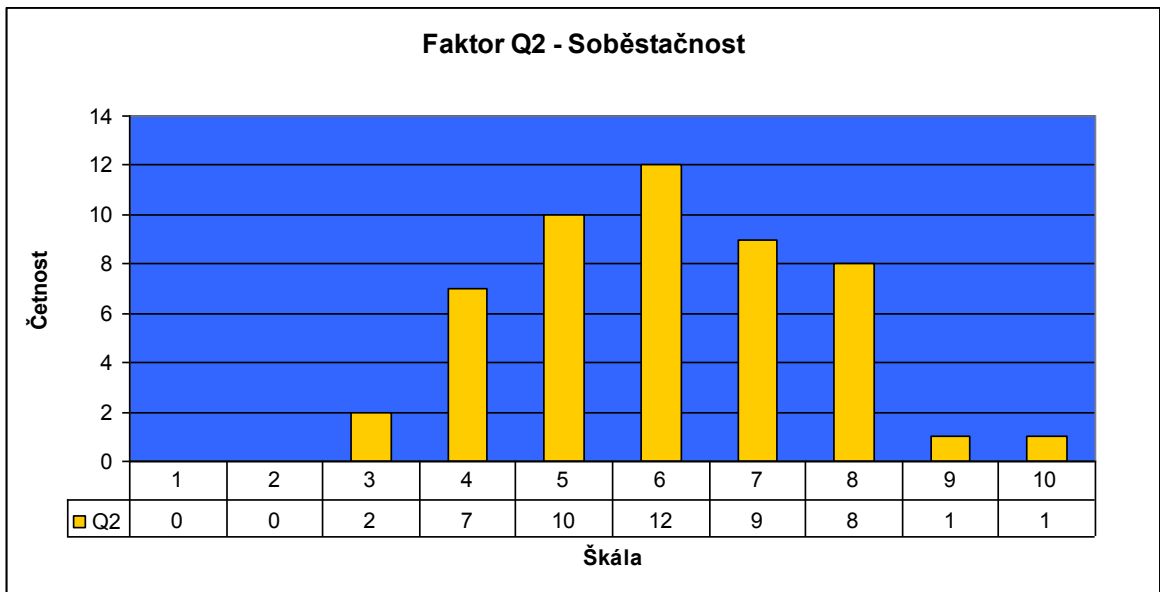
Vysoký skór – člověk přemýšlí o způsobu jak zdokonalit věci, experimentuje. Vymýšlí nové, lepší způsoby činnosti, nudí ho známá a rutinní práce. Má nové nápady. Analyticky myslí.

Nízký skór – upřednostňuje tradiční způsob pohledu na věc. Nemá rád změnu. Vykonávání rutinní práce, kterou dobře znají jim přináší pocit jistoty a důvěry. Nemají rádi lidi, kteří jsou jiní než oni sami. Mají za to, že více problémů vzniká ze zpochybňování vyhovujících metod a snahy změnit je než z odmítání nových slibných přístupů.

Pouze pět řidičů z této skupiny je schopno analytického myšlení, přinést do práce nové myšlenky.

Cílová skupina se pohybuje kolem průměru a v mírně podprůměrném skóru. Dva řidiči dokonce vykazují extrémní skór, což znamená naprostou neochotu učit se nové věci, schopnost dobře vykonávat jenom zaběhnutou práci. Pokud firma chce s takovými řidiči pracovat, měla by je na seminářích a školeních více informovat o činnosti firmy, především o nových záměrech, a tím je motivovat k podpoře svých cílů.

Graf č. 14 Faktor Q2 – Soběstačnost



Faktor Q2 vyjadřuje tendenci udržování kontaktů nebo blízkých vztahů s druhými.

Lidé s vysokým skórem si vychutnávají čas strávený o samotě a rozhodují sami za sebe. Rádi pracují sami, pracovat s druhými lidmi pro ně představuje problém. Může pro ně být těžké požádat o pomoc, když ji nutně potřebují.

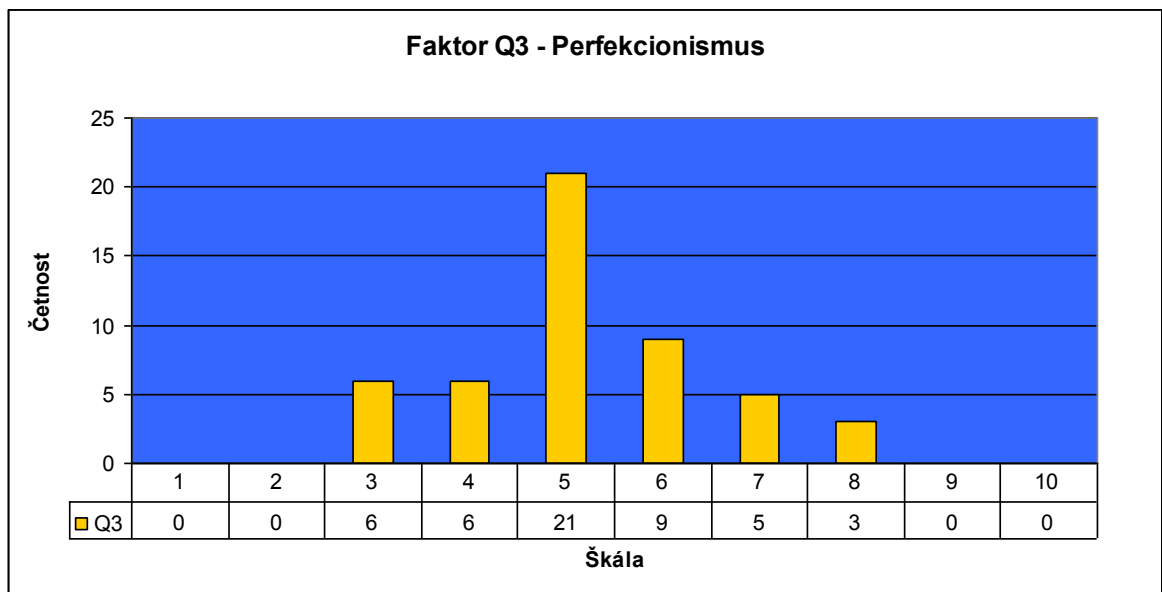
Lidé s nízkým skórem jsou orientováni na skupinu. Upřednostňují pobyt mezi lidmi a rádi dělají věci spolu s druhými. Dávají přednost hraní týmových her nebo her se spoluhráči. Mohou mít však problém v okamžiku, kdy je pomoc nedostupná nebo ve kterých jiní poskytují nedostatečná usměrnění nebo rady.

Řidiči, kteří dosáhli nižšího skóru než průměrného jsou dobří pro týmovou práci.

Testovaná skupina se pohybuje kolem průměrných hodnot. V dopravě to znamená, že jsou schopni pracovat jak samostatně tak v týmu. Jsou tedy všestranní.

Ty řidiče, kteří vykazují nadprůměrné až extrémní hodnoty je nutné konkretizovat a znát. Nejsou příliš vhodní pro sestavování dvoučlenných osádek, protože lepší výsledky dosahují při samostatných činnostech.

Graf č. 15 Faktor Q3 Perfekcionismus

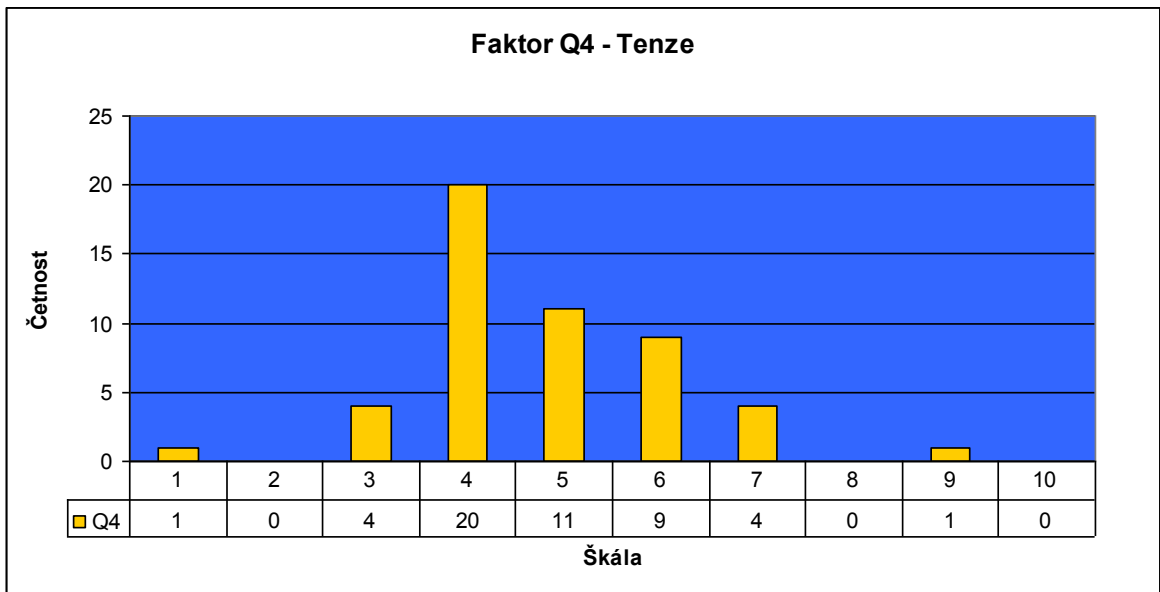


Ti, kteří dosahují vysoký skór, chtějí dělat věci správně. Mají tendenci organizovat, udržovat věci na svém místě. Všechno plánují dopředu. Je pro ně těžké zabývat se nepředvídatelnými věcmi. Nejpříjemněji se cítí v organizovaných akcích. Udržují věci v dokonalém pořádku, jsou přesvědčeni, že všechno co dělají musí udělat dokonale.

Ti, kteří dosahují nízký skór nechávají věci náhodě, nejpříjemněji se cítí v neorganizovaném prostředí. Mohou být vnímáni jako lhostejní, neorganizovaní nebo nepřipravení. Pokud nemají motivaci neplánují. Nevadí jim nepořádek, mají dojem, že některé věci nemusí být udělány tak pečlivě jako jiné.

Většina řidičů u tohoto faktoru dosáhla průměrného výsledku, to je pozitivní pro danou činnost řidiče. Cílená motivace pro plnění úkolů by mohla znamenat zlepšení jejich práce. Je možno je motivovat formou benefitů, které firma poskytne, pokud splní určité ukazatele.

Graf č. 16 Faktor Q4 - Tenze



Škála se týká nervového napětí.

Lidé s vysokým skórem mají tendenci neúnavně něco dělat a být neklidní, když jsou nuceni čekat. Určité množství napětí je pozitivní, motivuje k činům. Naopak vysoké napětí může vést k neklidu a iritabilitě. Vysoká tenze může zabránit sebekontrolě a může překážet efektivní činnosti. Někdy je potřeba odhalit zdroj napětí, protože je třeba určit, zda se jedná o tenzi charakteristickou pro daného člověka nebo o tenzi, která má příčinu v aktuální životní situaci.

Lidé s nízkým skórem, jsou uvolnění a klidní. Jsou trpěliví, nemají rádi změnu. Nízká tenze může způsobit, že je těžké je motivovat. Nejsou náchylní k neklidu a nejsou netrpěliví, pokud jsou nuceni čekat. Frustrovanými se stávají až po dlouhém čase.

Testování řidiči z hlediska tenze vykazují průměrné a mírně podprůměrné výsledky. V dopravě je tento výsledek příznivý, řidiči jsou klidní v silničním provozu rozvážní, neměli by mít nehody. Nevyvolávají konflikty, jsou ochotni spolupracovat.

Ve skupině jsou dva řidiči s extrémními skóry a ty je třeba konkretizovat, protože u jednoho lze organizačně experimentovat a u druhého nikoliv.

6.8. Průměrné skóry primárních faktorů u testované skupiny

V tabulce jsou porovnány průměrné skóry primárních faktorů s normami Šestnáctifaktorového dotazníku 16 PF R. B. Cattella. Dále jsou zde uvedeny směrodatné odchylky od průměru (s) u jednotlivých faktorů a testové kritérium(t)

Tab. č. 7 Porovnání průměrných skóre testované skupiny s normami 16 PF Cattell

Faktor	Norma 16 PF Cattell	Testovaná skupina řidičů				
		Průměrný skór	Mediám	Modus	Směrodatná odchylka	Testové kritérium
A	5,55	5,18	5	6	1,587	1,649
B	5,51	3,94	4	3 a 4	1,932	5,745
C	5,60	5,20	5	4	1,525	1,854
E	5,74	5,10	5	6	1,315	3,441
F	5,65	5,50	5,5	5 a 6	1,322	0,802
G	5,33	4,98	5	4 a 5	1,482	1,67
H	5,61	5,42	5	4	1,602	0,839
I	5,33	4,92	5	6	1,688	1,717
L	5,67	5,90	6	5 a 6	1,656	0,982
M	5,58	5,78	5	6	1,475	0,959
N	5,49	5,54	6	6	1,411	0,251
O	5,42	5,18	5	5	1,355	1,252
Q1	5,55	4,58	5	5	1,617	4,242
Q2	5,42	6,04	6	6	1,801	2,434
Q3	5,42	5,18	5	5	1,309	1,296
Q4	5,37	4,78	4,5	4	1,418	2,941

Tabulková hodnota $t_{0,05}(49) = 2,009$

Z porovnání vypočítané hodnoty t s tabulkovou hodnotou $t_{\alpha}(v)$ je patrné, že při hladině významnosti $\alpha=0,05$ nulovou hypotézu zamítáme u faktorů, kde platí $t > t_{\alpha}(v)$.

Testovaná skupina se statisticky významně liší od norem 16 PF Cattellova dotazníku u faktorů:

B – Usuzování

E – Dominance

Q1 – Otevřenost ke změnám

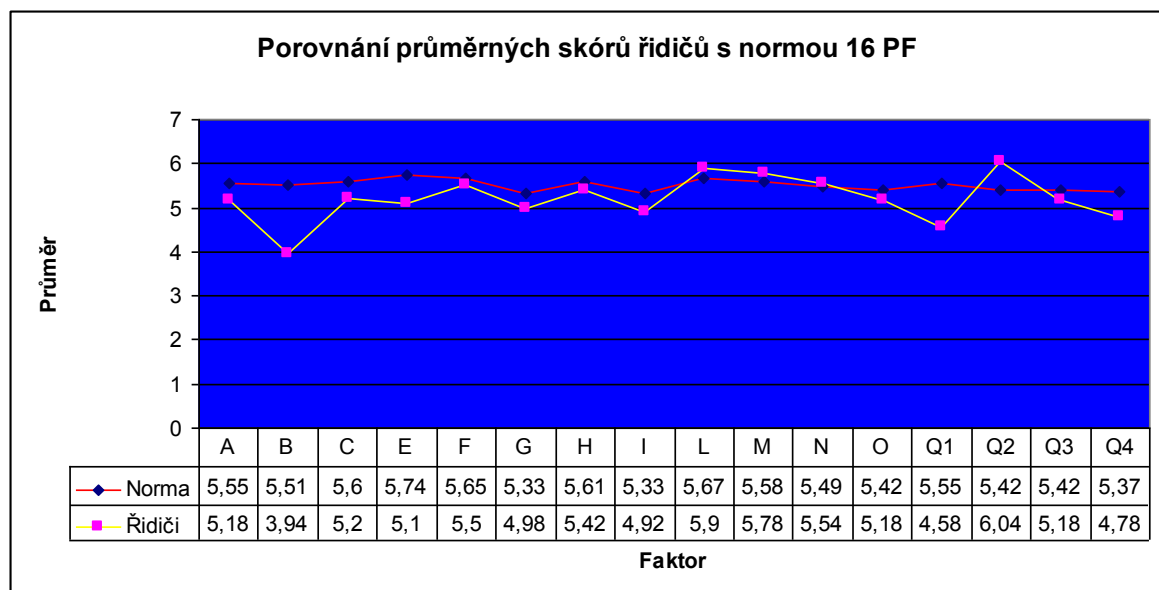
Q2 – Soběstačnost

Q4 – Tenze

Pokud platí $t < t_{\alpha}(v)$, pak nulovou hypotézu přijímáme.

Testovaná skupina se od norem u ostatních faktorů statisticky významně neliší.

Graf č. 17 Porovnání průměrných skóre řidičů s normou 16 PF



Z výsledku průzkumu vyplývá, že testovaná skupina (řidiči kamionu) vykazuje ve většině faktorů průměrné hodnoty, které se významně neliší od norem osobnostního dotazníku 16 PF R.B. Cattella. Průměrné hodnoty u těchto faktorů postačují k dobrému zvládnání povolání řidiče kamionové dopravy.

S výsledky u faktorů, kde byly vykázány statisticky významné rozdíly oproti normám 16 PF Cattell, je nutné dále pracovat. Cíleně se zaměřit na jedince testované skupiny a vyčlenit je pro konkrétní činnosti, které jsou z hlediska jejich osobnosti přijatelné. To by se mohlo týkat nových a dalších druhů přeprav, sestavování jednočlenných a dvoučlenných osádek.

Diskuse

Cílem diplomové práce byl rozbor psychologického profilu řidiče kamionové dopravy. Použila jsem Šestnáctifaktorový dotazník 16 PF R.B. Cattella. Oslovila jsem padesát řidičů mezinárodní kamionové dopravy dopravních společností. Cattellův dotazník je vhodný pro výběr pracovníků a jejich využití v dopravě.

Využila jsem možnosti oslovit dvě skupiny řidičů (jedna ze Středočeského a jedna z Pardubického kraje) v rámci pravidelného ročního sedmihodinového školení. Řidiči vyplňovali písemnou formu testu, což by jim mělo trvat 35 – 50 min. Tento limit jim k vyplnění testu postačoval a vyplňovali ho s chutí. Bylo však patrné, že po sedmi hodinách školení jsou unavení a testových otázek je mnoho.

Tato skutečnost se mohla projevit na výsledcích výzkumu. Mohlo se to projevit právě u faktoru B – Usuzování, kdy testovaná skupina řidičů vykazuje spíše podprůměrné výsledky. Tato skutečnost mohla ovlivnit i hodnocení indikátoru odpověďového stylu INF – Málo časté odpovědi, kdy sedm řidičů volilo střední odpovědi i na otázky, u kterých se mohli jednoznačně rozhodnout.

Zaměřila jsem se na hodnocení primárních faktorů a jejich rozbor. Průměrné skóry testované skupiny u jednotlivých faktorů jsem porovnávala s normou 16 PF Cattella. Pomocí Studentova t- testu jsem zjistila, že se testovaná skupina řidičů statisticky významně liší od norem 16 PF u faktorů B (Usuzování), E (Dominance), Q1 (Otevřenost ke změnám), Q2 (Soběstačnost) a Q4 (Tenze). U ostatních faktorů statisticky významný rozdíl nebyl prokázán. V testované skupině nejsou řidiči, kteří by byli nezpůsobilí vykonávat profesi řidiče.

Hlavní část výzkumu byla věnována rozboru výsledků, kterých bylo dosaženo v jednotlivých primárních faktorech. Těchto výsledků mohou využít majitelé dopravních firem. Získají přehled o kvalitě řidičů, které zaměstnávají a kteří se pohybují po pozemních komunikacích celé Evropy.

Rozbor jednotlivých faktorů jim umožní rozhodování o obsazení vozidel podle druhu, složitosti a režimu dopravy vhodnými řidiči. Zároveň těchto poznatků využije při sestavování dvoučlenných osádek. Nevhodné složení osádky vozidla může být stresujícím faktorem pro jednoho či druhého řidiče. Majitel bere v úvahu i to, že jeden z řidičů musí být vedoucí a mít větší míru odpovědnosti. V jiných případech kombinuje řidiče, kteří se dokáží orientovat v novém prostředí s těmi, kteří se nových věcí bojí. Většinou se jedná o řidiče mezinárodní dopravy, jde tedy o řidiče, kteří spolu musí vydržet i několik dní.

U některých vlastností vykazuje testovaná skupina extrémní skóry. Tyto řidiče musí majitel firmy znát, aby eliminoval nebo maximálně snížil riziko problémů v samotném silničním provozu.

Z dosažených výsledků výzkumu vyplývá pro majitele dopravní firmy potřeba zaměřit se na cílené pravidelné vzdělávání řidičů.

Vzdělávání by mělo být zaměřeno na:

- nové vnitrostátní a mezinárodní předpisy
- teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné jízdy
- prevence a řešení mimořádných událostí v silničním provozu
- novela vyhlášky o povinné výbavě automobilů
- zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu (nebezpečí pracovních úrazů a jejich příčiny, bezpečnost při manipulaci s náklady, používání ochranných pomůcek, zdravá výživa, příčiny a účinky únavy a stresu, rizika spojená s alkoholem, drogami a léky za volantem).

V další době, bych se zaměřila hlavně za zaměstnance, kteří vykazují u některých faktorů nežádoucích extrémních skóre. Tyto hodnoty vypovídají o rizikovém dopravním chování. Pro potvrzení výsledků bych provedla u těchto vybraných pracovníků nebo u celé skupiny opakovaný test a provedla bych srovnání obou výsledků.

Tentokrát bych upřednostnila zadání testu na začátku školení, abych předešla jejich únavě. Vyhnula bych se tak možnosti, že výsledky testu budou mírně zkreslené.

Závěr

Byla ověřena hypotéza: Průměrné skóry jednotlivých faktorů testované skupiny se statisticky významně neliší od norem Šestnáctifaktorového dotazníku 16 PF R.B. Cattella.

Testovaná skupina se statisticky významně liší od norem 16 PF Cattellova dotazníku u faktorů:

B – Usuzování (hodnoty jsou podprůměrné)

E – Dominance (hodnoty jsou mírně podprůměrné)

Q1 – Otevřenost ke změnám (hodnoty jsou podprůměrné)

Q2 – Soběstačnost (vykazuje nadprůměrné hodnoty)

Q4 – Tenze (hodnoty jsou podprůměrné)

U ostatních faktorů se testovaná skupina od norem statisticky významně neliší.

Řidiči kamionu v této skupině vykazují ve většině faktorů průměrné hodnoty, které se významně neliší od norem osobnostního dotazníku 16 PF R.B. Cattella. Průměrné hodnoty u těchto faktorů postačují k dobrému zvládnání povolání řidiče kamionové dopravy.

Tam, kde se vyskytují extrémní hodnoty jednotlivých faktorů, které by mohly znamenat rizikové dopravní chování řidičů, je třeba se zaměřit na prevenci a vzdělávání. Věnovat se zejména pravidlům silničního provozu, teorii řízení a zásad bezpečné jízdy.

Souhrn

Osobnost je dynamická struktura, která se neustále vyvíjí. Lidé se od sebe navzájem liší svým chováním a jednáním. Vnitřní a vnější podmínky tohoto rozdílného chování a jednání analyzuje psychologie osobnosti.

Vlastnosti osobnosti jsou definovány jako formy stálějšího reagování určitým směrem a jistým způsobem. Z vnitřních a vnějších charakteristik vychází psychologie při popisu osobnosti. Moderním přístupem k popisu osobnosti je faktorová analýza. Ta osobnost zkoumá pomocí omezeného počtu osobnostních vlastností, které člověka charakterizují.

Řidič profesionál během své jízdy vykonává mnoho operací, zpracovává podněty z vnějšího prostředí. Tyto podněty musí v krátkém čase zpracovat a vyhodnotit, zvládnout nepravidelnost jízdního režimu, pracovat za každého počasí, ve dne v noci a za rizikových podmínek. To vše vyžaduje mimořádnou odpovědnost. Při špatném vyhodnocení podnětů může dojít k dopravní nehodě.

Řízení motorového vozidla je náročnou činností. Pro řidiče je důležitý dobrý zdravotní stav, vyrovnaná osobnostní struktura, emotivní stabilita, sebedůvěra, odolnost vůči stresu. Řidič musí neustále myslet na druhé, za druhé i za sebe. Musí počítat s chybami druhých, musí umět předvídat, jezdit defenzivně.

Při defenzivní jízdě řídí řidič vozidlo tak, aby včas reagoval na krizové situace a tím zabránil vzniku dopravní nehody. V neodvratných případech je řidič na krizovou situaci připraven a svým jednáním může minimalizovat následky dopravní nehody.

Aplikovanou psychologickou disciplinou, která se zabývá expertizou a poradenstvím při výběru řidičů, je dopravní psychologie. Má velký podíl na prevenci silniční dopravní nehodovosti. Řidiči z povolání jsou povinni ze zákona podrobit se dopravně psychologickému vyšetření. Jeho cílem je vyloučit z dopravy osoby s poruchami osobnosti a s nedostatečnými schopnostmi.

Profesionální řidič většinu své pracovní doby tráví řízením auta a tím je vystaven psychické zátěži neustále. Během jízdy řidiče ohrožuje i únava nebo stres.

Monotónnost a neomezené trvání řízení způsobuje výrazné snížení pozornosti a únavu řidiče. Někteří zkušení řidiči na sobě příznaky únavy dokáží poznat včas a jízdu přerušit, většina řidičů tuto schopnost nemá. Režim práce a odpočinku je regulován zákonem.

Stresorem pro řidiče může být cokoli - hluk, nespavost, přeplněný díř, nespokojenost, deprese, nejistota, milostné problémy, přepracování, strach nebo vzrušení. Stresorem může být i oslnění protijedoucím automobilem, hluk, dusno v kabině, nepříjemný telefon, rozčilující zpráva v rádiu, nebo společnost druhého řidiče (střídače), se kterým si nerozumí.

Řidič, který chce bezpečně řídit vozidlo musí být v pořádku, jak po stránce tělesné, tak po stránce psychické. Psychický stav řidiče se zhoršuje, pokud užívá návykové látky. Takový

řidič není schopen řídit motorové vozidlo. Nejčastěji užívanou návykovou látkou je alkohol. Stále ve větší míře se vyskytují i řidiči, kteří užívají nelegální drogy. Mezi návykové látky patří i káva a tabák.

Řidič kromě smyslových a tělesných předpokladů musí pro úspěšné vykonávání své práce mít i předpoklady osobnostní. Osobnost řidiče ovlivňuje styl řízení vozidla, jeho dopravní chování. Některé osobnostní vlastnosti řidičů znamenají riziko pro ostatní účastníky silničního provozu i pro ně ostatní.

Cílem výzkumu je rozbor psychologického profilu řidiče kamionové dopravy. Výzkum probíhal ve skupině padesáti profesionálních řidičů kamionové dopravy, kteří byli osloveni v rámci sedmihodinového, pravidelného, ročního školení řidičů. Výzkum byl zaměřen na řidiče, zaměstnance dopravních společností, kteří provádějí mezinárodní dopravu. Jsou to řidiči starší 21 let.

Ve výzkumu byla použita pátá revize Šestnáctifaktorového osobnostního dotazníku 16 PF R.B. Cattella. Ten je nejčastěji využíván v poradenské psychologii a je možno ho použít při výběru pracovníků v dopravě.

Cattellův dotazník identifikuje primární složky osobnosti faktorovou analýzou, která popisuje lidské chování. Normalizační vzorek tvořilo 2500 osob. Jednotlivé primární faktory jsou označeny písmeny (např. Faktor A) a zároveň jsou pojmenovány popisněji (např. Vřelost). Primární faktory se shlukují do osobnostních oblastí, které jsou nazvány globálními faktory.

Výsledky výzkumu jsou porovnány s normou 16 PF. Pro ověření hypotézy o statisticky významném rozdílu mezi průměrnými skóry testované skupiny řidičů a normou 16 PF je použit Studentův t-test.

Testovaná skupina řidičů kamionu vykazuje ve většině faktorů průměrné hodnoty, které se významně neliší od norem osobnostního dotazníku 16 PF R.B. Cattella. Průměrné hodnoty u těchto faktorů postačují k dobrému zvládnutí povolání řidiče kamionové dopravy.

U faktorů B (Usuzování), E (Dominance), Q1 (Otevřenost ke změnám), Q2 (Soběstačnost), Q4 (Tenze) se testovaná skupina řidičů statisticky významně odlišuje od hodnot normy Cattellova dotazníku 16 PF.

Výsledky primárních faktorů jsou interpretovány současně s grafickým znázorněním. Každá škála faktoru je reprezentována určitým počtem řidičů. Z rozložení četností podle jednotlivých škál, lze vyhodnotit osobnostní strukturu testované skupiny a její dopravní chování v silničním provozu.

Výsledky výzkumu mohou být využity v dopravní firmě k získání přehledu o kvalitě osobnostních vlastností řidičů, kteří se pohybují po silnicích Evropské unie.

Použitá literatura:

- Drapela, V.J.: Přehled teorií osobnosti. Praha, Portál, 1998.
- Havlík, K.: Psychologie pro řidiče. Praha, Portál, 2005.
- Hošek, V.: Psychologie odolnosti. Praha, Karolinum, 1999.
- Nakonečný, M.: Psychologie osobnosti. Praha, Academia, 1998.
- Smékal, V.: Pozvání do psychologie osobnosti, Člověk v zrcadle vědomí a jednání, Brno, Barrister & Principal, 2007.
- Svoboda, M.: Psychologická diagnostika dospělých. Praha, Portál, 2005.
- Štablová, R.: Drogy v silniční dopravě. Praha, Policejní akademie České republiky, 2003.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J.: Psychologie v dopravě. Praha, Karolinum, 2003.
- Reiterová, E.: Statistické metody pro studenty kombinovaného studia psychologie. Olomouc, Univerzita Palackého, 2004.
- Rothengatter, T., Huguenin, R.D.: Traffic and transport psychology. London, Elsevier, 2004.
- Dorn, L.: Driver behaviour and training – Vol. 2. , Hampshire, Ashgate Publishing Limited, 2005.
- Řidičova knihovna, Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, 2008.
- Nová pravidla silničního provozu - Novelizovaná pravidla v zákoně č.361/2000 Sb.
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., Vyhláška č. 168/2002 Sb., Vyhláška č. 277/2004 Sb.,
Zákon č. 215/2007 Sb.
- Macků, I.: Profesionální řidič a zdroje zátěže. Centrum dopravního výzkumu Brno, září 2005 Zdroj: <http://www.czrso.cz/index.php?id=157>
- Horáková, M. : Stres za volantem. Centrum dopravního výzkumu Brno, červenec 2009
Zdroj: <http://www.czrso.cz/index.php?id=527>
- Horáková, M. Výzkum strategií zvládnání stresu a jejich vztah k dalším charakteristikám u řidičů záchranné služby. E – psychologie, 2009, roč.3, č.2,s.10 – 20.
Zdroj: <http://e-psycholog.eu/pdf/horakova.pdf>
- Weinberger, J.: Současný stav projektu DRUID – pod jakým vlivem jezdí řidiči na silnicích Evropy? Zdroj http://www.profiautoskoly.cz/dokumenty/zpravodaj_17.pdf
- Havlík, K.: Nové poznatky z dopravně psychologických vyšetření pro personální práci.
Zdroj http://www.profiautoskoly.cz/dokumenty/zpravodaj_17.pdf

Seznam příloh

1. Tab. č. 8 Výsledky jednotlivých testů převedené z hrubých skóreů na stenové skóreů
2. Tab. č. 9 Vyhodnocení testované skupiny dle četností jednotlivých škál a fakt
3. Podklad pro zadání bakalářské práce
4. Abstrakt diplomové práce
5. Abstrakt v českém jazyce
6. Abstrakt v anglickém jazyce

Příloha č. 1

Tab. č. 8 Výsledky jednotlivých testů převedené z hrubých skóreů na stenové skóreů

Test č.	Faktor															
	A	B	C	E	F	G	H	I	L	M	N	O	Q1	Q2	Q3	Q4
1	4	5	5	6	6	4	6	6	6	6	6	5	5	7	6	7
2	6	5	5	7	8	4	6	3	4	6	7	3	6	5	7	4
3	5	5	7	6	4	5	5	3	6	5	6	3	5	6	3	3
4	6	3	4	5	6	7	7	7	4	6	4	4	5	5	5	4
5	6	3	7	6	5	6	8	4	4	3	7	6	6	6	5	4
6	3	4	3	8	6	3	4	3	5	8	5	7	5	8	5	6
7	5	3	4	6	6	7	5	6	5	6	6	6	7	5	5	4
8	4	4	4	5	6	4	5	5	7	7	6	5	4	5	3	4
9	8	3	9	6	4	1	6	3	5	7	6	3	8	8	6	1
10	6	4	5	6	6	3	3	10	5	5	6	5	4	7	6	5
11	6	6	5	6	6	5	6	7	7	7	5	5	6	4	3	4
12	7	4	6	6	5	5	4	6	5	4	8	4	3	7	5	4
13	6	4	6	7	7	4	7	9	10	6	7	6	7	4	7	5
14	4	3	3	3	4	5	4	4	5	7	7	7	1	5	4	7
15	6	3	5	4	9	4	8	4	4	4	3	4	7	5	3	4
16	7	4	4	5	7	6	7	3	9	7	4	7	6	3	5	5
17	8	1	6	6	5	6	5	7	4	4	3	5	5	7	8	3
18	7	5	9	7	7	9	9	3	6	3	3	4	7	4	8	4
19	4	3	4	7	5	7	5	5	4	6	4	5	4	8	5	7
20	3	4	5	4	5	5	4	4	4	6	6	4	6	7	6	6
21	6	10	4	4	5	4	2	6	4	7	6	5	5	7	4	5
22	5	5	9	7	7	6	8	6	6	4	3	5	5	5	5	3

Test č.	Faktor															
	A	B	C	E	F	G	H	I	L	M	N	O	Q1	Q2	Q3	Q4
23	5	5	7	5	4	3	4	8	5	7	7	2	4	6	4	6
24	4	4	6	3	6	5	5	4	4	5	6	5	3	5	6	6
25	6	3	4	6	5	5	5	3	8	6	6	5	3	8	6	6
26	4	3	7	4	5	4	4	4	5	8	6	5	5	5	5	6
27	5	4	4	3	5	5	4	5	5	6	6	4	3	6	4	5
28	8	3	5	7	5	6	7	6	6	5	5	5	6	4	4	4
29	2	4	5	3	4	5	6	6	6	7	6	5	3	6	5	6
30	3	1	6	5	5	7	7	6	6	5	6	5	4	6	7	4
31	3	5	6	7	6	8	4	6	6	4	6	5	4	4	5	5
32	4	3	5	6	6	5	6	4	6	6	6	5	5	8	5	4
33	6	4	5	6	6	4	5	5	7	7	6	6	6	7	5	4
34	6	3	5	4	7	4	4	3	8	5	7	7	3	6	5	5
35	4	3	5	4	5	5	4	6	6	4	6	5	5	6	5	4
36	7	3	4	4	6	3	6	3	8	7	5	5	3	5	5	4
37	6	3	6	4	4	4	6	3	5	6	7	4	3	6	3	5
38	6	8	9	6	6	7	8	3	5	3	3	4	6	3	7	3
39	2	5	4	4	1	6	2	4	7	6	8	7	1	9	7	4
40	5	4	5	5	6	7	5	6	6	5	7	4	5	7	5	5
41	7	4	3	5	5	5	4	4	7	5	3	6	3	8	6	4
42	3	4	6	5	5	4	5	6	5	5	4	5	5	8	3	4
43	5	4	4	5	5	4	4	6	8	8	6	6	3	6	5	9
44	2	6	4	4	5	5	4	5	7	8	5	5	5	10	4	7
45	5	4	4	4	6	5	6	6	7	6	5	5	5	6	5	5
46	5	3	5	5	4	7	5	4	8	6	5	6	3	8	6	4

Test č.	Faktor															
	A	B	C	E	F	G	H	I	L	M	N	O	Q1	Q2	Q3	Q4
47	6	6	4	3	7	4	8	4	7	6	5	8	3	4	6	6
48	7	3	4	2	6	4	6	6	6	8	5	6	5	7	5	5
49	7	2	5	6	7	5	7	3	4	5	5	9	6	4	5	4
50	4	4	4	5	4	4	4	4	8	6	8	8	5	6	8	6

Příloha č. 2

Tab. č. 9 Vyhodnocení testované skupiny dle četností jednotlivých škál a faktorů

Škála	Četnost faktorů															
	A	B	C	E	F	G	H	I	L	M	N	O	Q1	Q2	Q3	Q4
1	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1
2	3	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
3	5	17	3	6	0	4	1	12	0	3	6	3	12	2	6	4
4	9	17	16	11	8	15	14	12	10	6	4	9	6	7	6	20
5	9	8	15	11	16	15	11	5	12	10	10	21	16	10	21	11
6	14	3	8	14	16	6	10	15	12	16	19	8	9	12	9	9
7	7	0	4	7	7	7	6	3	8	10	8	5	4	9	5	4
8	3	1	0	1	1	1	5	1	6	5	3	2	1	8	3	0
9	0	0	4	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1
10	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta

Studijní program: Psychologie
Obor: PSYB
Akademický rok: 2008/2009

PODKLAD PRO ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA:	OSOBNÍ ČÍSLO:
TMEJOVÁ Jaroslava, Ing.	Uzavřená 14; Svitavy - Předměstí	I07409

NÁZEV TÉMATU ČESKY:

Psychologický profil řidiče kamionové dopravy

NÁZEV TÉMATU ANGLICKY:

Psychological profile of the TIR driver

VEDOUcí PRÁCE:

PhDr. Matúš Šucha, Ph.D. - PCH

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Dle metodiky dostupné na www.psych.upol.cz (Miovský, M.(2004). Diplomové práce v oboru psychologie. Olomouc: SDV).

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J.: Psychologie v dopravě. Praha, Karolinum, 2003.
- Havlík, K.: Psychologie pro řidiče. Praha, Portál, 2005.
- Hošek, V.: Psychologie odolnosti. Praha, Karolinum, 1999.
- Štablová, R.: Drogy v silniční dopravě. Praha, Policejní akademie České republiky, 2003.
- Rothengatter, T., Huguenin, R.D.: Traffic and transport psychology. London, Elsevier, 2004.
- Dorn, L.: Driver behaviour and training - Vol.2., Hampshire, Ashgate Publishing Limited, 2005.

PODPIS STUDENTA:

Ing. Jaroslava Tmejová

DATUM:

24. 4. 2009

PODPIS VEDOUcíHO PRÁCE:

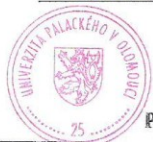
Šucha

DATUM:

24. 4. 09

PODPIS VEDOUcíHO KATEDRY:

Tmejová



PODPIS DĚKANA:

J. Hájek

Příloha č. 4

**Filozofická fakulta
Univerzity Palackého v Olomouci
Katedra psychologie**

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Jméno: Ing. Jaroslava Tmejová

Rok imatrikulace: 2007

Obor: Psychologie

Oponent:

Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha

Počet stran: 60

Název diplomové práce:

PSYCHOLOGICKÝ PROFIL ŘIDIČE KAMIONOVÉ DOPRAVY

Abstrakt diplomové práce

Cílem diplomové práce je rozbor psychologického profilu osobnosti řidiče kamionové dopravy. Výzkum je zaměřen na řidiče, zaměstnance dopravních společností, kteří provádějí mezinárodní dopravu, což jsou řidiči starší 21 let. Ve výzkumu je použita pátá revize Šestnáctifaktorového osobnostního dotazníku 16 PF R.B. Cattella. Analýza primárních faktorů osobnosti charakterizuje jejich vliv na dopravní chování řidičů. Dále jsou porovnány průměrné skóry testované skupiny s normami Šestnáctifaktorového dotazníku 16 PF R.B. Cattella. Byla ověřena a přijata hypotéza, že průměrné skóry jednotlivých faktorů testované skupiny se statisticky významně neliší od norem dotazníku 16 PF R.B. Cattella. Testování řidiči mají osobnostní vlastnosti přijatelné pro výkon povolání řidiče kamionové dopravy.

Klíčová slova: profil osobnosti, řidič kamionové dopravy, faktorová analýza, dotazník 16

PF Cattell, primární faktory

Příloha č. 5

**Filozofická fakulta
Univerzity Palackého v Olomouci
Katedra psychologie**

ABSTRACT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Jméno: Ing. Jaroslava Tmejová

Rok imatrikulace: 2007

Obor: Psychologie

Oponent:

Vedoucí práce: PhDr. Matúš Šucha

Počet stran: 60

Název diplomové práce:

PSYCHOLOGICAL PROFILE OF THE TIR DRIVER

Abstrakt diplomové práce

The aim of thesis is the analysis of the psychological profile of the truck driver. The research is focused on drivers, employees of transport companies who operate transit transport, which are twenty-one-year-old drivers and more. There the fifth revision of the questionnaire 16 PF Cattell is used in the research. The analysis of primary factors of personality characterizes their influence on travel behaviour of drivers. Next the average scores of the tested group are compared with the standards of the questionnaire 16 PF Cattell there. The hypothesis was attested and accepted that the average scores of single factors of the tested group are not in contrast so much with the standards of the questionnaire 16 PF Cattell. The tested drivers have soft skills which are acceptable for the function of the truck driver.

Keywords: character profile, truck driver, factor analysis, questionnaire 16 PF Cattell, primary factors