

Univerzita Palackého v Olomouci

Filozofická fakulta

Katedra psychologie

Osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů

Personality characteristics of motorcycle drivers



Magisterská diplomová práce

Autor: Michaela Macourková

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

Studijní program: Psychologie

Olomouc

2013

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem magisterskou diplomovou práci na téma: Osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V dne Podpis

Poděkování

Ráda bych poděkovala Svému vedoucímu práce PhDr. Matúši Šuchovi, Ph.D. za odborné vedení a kontrolu mé diplomové práce, dále Mgr. Daně Černochové za poskytnutí inventáře TVP, PhDr. Danielu Dostálovi, Ph.D. za pomoc se statistickým zpracováním výzkumu a v neposlední řadě Své rodině za aktivní pomoc a toleranci.

Obsah

ÚVOD	6
I. Teoretická část	
1. POJEM OSOBNOST	8
1.1. Definice pojmu osobnost	8
1.2. Vznik a vývoj osobnosti	8
1.3 Struktura a dynamika osobnosti	9
2. PĚTIFAKTOROVÝ MODEL OSOBNOSTI	10
3. VLASTNOSTI A RYSY OSOBNOSTI VE VZTAHU K DOPRAVNÍMU PROSTŘEDÍ A ŘIDIČI MOTOCYKLU	11
3.1. Temperament	11
3.2. Charakter	14
3.2.1 Dopravní charakter a chování	14
3.3. Schopnosti a vlohy	15
3.3.1 Řidičské schopnosti	15
3.4. Motivace a potřeby	16
3.4.1 Hodnoty	18
3.5. Sebepojetí, sebehodnocení a seberegulace	19
3.6. Role a identity	20
3.7. Emoce a emocionalita	20
3.7.1 Úzkost, strach	22
3.7.2 Potřeba vzrušení, adrenalinu	22
3.7.3 Agresivita a agrese	23
4. STRES A ZÁTĚŽOVÉ SITUACE V DOPRAVNÍM PROSTŘEDÍ	25
4.1 Únava a denní biorytmy	26
5. SOCIÁLNÍ SKUPINA A VZTAHY	28
6. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE OBECNĚ	30
6.1 Dopravní systém	30
6.2 Osobnost řidiče	31
6.3 Dopravní nehoda	31
7. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE MOTOCYKLU	32
7.1 Historie motocyklů	32
7.2 Typy motocyklů	33

7.3 Výběr motocyklu.....	35
7.4 Specifika jízdy na motocyklu.....	35
7.4.1 Jízda se spolujezdcem.....	36
7.4.2 Jízda ve skupině.....	37
7.5 Ženy a motocykly.....	37
8. NEHODOVOST ZAMĚŘENÁ NA MOTOCYKLY.....	39
8.1. Nejčastější příčiny a typické nehody motocyklů.....	39
8.2. Bezpečná jízda na motocyklu a prevence.....	40
II. Výzkumná část	
1. VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍL VÝZKUMU.....	44
2. FORMULACE VÝZKUMNÝCH HYPOTÉZ.....	44
3. METODY ZÍSKÁVÁNÍ DAT.....	47
4. ETIKA VÝZKUMU A VÝZKUMNÝ SOUBOR.....	50
4.1 Výzkumný soubor a metody jeho výběru.....	50
4.1.1 Charakteristika výzkumného souboru.....	50
5. METODY ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZY DAT.....	54
6. VÝSLEDKY VÝZKUMU.....	55
6.1 K platnosti hypotéz.....	57
7. DISKUZE.....	60
ZÁVĚRY.....	62
SOUHRN.....	63

Seznam literatury a použitých zdrojů

Příloha č. 1: Abstrakt v českém jazyce

Příloha č. 2: Abstrakt v anglickém jazyce

Příloha č. 3: Zadání práce STAG

Příloha č. 4: Fotografie typů motocyklů

Příloha č. 5: Ukázka profilu rizikového motocyklisty

Úvod

Téma práce jsem si vybrala z několika různých důvodů. Prvním byl můj osobní zájem zjistit o motorismu a motocyklech něco víc (je to dle mého názoru zajímavá oblast), druhým důvodem byly různé poznámky a mýty, které kolují mezi „nemotocyklovými“ lidmi (ke kterým se sama také řadím). Chtěla jsem zjistit, zda je na tom něco pravdy anebo jsou to jen ničím nepodložené předsudky. Přiblížit si motocyklový svět jako takový. Také prací a výzkumů na toto téma není mnoho. Navzdory tomu se o této oblasti často mluví a většinou ne v pozitivním světle.

Teoretická část práce se bude zabývat pojmem osobnost v psychologii, její definicí, vznikem, vývojem, strukturou i dynamikou. Dále chci nastínit další vlastnosti a rysy osobnosti jak obecně, tak jako vztahující se k řidičům a řidičům motocyklů. Zmíním také jedince v roli řidiče obecně, rozdělení motocyklů podle typu, jejich historii či problematiku řízení a jízdy na motocyklu. Další kapitolou bude také nehodovost těchto řidičů, statistiky týkající se nehodovosti motocyklistů a možnosti prevence.

V praktické části jsem se zaměřila na zjišťování některých rizikových osobnostních vlastností řidičů, které by mohly souviset například se zvýšenou nehodovostí, rozdíly mezi věkovými skupinami či zkušenostmi těchto řidičů. Proměnné, které budu také sledovat jsou např. pohlaví, věk, profese, rodinný stav, potomci, typ a počet motocyklů, zkušenosti (najaté km), motivace, osobnostní charakteristiky. Měřit budu formou kvantitativní analýzy pomocí vlastního utvořeného dotazníku, nestandardizovaného dotazníku TVP zachycující osobnostní rysy vzhledem k dopravě (momentálně se tvoří normy pro českou populaci) a standardizovaného osobnostního dotazníku NEO-FFI.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. POJEM OSOBNOST

Jelikož je tato práce zaměřena především na osobnost řidiče motocyklu, přijde mi vhodné na začátek objasnit, co to pojem osobnost je a jeho další souvislosti.

1.1 DEFINICE OSOBNOSTI

Definic osobnosti člověka existuje obrovské množství, většina z nich je koncipována jako výčet těch nejpodstatnějších znaků osobnosti. Osobnost lze chápat jako určitý způsob prožívání, uvažování a chování a s tím související a vyplývající vztah s okolním prostředím (Vágnerová, 2010). A nejen s okolním prostředím, ale také vztah a vnímání sebe sama. Osobnost jako taková zachycuje podstatu jedinečnosti každého člověka. L. A. Pervin (1996, cit. Blatný a kol., 2010, 12) osobnost definuje jako „ty charakteristiky člověka, které jsou podkladem konzistentních vzorců chování, přičemž těmito charakteristikami rozumí myšlenky, city a pozorovatelné chování.“

Osobnost je produktem vnitřní organizace duševního života jedince na základě jeho zkušenosti. Přesněji podle H. Mogela (1985, 99, cit. Nakonečný, 1998, 500): „všechny zkušenosti, které lidé činí, psychicky zpracovávají na základě systému intrapsychicky organizovaných kritérií pro hodnocení současných, jakož i budoucích očekávaných událostí a situací“. Tzn., že v určité situaci probíhá prožívání a také chování v závislosti na již získaných zkušenostech a obráceně, nově získané zkušenosti v určité situaci mají vliv na hodnocení dalších situací. A osobnost řidiče motocyklu je, troufnu si říci, nejvýznamnější složkou ovlivňující jeho chování v dopravním prostředí.

1.2 VZNIK A VÝVOJ OSOBNOSTI

Na vzniku osobnosti se podílí dědičné dispozice a také působení vnějších činitelů (např. výchova), konečná podoba lidské osobnosti závisí na jejich vzájemné interakci. Jelikož se tato míra vzájemného vlivu biologických a sociálních faktorů u každé osoby liší, je tím pádem každá osobnost naprosto jedinečná. Vznik naší osobnosti je také propojen se vznikem a vývojem našeho já. Osobností se člověk nerodí, ale stává a ego se stává hlavním stavebním kamenem duševního života člověka. Nejprve se u dítěte rozvíjí vědomí tělového já (to jak se vyděluje od světa okolo) a později vědomí sociálního já, díky němuž dítě začíná chápat svou identitu, a také že je jiné než ostatní (Nakonečný, 2000).

Stejně jako vznik, tak i vývoj osobnosti je úzce spojen s působením vnějších a vnitřních činitelů a neprobíhá zcela rovnoměrně. Pod pojem vývoj můžeme zařadit pojmy růst a zrání. Růst představuje kvantitativní vývojové změny, jako je např. růst orgánů, tedy tělesné změny. Naproti tomu zrání neboli maturace je chápáno ve smyslu kvalitativních změn. V některých vývojových obdobích převažují změny kvantitativní, v jiných se zase projevují výrazněji změny kvalitativní, ty představují proces zrání. Vývoj představuje specifické chování a psychiku jedince v těchto jeho různých životních etapách (Kohoutek, 2000). Veškeré vývojové změny osobnosti člověka jsou neopakovatelné a nevratné.

1.3 STRUKTURA A DYNAMIKA OSOBNOSTI

Strukturu osobnosti můžeme chápat jako určitý systém, jde o uspořádání jednotlivých prvků (vlastností, rysů osobnosti), které je relativně neměnné, stabilní a u každého jedince specifické. Tyto prvky neboli psychické vlastnosti daného jedince mohou tvořit různé skupiny podle svého fungování a ty opět mohou utvářet jednotlivé typy osobnosti (Nakonečný, 1998). Do těchto relativně stálých struktur osobnosti patří např. temperament, schopnosti, charakter, motivační systém (Záhorská, 2007).

Osobnost můžeme chápat jako dynamickou strukturu, ve které figurují a působí „síly“. Tyto síly pak uvádějí do pohybu lidské prožívání a chování a řeší, co je toho příčinou. Dynamika osobnosti se zaměřuje na problematiku změny. Jejím prvkem jsou motivy, ty představují jakési původce našeho chování a jsou výsledkem vzájemného působení vnitřních a vnějších činitelů (Nakonečný, 2000). Dynamika osobnosti je založena na dvou tendencích, cílem první tendence je udržovat psychiku v rovnováze (princip psychického ekvilibria) a cílem druhé je vyhnout se nepříjemným zážitkům (princip hédonismu), tyto principy zásadně ovlivňují naše chování (Nakonečný, 2009).

2. KONCEPT PĚTIFAKTOROVÉHO MODELU OSOBNOSTI

Ráda bych se více zmínila o tomto konceptu osobnosti především proto, že obě testové metody použité při mém výzkumu z něho vycházejí.

Tento koncept osobnosti nazývaný také Velkou pětkou čili Big five, vznikl shlukovou analýzou škál z Cattelova inventáře 16 P. F., přičemž autoři P. T. Costa a R. R. McCrae identifikovali 3 shluky Cattlových primárních faktorů. Těmi byly Neuroticismus, Extraverze a Otevřenost ke zkušenosti, poté dodali autoři na základě dalších studií další dva faktory, a to Vstřícnost (v českém překladu Přívětivost) a Svědomitost. Tyto faktory postihují základní rysy osobnosti. Dotazník složený z těchto škál pracovníčně nazývaný OCEAN (v angličtině počáteční písmena všech faktorů) nebo také oficiálně NEO-PI, později vznikl revidovaný NEO-PI-R a NEO-FFI (1992) (Svoboda, 2010). O českou verzi se zasloužili M. Hřebíčková a T. Urbánek, v roce 2001 vznikl NEO- FFI a později jeho rozšířená verze NEO-PI-R (Říčan, 2007). V rámci dopravní psychologie se využívají oba tyto dotazníky jako indikátory hněvu, agrese a agresivity na základě obecného modelu. Výzkumy byly potvrzeny 4 z 5 škál, které zachycující tyto rysy v dopravním chování, jsou to Neuroticismus, Extraverze, Svědomitost a Přívětivost (Dostál, 2009).

Dotazník TVP vychází také z pětifaktorového modelu osobnosti. Je to osobnostní dotazník zaměřený na osobnostní rysy ve spojení s dopravním prostředím. Jedná se o švýcarský dotazník autorů B. Spichera a K. -D. Hansgena využívaný pro diagnostiku v dopravní psychologii. Momentálně se vytváří česká verze a její normy.

Podrobnější informace k těmto inventářům uvedu v pozdější kapitole věnované výzkumným metodám použitým při mém výzkumu.

3. VLASTNOSTI A RYSY OSOBNOSTI VE VZTAHU K DOPRAVNÍMU PROSTŘEDÍ A ŘIDIČI MOTOCYKLU

Díky rysům neboli vlastnostem osobnosti můžeme charakterizovat jedinečnost osobnosti každého člověka, lze je chápat jako obecné předpoklady k určitému způsobu reagování a chování (Vágnerová, 2010). J. P. Guilford (1956, 6, cit. Nakonečný, 1998, 517-518) je definuje jako: každý rozlišitelný, relativně setrvávající způsob, jímž se jedno individuum liší od druhého. Rysy osobnosti jsou relativně ustálené a trvalé, existují ve většině případů v bipolárních podobách (tzn., vždy existují dva krajní póly jednoho rysu a mezi nimi množství dalších variant). R. B. Cattell rozdělil rysy na dva druhy, na rysy povrchové a rysy pramenné, kdy první popisují pozorovatelné vnější projevy osobnosti (např. přátelskost) a druhé fungují uvnitř osobnosti jako původci a příčiny tohoto vnějšího chování daného jedince (Nakonečný, 1998). Na základě rysů osobnosti můžeme vytvářet tzv. osobnostní profil člověka. Ten je i vhodnou pomůckou v dopravní psychologii pro určení psychické způsobilosti řidiče. Mohl by být i součástí možné preventivní strategie pro odhalení rizikových řidičů.

V následujících kapitolách se budu zabývat jednotlivými osobnostními vlastnostmi, které souvisí také s osobností řidiče a tudíž i s řízením motocyklu.

3.1 TEMPERAMENT

Temperament je vrozená dispozice chovat se určitým způsobem. „ Je to stabilní psychobiologický základ osobnosti, je komplexní funkcí, která ovlivňuje jak fyziologické reakce organismu, tak různé psychické projevy, temperamentové vlastnosti předurčují pravděpodobný způsob reagování na vnější podněty.“ (Vágnerová, 2010, 73-74). Je úzce spojen s fungováním nervové soustavy. Mění se v průběhu času, tak jak se mění člověk, dozrává, stejně jako dozrává centrální nervová soustava. Čím jsme starší, tím jsou temperamentové vlastnosti ucelenější, organizovanější a diferencovanější. Je také spojen s charakterem a naplno se projeví v nestandardní či kritické situaci (Kohoutek, 2000).

M. Vágnerová (2010) tyto vlastnosti rozdělila do čtyř kategorií:

1. Úroveň aktivace- představuje reaktivitu, intenzitu reakce na podnět, vyrovnanost a způsob této reakce, představuje osobní tempo jedince
2. Emoční prožívání- jeho intenzitu, stabilitu a celkové ladění jedince
3. Percepční vnímavost- vůči podnětům zvenčí, týká se pozornosti, kterou jim jedinec věnuje (např. upoutání či udržení pozornosti)
4. Regulace- regulace chování nezávislá na vůli jedince

Existuje mnoho modelů temperamentu a jeho vlastností. Prvním výraznějším je model Galenův (který čerpal z díla Hippokrata), vycházel ze základních tělesných šťáv člověka: krev- sangvinik, hlen- flegmatik, žluč- choleric, černá žluč- melancholik. Každý typ má svou vlastní psychologickou charakteristiku, z které se čerpá i v dnešní době. Psychologové v dopravě využívají především Eysenckovu typologii temperamentu (Havlík, 2005). Základní rozdělení typů osobnosti je založené na dimenzích introverze-extraverze a stability-lability. Eysenck svoji typologii později ještě rozšířil a založil na třech temperamentových vlastnostech jedince: introverzi- extroverzi (inspirace C. G. Jungem), neuroticismu a psychoticismu (Mikšík, 2001). Kdy podle míry jednotlivých složek můžeme diagnostikovat čtyři typy osobnosti- sangvinik, choleric, flegmatik a melancholik. Přičemž v praxi většinou nenajdeme člověka, který by byl např. pouze čistý sangvinik či jiný typ. Teď bych ráda zmínila podrobnější charakteristiky jednotlivých typů.

Sangvinik (stabilní extrovert) je člověk optimistický, veselý a živý, je iniciativní a překážky mu nedělají velký problém, je vnímavý, asertivní a výřečný. Na druhou stranu je to člověk spíše lehkomyšlný, nestálý, snadno se rozptýlí a je zaměřen spíše materiálním směrem. Choleric (Labilní extrovert) silně prožívá citové zážitky, je vášnivý, zásadový, výrazný v řeči a gestech, má silnou vůli a je vnímavý, pracovitý a schopný vysokých výkonů (když chce). Problém mu dělá jeho výbušnost a prudkost, není moc trpělivý a ukázněný. Felgmatik (stabilní introvert) je vyrovnaný, nic moc ho „nerozhází“, udržuje si duševní klid, ovládá se, je vytrvalý, stálý a umírněný. Je kritický sám k sobě, přizpůsobí se, je snášenlivý, jeho zápornými vlastnostmi jsou nevýraznost, pohodlnost, pasivita, váhavost, uzavřenost, ústupnost. Posledním typem je melancholik (labilní introvert), jsou to lidé hlubokomyšlní, cílevědomí, pečliví s citem pro odpovědnost. Jsou citově stálí, občas přecitlivělí a pesimističtí. Jsou věrní, samota jim tolik nevádí. Jsou spíše bázlívní a roztržití.

Z pohledu jednotlivých typů osobnosti můžeme charakterizovat i řidiče v dopravním provozu. Podle V. Porady a kol. (2000):

- Řidič typu sangvinika je aktivní, dokáže se ovládat a být disciplinovaný, lehko přenáší pozornost, je dobře vychovatelný, ale potřebuje kontrolu.
- Řidič flegmatik je klidný, stálý, soustředěný, disciplinovaný. Na podněty reaguje klidně a přesně. Problémem může být jeho pohodlnost a lenost, těžko překonává staré návyky.
- Řidič choleric je typický výbušností, netrpělivostí a nízkou disciplínou. Pod správným vedením jsou, ale schopni naučit se ovládání a zvládají i namáhavé a monotónní práce.
- Melancholičtí řidiči mívají problémy vyrovnat se s novým a náročnějším provozem. Jsou nerozhodní, spíše pasivní. V přiměřených podmínkách ale pracují spolehlivě, přesně a disciplinovaně.

Další je charakteristika z hlediska dimenzí introverze a extraverte. Lidé introvertní jsou mírní, zdrženliví, orientovaní na svůj vnitřní svět, vůči ostatním jsou rezervovanější, nevyhledávají vzrušení, jsou rádi za každodenní rutinu. Kontrolují se, zřídka se chovají impulzivně, agresivně nebo jinak bouřlivě. Jsou to lidé přemýšliví, hůře se přizpůsobují novým věcem, jsou spolehliví a systematictí. Nejbližší mají k typu flegmatika či v labilním ladění melancholika. Typický extrovert je naproti tomu zaměřený ven, má rád zábavu a společnost, má mnoho přátel a známých, rád zkusí nové věci, má rád vzrušení a rád riskuje, je impulzivní, vtipný, pohotový. Nezatěžuje se starostmi, je založením optimista, je neustále v pohybu, snadno se rozčílí (Kohoutek, 2000). Je adaptabilnější, snadno navazuje kontakty, má blízko k typu sangvinika a choleric (Havlík, 2005).

Co se týká dopravního prostředí, z praxe se ukazuje, že rizikovými řidiči jsou především ti z labilních sfér extraverte i introverze. Nejsou vybaveni dostatečnou odolností vůči jakékoliv zátěži a mají tendence ke zkratkovitým reakcím. Úspěšní řidiči jezdící bez nehod jsou lidé „s převahou silnějšího a pohyblivějšího nervového systému, s přiměřenou strukturou vlastností z obou uvedených typů- vyrovnanost, přizpůsobivost, pohotovost, rozvážnost, obezřetnost, trpělivost, předvídavost, rozhodnost“ (Havlík, 2005). Matthews a kol. (1991, cit. Břímková, 2010, 14) zjistili, že na základě Eysenckova dotazníku se dá predikovat řidičské chování a míra nehodovosti, studie ukazují na vyšší výskyt nehod u extrovertů, důvodem je jejich větší tendence k riskování. Extravertně

orientovaní lidé se prosazují spíše v dynamičtějším dopravním prostředí např. na závodních okruzích.

3.2 CHARAKTER

Můžeme ho chápat dvojitým způsobem. Buď jako individuální vlastnosti a zvláštnosti jedince, nebo v laickém obecném smyslu slova jako morální vlastnosti. Projevuje se především v činech člověka, podstatou jsou motivy tohoto jednání a jeho hodnoty, jeho smysl pro dobro a zlo a spravedlnost (Kohoutek, 2000). Podle charakteru člověka můžeme zjistit předpokládané chování dotyčného a naopak, z jeho chování můžeme odvodit jeho charakter. Za jádro morálního charakteru se považuje svědomí. „Svědomí nutí člověka, aby se něčemu nepřipustnému vyhnul, a jestliže egoistické impulzy byly silnější a dopustil se něčeho nepřipustného, trestá jej výčitkami“ (Nakonečný, 2009, 474). Všichni určitě známe jedince, kteří svědomí moc „neuznávají“ a navzdory porušování určitých norem (ať osobních, zákonných či morálních) nepocítují absolutně žádné výčitky svědomí. S takovými jedinci se setkáváme i v dopravním prostředí a patří rozhodně mezi nejrizikovější řidiče motocyklů.

3.2.1 Dopravní charakter a chování

Podstatu dopravního charakteru tvoří především osobnostní nastavení řidiče. Jedná se o to, jak řidič v určitých situacích určitým způsobem reaguje a je spojen s jednotlivými prvky osobnosti- schopnostmi, dovednostmi, zkušenostmi a vlastnostmi. Od dopravního charakteru usuzujeme o dopravním chování. Chování je podmíněno dopravním prostředím, situací ve které se řidič nachází, v tomto prostředí existují určité normy (podle kterých by se měl řidič chovat), tzv. formální a neformální. Normy formální, představují například dopravní předpisy dané zákony státu a neformální jsou spíše nepsaná pravidla silničního provozu (pustit předjíždějícího řidiče, upozornit na nějaký problém atd.). Problém nastává tehdy, když řidič normy nedodržuje, což je opět spojeno s dopravním charakterem řidiče. Tolerantní a zodpovědný řidič dodržuje pravidla, zatímco řidič egocentrický a lehkovážný je dodržovat spíše nebude, ačkoliv je zná a ví o nich. Určitý vliv na chování má do jisté míry i momentální jedinečná dopravní situace, avšak reakce řidiče na tuto situaci je podmíněná jeho osobnostním zaměřením, schopnostmi a aktuálním zdravotním a

psychickým stavem (Havlík, 2005). Vše výše uvedené se týká stejně tak i motocyklistů. Jediným rozdílem je, že na motocyklu je řidič méně chráněný, než řidič automobilu. Proto by si měl být všech nástrah a rizik vědom více, jelikož za jakoukoliv chybu většinou zaplatí vyšší cenu.

3.3 SCHOPNOSTI A VLOHY

Z psychologického hlediska se jedná o potenciaální předpoklady, které předurčují možnosti člověka provádět obecné či specifické úkony a aktivity. Jsou to meze (strop) daného člověka provádět úspěšně určitou aktivitu (Mikšík, 2001). Nejde o schopnosti jen ve smyslu intelektu či motoriky, ale prostupuje všechny možné složky každé osobnosti (např. citové, volní...). Z větší části jsou zděděné, ale formují se a rozvíjejí díky výchově, studiu. Jsou předpokladem k určitému výkonu. Základem, na kterém se schopnosti rozvíjí, jsou vlohy, což jsou vrozené a biologicky podmíněné vlastnosti nervové soustavy a psychických funkcí, jsou výchozí podmínkou pro zvládnutí určité aktivity. „Vlohy jsou mnohoznačné, záleží na sociálních vlivech, prostředí, výchově, jak se budou rozvíjet. Vztah mezi vlohami a schopnostmi je složitý. Jedna a táž schopnost se může opírat o různé vlohy a naopak táž vloha může sloužit rozvoji různých schopností“ (Kohoutek, 2000, 69).

Můžeme schopnosti rozdělit na obecné a zvláštní, speciální. Mezi obecné patří ty, které využijeme ve více druzích aktivit a činností (např. inteligence). Druhé představují ty, které využijeme u specifických jednotlivých činností (např. hra na hudební nástroj) (Nakonečný, 2009).

3.3.1 Řidičské schopnosti

Zvláštní schopnosti představují také řízení automobilu a samozřejmě také motocyklu. Obě tyto činnosti se formují určitým vzděláním či kurzem, který by měl dotyčného naučit schopnosti řídit vozidlo. Řídit jakékoliv vozidlo představuje neustálou pozornost a reakce na dopravní prostředí, které není úplně stálé. Řidič musí být neustále připravený na „vše“ a být schopen adekvátně a rychle v té které situaci reagovat. Mezi základní schopnosti řidiče by měly patřit rozhodně schopnosti percepční (tedy vnímání vizuální, auditivní, koncentrace pozornosti či orientace v prostoru), dále psychomotorické (rychlé a přesné reakce, koordinace) a také schopnosti intelektové (logické, analytické, kritické myšlení, zraková paměť, hodnocení) (Havlík, 2005). Dnešní koncepce autoškoly sice naučí jak

ovládat vozidlo, ale rozhodně nenaučí člověka řídit. Tuto schopnost člověk získává především tréninkem a zkušenostmi.

Psychické i fyzické rozpoložení řidiče má také velmi často určitý vliv na jeho jízdu. Vliv má rozhodně i inteligence (v praxi se ukazuje častá nehodovost u řidičů s nižším inteligenčním kvocientem, a též u řidičů s naopak velmi nadprůměrnou inteligencí). Motoristická inteligence by měla skloubit praktické i sociální složky, postřeh a vizuální paměť, rozpoznávání souvislostí, operační, kritické, logické a analytické myšlení, koncentrovanost, psychomotorickou koordinaci atd. Důležitá je také inteligence emoční, která zahrnuje především vnímání, zpracování a regulaci emocí a rozpoznávání jejich významu (Havlík, 2005).

Řízení motocyklu je oproti řízení automobilu o něco náročnější. Motocyklista musí umět dokonale ovládat svůj stroj, což vyžaduje velice rozvinutou dovednost koordinace pohybů. Ta se rozvíjí pomocí senzomotorického učení, při kterém si osvojuje určité pohybové dovednosti, které se postupem času a tréninku (který je při správném řízení motocyklu velice důležitý) zdokonalují a stávají se automatickými. Řidič musí počítat s tím, že motocykl je při řízení mnohem citlivější než automobil, tudíž jakékoliv vlivy (například spolujezdec, plné cestovní kufry nebo technické nedokonalosti vozovky i stroje) značně ovlivňují jeho řízení a jízdu (Breutelová a kol., 2008). Motocyklista musí být mnohem koncentrovanější a věnovat pozornost všemu a všem. Pozornost je psychický proces, který rozhoduje o tom, které informace pustí do našeho vědomí a tím předchází jeho zahlcení. Je to schopnost zaměřit se a soustředit pouze na určité věci (Plháková, 2007). S tím souvisí i rychlejší únava, díky neustále „zapnutým“ všem smyslům, pozornosti a ostatních procesů. A stejně jako u řidičů automobilů jsou pak díky únavě ovlivněny schopnosti reagovat a rozhodovat se rychle a přesně, ovšem jak již bylo uvedeno výše, u motocyklistů je to nebezpečnější, díky jejich větší zranitelnosti.

3.4 MOTIVACE A POTŘEBY

Vše, co člověk dělá, má nějaký důvod. Něco ho k tomu vede, motivuje. Motivace je to, co uvádí do pohybu jednání a chování člověka. Určuje směr a intenzitu chování s určitým cílem něčeho dosáhnout nebo se naopak něčemu vyhnout. Základním hybatelem je motiv neboli pohnutka (Výrost, Slaměník, 2008). Motivace je tedy v tomto smyslu, soustava

pohnutek, proces podněcování k aktivitě. Každý jedinec se vyznačuje určitou motivační strukturou, ta je u každého jedinečná, dispozice této struktury jsou částečně vrozené a částečně získané. „Motivace je proces iniciovaný výchozím motivačním stavem, v jehož obsahu se odráží nějaký deficit ve fyzickém či sociálním bytí jedince, a směřující k odstranění tohoto deficitu, které je prožíváno jako určitý druh uspokojení.“ (Nakonečný, 1996, 27). Motivace k jízdě na motocyklu nebo potřeba vlastnit motocykl je u každého motocyklisty jiná. Někdo motocykl využívá pouze jako dopravní prostředek, prostě pro rychlé přemístění z bodu A do bodu B (např. ve velkých městech s vysokou hustotou dopravy), je to také levnější varianta dopravy nežli automobil. Jiný vlastní motocykl proto, že se mu líbí životní styl s tím spjatý, někdo jezdí čistě pro zábavu z rychlé jízdy, z adrenalinu, pro pocit svobody a nezávislosti. Někoho k tomu vedla od malička rodina a k motocyklům má silný citový vztah, někdo si je rád sám upravuje nebo restauruje. Hodně motocyklistů jezdí pro zábavu, pro samotnou jízdu jako trávení volného času, relaxaci a odreagování se. Existuje opravdu mnoho pohnutek proč jezdit na motocyklu.

Potřeba představuje výchozí stav nedostatku. Pokud člověku něco chybí, bude usilovat o vyplnění tohoto prázdného místa. Pokud dochází dlouhodobě k neuspokojování nějaké potřeby, vzniká deprivace a frustrace. Mezi základní lidské potřeby podle Mikšíka (2001) patří především:

- Potřeba sebezáchovy- zahrnuje existenční potřeby organismu jako je potřeba živin, prostředí, odpočinku, spánku, bezpečí
- Potřeba sexuální- pokračování rodu a života
- Potřeba poznávání- orientovat se ve světě, ve kterém žiji a sám v sobě
- Potřeba sociálního kontaktu- člověk je tvor společenský, má potřebu sociálních kontaktů, zařadit se do sociálních struktur, komunikace a spolupráce, porozumění
- Potřeba seberealizace- rozvíjet své já a realizovat se v různých činnostech či aktivitách, potřeba prosadit se udělat si obraz sebe sama
- Potřeba nezávislosti- svoboda jednání, rozhodování se, jednat sám za sebe a podle sebe a svých hodnot, postojů a zásad, naplnění

Toto dělení potřeb by se dalo použít i u řidičů motocyklů, potřeba seberealizace, nezávislosti, sociálního kontaktu, to vše jsou často skloňovaná slova spojovaná s motocyklovým světem. U motocyklistů se projevuje také potřeba jízdy, a to velice silně. V mém okolí se jich pohybuje poměrně dost a většina se shodne na tom, že pokud delší dobu nemohou na silnici (z důvodu nemoci, zranění či stavu motocyklu) je to pro ně

opravdu těžké a frustrující. Obzvláště se tento nedostatek jízdy projevuje, když skončí sezóna a přes zimu jezdit nemohou. Neznám a nepotkala jsem jezdce, kterému by tato nucená přestávka nevadila.

3.3.2 Hodnoty

Hodnotou můžeme nazvat něco, co je významné, důležité pro určitého člověka. Hodnotami se označují takové věci či jevy, které mají pro toho kterého člověka zvláštní význam (Mikšík, 2001). Každý člověk má jiné hodnoty, pro každého je důležité něco jiného. Během života vzniká určitý systém hodnot (to čeho si člověk cení, co považuje za důležité), ale také antihodnot. Hodnotový žebříček se mění v závislosti na věku člověka (pro dospívajícího je významné něco jiného než pro dospělého člověka), na životních zkušenostech (jisté situace mohou hodnoty člověka změnit), vliv má také rodina a blízké okolí se svými hodnotami, které nás také ovlivňují (Vágnerová, 2010).

Existují základní lidské hodnoty, které se moc nemění. Patří k nim především láska (k nejbližším, rodinným příslušníkům...), vychází z potřeby někam patřit, milovat a být milován, rodina je pro mnohé jednou z nejsilnějších hodnot. Další jsou materiální hodnoty, peníze a zisk, majetek, vlastní tělo, vzhled a jiné kvality. Hodnota moci představující nejen ovládání druhých, ale i vlastní úspěch a prosazení se. Pravda jakožto poznání podstaty, pro některé velmi důležitá hodnota. Svoboda, kterou může každý chápat po svém, ve smyslu vlastní svobody a neomezování se kvůli jiným nebo naopak svobody spojené se zodpovědností a ohledem na druhé. Moudrost jako nadhled a pochopení smyslu života. A v neposlední řadě také morální hodnoty, žít život v souladu se svým svědomím, pravidly a normami (Vágnerová, 2010).

Pro většinu jezdců má jejich stroj opravdu velkou hodnotu a to ne materiální či finanční, ale hodnotu citovou. O svůj stroj pečují s láskou jako o člena své rodiny (myšleno bez nadsázky) a jeho bezpečí je pro ně prioritní. Těmito jezdci myslím především takové, kteří jezdí pro potěchu z jízdy, svobody a kteří mají určitý vztah i k životnímu stylu spojenému s motocykly. Jezdci, kteří jezdí pro „frajeřinu“, aby se předvedli či dokázali sami sobě či okolí svou sílu a nadřazenost, pro takové bývá jejich motocykl opravdu pouze strojem a něčím, co se dá bez problémů nahradit.

3.4 SEBEPOJETÍ, SEBEHODNOCENÍ, SEBEREGULACE

Sebepojetí se rozvíjí na základě vědomí vlastního já, vlastní identity. Zahrnuje veškeré poznatky o sobě samém, názor na sebe samého a vztah k sobě samém. Tento vztah je velice specifický na rozdíl od vztahů k jiným osobám, od sebe člověk neuteče, je se sebou neustále. Je subjektivně důležitější než ostatní vztahy, dalo by se čekat, že bude i snáze ovladatelný, což může, ale také nemusí být pravda. Vidíme sama sebe zkresleně a snažíme se prezentovat pozitivně vůči ostatním, srovnáváme se s druhými (Vágnerová, 2010). Sebepojetí představuje kognitivní složku sebesystému, kdy sebesystém (self-system) je obecné označení pro celkový obsah sebereflexe.

Sebehodnocení je složkou emocionální. Jedná se o prožívání a hodnocení vztahující se k vlastnímu já (self-esteem nebo self-worth). Z tohoto hlediska můžeme rozdělit, skutečné já a ideální já. Skutečné já jací opravdu jsme a ideální já, jací bychom si přáli být. Rozpor mezi těmito dvěma světy může vyvolávat určitou míru negativních pocitů. Za zdroje sebehodnocení pokládá Nakonečný (2009): vnímání vlastních schopností a úspěchů, reflexi reakcí sociálního okolí a sociální zpětnou vazbu, důležitá je také rodinná základna, hodnotový systém. Se sebehodnocením souvisí také pojmy sebeúcta, sebevědomí a sebedůvěra. Sebedůvěra ovlivňuje aktivitu a cíl jedince ve směru toho, na co si „troufne“. Pokud je sebehodnocení pozitivní, sebedůvěra ve vlastní schopnosti je také adekvátní. Lidé s přijatelnou sebedůvěrou mají pocit kontroly a ovlivnění toho, co dělají, vlastního života. Naopak nízké sebehodnocení jde ruku v ruce s nízkou sebedůvěrou a jedinec sám sebe podceňuje a vše považuje za moc náročné a nezvládnutelné (Vágnerová, 2010).

Konativní a exekutivní složkou systému je seberegulace. Do té patří sebemonitorování a rozhodování a chování související se sebepojetím a sebehodnocením, jedná se o snahu regulovat své chování podle očekávání druhých a požadavků konkrétní situace (Výrost, Slaměnk, 2008).

Sebesystém hraje významnou roli i u motoristů. Za častými dopravními nehodami řidičů motocyklů stojí právě nedostatky v sebesystému. Především nízká seberegulace, vysoké sebevědomí nebo naopak nízká sebedůvěra, přeceňování vlastních schopností a podceňování prostředí. Dále také komplexy méněcennosti, kdy se řidič neustále srovnává s ostatními řidiči a jede tak, aby jim „ukázal“. „Kdo chce ovládat stroj, musí se napřed naučit ovládat sám sebe.“ (Havlík, 11/2008, 85). V tomto směru se čím dál více mluví o

mladých nezkušených řidičích na silných strojích s nízkou schopností sebeovládání a schopnostmi vůbec.

3.5 ROLE A IDENTITA

Identitu můžeme chápat několika způsoby. Identita osobní je to, jak identifikují jedince ostatní a jak identifikuje sám sebe (Výrost, Slaměník, 2008). Je to možnost být takový, jaký je, být sám sebou. Dále rozdělujeme identitu fyzickou (pohlaví, otisk palce), psychologická (osobnostní jedinečnost) a sociální. Právě identita sociální zahrnuje také role. Obecné (otec, matka) a jedinečné (např. prezident) (Nakonečný, 2009). Role souvisí se sociálním statutem jedince, každá role vyžaduje určité chování s ní spojené, každý jedinec nese více nezávislých rolí, např. muž může být v roli otce, a zároveň může být ředitelem školy a řidičem motocyklu či automobilu (Wikipedie, 2012). Sociální identita je chápána také jako příslušnost k nějaké skupině, společenství, komunitě. Právě sociální identita se často objevuje u řidičů motocyklů. Většina z nich pocítuje určitou sounáležitost ke skupině motocyklistů obecně, např. když za jízdy na komunikaci potká jeden motocyklista druhého zdraví se zvednutím ruky (ač se vůbec nemusejí znát) nebo zastaví u jiného motocyklisty, který má nějaký problém. Navštěvují webové stránky, diskuze, sociální sítě s touto tématikou. Někteří z nich, ti kteří motocyklovým životem opravdu žijí a považují to za svůj životní styl, navštěvují srazy a jsou členy různých skupin a sdružení, podnikají společné akce či výlety (podle typu motocyklu, města, kraje, věku apod.). V klasických motocyklových klubech (jako jsou třeba Hell's Angels či Outlaws) existuje přesně daná sociální hierarchie a každý zaujímá určitou roli a statut.

3.6 EMOCE A EMOCIONALITA

To jak emočně prožíváme, se projevuje napříč vším, co děláme. Toto prožívání je relativně trvalou dispozicí temperamentu každé osobnosti, člověk má tendence přiklánět se k určitému prožívání (spíše pozitivnímu nebo naopak negativnímu). Každý člověk prožívá různé věci různě, co je jednomu příjemné, je pro druhého nepříjemné. Ovlivňuje to nejen jedincovo uvažování a rozhodování, ale také jeho ambice, cíle a v neposlední řadě také vztahy (Vágnerová, 2010). To, co charakterizuje všechny organismy, je že se snaží

vyhledávat takové situace a podněty, které na ně působí pozitivně a vyhybat se nepříjemným, v tom pomáhají emoce, které představují vztah k určité věci či situaci.

Emoce charakterizují subjektivní význam předmětu pro daného jedince. Emoce neboli city se mohou projevovat v podobě (Porada a kol., 2000):

- Afektů- silné, krátké a intenzivní prožívání
- Nálad- slabší intenzita, ale stálejší, mají velký vliv na činnost člověka
- Vášní- intenzivní a dlouhodobé prožívání související s určitou činností, předmětem či uspokojováním potřeb

Emoce mají tři vzájemně propojené složky subjektivně emocionální prožitek (city, pocity), výrazové chování, které představuje mimovolní projev emocí (mimika, gesta) a poslední je fyziologická složka, ta souvisí s tělesným projevem emocí (tep, tlak, zabarvení kůže). Mezi základní lidské emoce lze zařadit strach, radost, smutek a hněv (Plháková, 2007). Významný vztah a vliv mají emoce na zapamatování a motivaci. Lépe si zapamatujeme situaci se silným emočním nábojem než tu, která v nás nevyvolává žádné. Co se motivace týká, pozitivní emoce stojí za vznikem apetence a negativní pro změnu averze, stejně i u potřeb, neuspokojování vyvolává nepříjemné emoce a když dojde k naplnění, uleví se nám a je to příjemné (Nakonečný, 1998).

Emoce dokážou být velmi nebezpečné i při řízení motocyklu či jiného vozidla. Člověka provází celý život, a tudíž je těžko oddělit i při každodenní činnosti. V tomto ohledu jsou rizikovými ti řidiči, kteří mají oslabenou a nízkou frustrační toleranci. Frustrace vzniká, pokud se nám delší dobu nedaří dosáhnout našeho cíle (vyskytují se překážky) a od frustrace je pak blízko k jejímu uvolňování, a to nejčastěji pomocí agresivního chování. Tito řidiči pak uvolňují nahromaděné emoce například nadávkami, blikáním, trubením apod. Rizikové je například hluboké emoční prožívání s bohatým emočním rejstříkem, které řidiči narušuje koncentraci, myšlení, vnímání, to může vést k narušení rozhodování a neadekvátní reakci na dopravní situaci. „K selhání mají blízko lidé přetížení zápornými emocemi- špatnou náladou, pesimismem, smutkem, depresivním laděním a zlostí. Takové city mohou působit jako sklenka tvrdého alkoholu- tlumí duševní výkonnost, aniž by si to řidič vždy uvědomoval. Zamlžují zrakové vnímání, rozptylují pozornost, snižují reakční schopnost a omezují kapacitu paměti.“(Havlík, 2005, 56). Čím víc se hromadí napětí, tím větší je šance na selhání.

Dále bych ráda zmínila jednotlivé emoce, které mohou mít značný význam při řízení motocyklu

3.6.1 Úzkost, strach

Strach jako záporný cit se objevuje v situacích, kdy pocítujeme nebezpečí. Má ochrannou funkci, má jedince varovat. Vztahuje se k určitému předmětu, situaci, činnosti. Mít strach anebo prožívat úzkost v určité míře je normální stav, se kterým se setkává každý, problém ovšem nastává, pokud tyto stavy přerostou únosnou míru a znemožňují člověku normálně fungovat (Kennerleyová, 1998).

Úzkost je neurčitá, nevztahuje se ke konkrétnímu, je to pocit hrozby. Stav úzkosti je úzce spojen s tělesnými změnami, provází ho vysoký krevní tlak, stoupající tep, zrychluje se dech, objevuje se pocení a sucho v ústech. Jedince „vybudí“ k jednání v podobě útěku, boje či ustrnutí. Tyto fyziologické změny, jsou spojeny s činností vegetativního nervstva. Úzkostnost může být též rysem osobnosti a provázet člověka od dětství. „Úzkost je jedním z nejsilnějších a nejčastějších motivů chování člověka současnosti.“ (Nakonečný, 1996, 224).

I příliš úzkostný řidič je nebezpečný. Jede pomaleji, obává se všeho a jeho reakce mohou být zkratkovité a nepředvídatelné. Pokud se dostane do neobvyklé, nepřehledné, náročné, složité dopravní situace je toto jeho chování ještě výraznější. Úzkost je významným symptomem stresu, to ústí v obezřetnost, nerozhodnost, nejistotu, prodloužení rozhodovacích procesů a výkonu (Mikšík, 2001). Řidič by měl mít respekt, ale strach za volant ani za řídítka nepatří.

3.6.2 Potřeba vzrušení, adrenalinu

Někteří motocyklisté jezdí na motocyklu, protože jim to přináší pocit vzrušení (např. z rychlé jízdy), když stroj jede vysokou rychlostí, stoupá adrenalin. Stejně jako lidé vyhledávající adrenalinové zážitky a sporty. Nebezpečné je, když se jedná o řidiče, kteří riskují bez rozmyslu, lidé povrchní a s tendencemi k exhibicionismu, egoismu. Nechají se ovládnout emocemi. To, že úspěšně zvládnou nebezpečnou dopravní situaci, kterou navodili, jim přináší vzrušení a potěšení. Není divu, že často způsobí vážnou dopravní nehodu, v profilech se většinou dočteme, že jsou to lidé dynamičtí, agresivní, emotivní, s disharmonickou osobností, slabou seberegulací, narušeným sebehodnocením a egocentričtí (Havlík, 2005).

3.6.3 Agresivita a agrese

Jelikož se má práce zajímá právě především o agresivitu a rizikové chování u motocyklistů v silniční dopravě, ráda bych jí věnovala trochu více prostoru. Agresivitu chápeme jako tendenci jednat agresivně. Je to určitá dispozice (rys osobnosti), pokud má jedinec zvýšenou míru agresivity je pravděpodobné, že se často nedokáže ovládnout a zabránit tak agresivnímu jednání (Záhorská, 2007). Náchylnost k agresi může ovlivnit i konkrétní situace, kdy se jedinec extrémně náchylný k agresivní reakci zachová zcela neagresivně a naopak neagresivní jedinec se může projevit silně agresivně (Čermák, 1999). Agrese je chápána jako aktivita či chování se záměrem ublížit jiné osobě nebo i sobě. Podstatným znakem je, že je cílevědomá a obsahuje úmysl. S problematikou agrese souvisí i pojmy hostilita (jako nepřátelský, agresivní postoj k lidem obecně), asertivita (sebeprosazování se pro dosažení svých cílů či sociální dominance ohleduplně a slušným způsobem). Existuje mnoho hledisek pro dělení agrese, nejčastěji se rozlišuje fyzická a verbální a přímá a nepřímá. Další dělení je podle povahy a příčin na afektivní a instrumentální, kdy afektivní je vyvolána averzivním podnětem a jedinec reaguje impulzivně a silně negativně (verbálně, fyzicky). Instrumentální představuje vedlejší způsob, jakým jedinec dosáhne svých cílů, obvykle není podmíněná zlostí, objevuje se například ve sportu (fauly- snaha zvítězit a zabránit soupeři v úspěchu) (Výrost, Slaměník, 2008). Na tomto základě lze také rozlišit agresory z hlediska náchylnosti k agresivnímu jednání na emocionálně reaktivní a instrumentální typ. První typ představuje většinu agresorů, jsou to jedinci emocionálně vznětliví s vysokou náchylností jednat emocionálně, snadno se nechají vyprovokovat, ovšem agrese není nástrojem, kterým chtějí něčeho dosáhnout. Druhý typ agresora jedná agresivně tehdy, když chce něčeho dosáhnout, jednají chladně a záměrně (Čermák, 1999).

Agresivita na silnicích je velice častým jevem, a to nejen u nás, ale i v zahraničí. V médiích nejsou výjimkou zprávy o napadení jednoho řidiče druhým, agresivní jízdě a vytlačování jiného vozidla z vozovky. Podle Chapmana et al. (2004, in Kořán, 2009) je agrese jedním z nejčastějších rysů řízení vozidla. Uvádí, že skoro 90% motoristů se setkalo v předešlém roce alespoň s jedním incidentem silničního hněvu neboli- road rage. Agresivní chování na silnici má mnoho podob od nepřiměřené rychlosti, styl plyn-brzda, vybrždování při předjíždění, troubení, posunky, nadávky, kličkování. Toto chování má rozličné příčiny, může jít o trvalé osobnostní nastavení či jen o momentální individuální situaci řidiče. Svůj podíl na tom má také domnělá anonymita v dopravním prostředí (nikdo

mě nemůže vidět, chytit) a také vzrůstající počet automobilů a s tím související počet náročných situací, které mohou řidiče potkat (Hamerníková, 2009). Většina řidičů s nehodami zapříčiněnými nevhodným předjížděním a nedodržením rychlosti by měla v profilu nerespektování autority a pravidel obecně, nechut' se nějak omezovat, přehnanou sebedůvěru, touhu se prosadit vždy a všude, potřebu ovládat a mít moc. Dalšími příčinami jejich chování byl komplex méněcennosti, pocit potupy, kdyby je předjelo pomalejší auto či řidička. Opakované neúspěchy v práci (nemožnost dosáhnout vyšší pozice, výtky od nadřízeného), konflikty, asymetrické partnerské vztahy. „Agresivitu v dopravě pokládáme za druh násilí, jehož obětí se stávají účastníci silničního provozu. Jde o poruchu vyskytující se u osob všech sociálních vrstev a bez ohledu na stupeň rozumových schopností a vzdělání.“(Havlík, 2005, 58). Náchylní k agresii za volantem jsou především mladší muži, což bylo potvrzeno výzkumem uskutečněným v ČR v roce 2007. Stejný výzkum zaznamenal také agresivitu u řidiček, kterých sice nebylo mnoho, ale i u nich bylo zaznamenáno, že většina těch které měly problém s nadměrně vysokou rychlostí či bezpečnou vzdáleností byly mladší 35 let (Šucha, 2010). Vhodnou typologii agresivních řidičů představil J.A. Larson (1996, in Šmolíková et al., 2009):

- **Závodník-** jde mu hlavně o čas, dostat se co nejrychleji tam, kam chce, pokud je mu bráněno rychle se rozzlobí
- **Soutěžící agresor-** vyvolává soutěžní situace, snaží se trumfnout ostatní řidiče a při neúspěchu se u něj projevuje zlost a agrese
- **Pasivní agresor-** jeho agrese je zaměřena na maření cílů jiných řidičů, čím vyvolává další agresivní a rizikové chování
- **Narcista-** jsou pro něho důležité rigidní standardy chování v dopravním prostředí, je agresivní tehdy, když se jimi jiní neřídí
- **Strážce-** je přesvědčen o tom, že má právo soudit a trestat ostatní řidiče, pokud se dopustí dopravního přestupku

4. STRES A ZÁTĚŽOVÉ SITUACE

Stresem se rozumí povětšinou silná frustrace nebo situace se zhoršenou možností adaptace. Rozlišujeme fyzické a psychické stresory, fyzické představují veškeré fyzikální či mechanické stresory (vysoká teplota, hluk), psychické jsou například náročné životní situace vyvolávající negativní emoce (smutek, strach, vztek). Zvláště se vyčleňují ještě sociální stresory, partnerské problémy, problémy na pracovišti. I psychickým stresorů se člověk brání všemi prostředky, tzn. jako celek, psychickými i fyzickými silami. Reakce na stres představuje evolučně starý obranný mechanismus, který měl organismus připravit na reakci v nebezpečné situaci (útok nebo útek). V dnešní době zachovaný v mírnější podobě (Nakonečný, 1996). Stres je v dnešním světě na denním pořádku a lidé s nevhodnými strategiemi zvládání stresu často trpí různými problémy, jako jsou psychosomatické choroby (žaludeční vředy, vysoký krevní tlak), tzv. manažerská nemoc (z nadměrné pracovní zátěže). I řidič je dennodenně vystavován stresu (pramenící ze zaměstnání, rodinných problémů apod.), který pak ovlivňuje jeho chování na silnici.

Mezi symptomy, kterými se stres vyznačuje, patří zvýšená vzrušivost nebo naopak útlum, nesoustředěnost, neschopnost uvolnit se a povolit napětí, netrpělivost, roztržitost, neschopnost plynulého myšlení, třes. Stres se projevuje i po tělesné stránce (bolesti hlavy, zad, pískání v uších, nespavost), dlouhodobé napětí má pak také za následek únavu a nedostatek energie (Praško, Vyskočilová, Prašková, 2006). Zátěž vzniká jako důsledek rozporu mezi nároky a prostředím a stavem a osobností. Každý člověk prožívá jako zátěžovou situaci jinou situaci. Havlík (2005) rozlišuje zátěž na:

- Senzorickou- týká se smyslových orgánů především zraku
- Psychosomatickou- nároky na psychické procesy (vnímání, pozornost, paměť) při zpracování informací
- Emoční- situace a nároky vyvolávající emoční odezvu
- Sociální- problematika interpersonálních vztahů

Určitá míra stresu je v životě normální, nesmí ale překročit individuální a subjektivní hranici jedince. Nemusí se týkat pouze záporných situací, ale také pozitivních, které nás v životě potkávají. Každá změna představuje určitou zátěž.

Každý má dispozice k určité odolnosti vůči stresu, které vyjadřuje pojem hardiness (jako stupeň odolnosti) a resilience (schopnost zvládat a reagovat flexibilně). „Jedinec projevuje svoji resilienci ve svém chování a jednání... sestává se z osobnostně, sociálně a somaticky

založených zdrojů.“(Šolcová, 2009). Činnosti, které mají pomoci jedinci zvládnout míru stresu, se označují jako coping, buď zaměřený na řešení problému (příčiny stresu)- vycházející z toho, že jedinec je schopný aktivně situaci zvládnout, obsahuje plánování, hledání jiných způsobů, pomoc druhých lidí. Nebo zaměřený na zlepšení emočního ladění- jde o regulaci momentálního ladění nebo jen redukci nepříjemných pocitů, snaha udržet si přijatelnou rovnováhu (Vágnerová, 2010).

Řidiči se setkávají nejenom s optimálními dopravními podmínkami, ale kdykoliv se mohou objevit nečekané extrémní podmínky, které vedou ke vzniku zátěže. Třetina řidičů popisuje před dopravní nehodou chronický stres a u poloviny se objevuje intenzivní stres bezprostředně před selháním. Rizikové jsou také svátky jako Vánoce, Silvestr, kdy jsou lidé pod větším tlakem. Pokud zátěž přetáhne situační kapacitu, dochází k selhání řidiče (Havlík, 2005).

4.1 ÚNAVA A DENNÍ BIORYTMY

Únava je běžnou součástí našeho života a je zcela přirozená. Představuje pokles výkonových schopností, ovlivňuje celý organismus a jeho fungování. Nikdo není schopný podávat určitý výkon bez jakéhokoliv odpočinku. Vnější okolnosti mohou napomáhat prohlubování obvyklé únavy, špatné osvětlení, teplota, hluk, nedostatek vzduchu, to vše také unavuje organismus. Únavu jako takovou můžeme rozdělit na únavu přirozenou (vznikající během dne díky práci a námaze, která po spánku zmizí) a únavu škodlivou, která nezmizí po dostatečném odpočinku, hromadí se a může přejít až v chronickou formu a může se projevat i somatickými problémy např. hypertenzí, vředy apod. (Bena, 1968).

Během dne se naše schopnost výkonu a aktivity mění. Jak bylo řečeno výše, nikdo nemůže fungovat neomezeně dlouhou dobu. Nejkritičtější dobou, co se chyb týká, je půlnoc až 6 hodina ranní (nejvíce nehod, důležité zejména u profesionálních řidičů). Nevhodný je také spánkový deficit z předešlé noci. Čím je člověk unavenější, tím více dělá chyb, klesá pozornost, prodlužuje se reakční čas.

Vše, co bylo řečeno, platí i pro motoristy. „Únava je přirozeným důsledkem fyzické, psychické a emocionální zátěže řidičova organismu, navozená dlouhodobým prováděním určité činnosti.“(Porada a kol., 2000, 92). Fyzická únava je zapříčiněna především namáháním svalů držící tělo ve vzpřímené pozici, nejde o námahu pohybovou, ale statickou, únava se též projevuje na nervových reflexech, ty se spolu se zautomatizovaným jednáním podílí na řízení. Psychická únava má za následek přehnané jednání, sníženou

koncentraci na více podnětů a také sníženou schopnost předvídat v dopravní situaci. Poslední je únava smyslových orgánů, které jsou při řízení obzvláště namáhány, především zrakové vnímání, mohou se objevit výpadky, zhoršená ostrost apod. (Porada a kol., 2000). Rizikovým faktorem, ovlivňujícím řidičovu únavu je také monotónnost při řízení např. pokud jede řidič po dálnici několik set kilometrů relativně stejnou rychlostí, večer či unavený z práce. Proto se některé rovné úseky upravují, tak aby se stáčely do obou směrů a řidič tak musel sledovat a reagovat bedlivěji.

5. SOCIÁLNÍ SKUPINA A VZTAHY

Z pohledu sociální psychologie a v nejširším smyslu slova, je sociální skupinou skupina lidí, kteří mají něco společného, které něco spojuje. Ovšem sociální skupina v užším smyslu, musí splňovat kritérium vnitřního celku, to znamená, že lidé uvnitř skupiny fungují a tvoří propojený celek. Skupinu představuje počet jedinců považující se za skupinu, jejich vzájemná závislost, identita se skupinou, vztahy a struktura, cíle, zájmy. Každá skupina nejprve prochází vznikem a vývojem, jehož konečným výsledkem je určitá struktura skupiny. Strukturu skupiny představuje systém organizace statusů a sociálních rolí ve skupině. O sociálních rolích jsem se zmínila již v kapitole 3.7. Status jedince určují jeho vztahy k ostatním členům skupiny, představuje určitou míru autority, uznání a respektu, který k němu chovají či nechovají ostatní ve skupině. V hierarchii skupiny může jedinec postupovat oba směry. Role ve skupině představuje to, jaké chování od něho očekávají ostatní ve skupině (Výrost, Slaměník, 2008).

Každá skupina má také svá pravidla a normy. Ty plynou z dodržování výše zmíněného a další pravidla jsou dány žádoucím či nežádoucím chováním (důsledky a sankce při nedodržení). Důležitá je také míra kohezivitu neboli soudržnosti, to jak její členové drží spolu, její úroveň může být od velmi nízké po velmi vysokou. Nejvýraznější vlastností fungování skupiny je její míra vlivu na členy (Výrost, Slaměník, 2008).

Téma sociálních skupin je příznačné právě i pro motocyklový svět. Motorkářský styl života v pravém slova smyslu, je spojen s motorkářskými kluby. Tyto kluby mají různé míry uzavřenosti, velikosti a jiných vlastností skupiny. Existují kluby, které mají za cíl pouze spojit jezdce určitého věku (např. Motocyklisté nad 60 let) nebo podle místa bydliště, ty většinou nejsou tak přísně uzavřené a motocyklista se tam dostane poměrně snadno. Oproti tomu existují kluby, které mají většinou dlouhou historii (a ne vždy čistý trestný rejstřík členů) a relativně omezený počet členů. Jejich přijímání nových členů, tak jednoduché není a struktura takového klubu je většinou přesně stanovená (prezident, pokladník atd.). Motocyklisté se přidávají ke klubům z mnoha důvodů např. kvůli dobré pověsti klubu, náhradní „rodině“ a společenství stejných lidí, sounáležitosti (Medina, 2012). Nejdelší historii a vlastně takovou kolébkou motocyklových klubů jsou Spojené státy americké. Tam začaly vznikat kluby již kolem 20. let, nejprve jako spolky zaměřené především na cestování či závody, plus malé procento těch, které se přiklonily na druhou stranu zákona. Po druhé světové válce se motocykly staly jakýmsi symbolem rebelství proti řádu a většina jezdců byla tvořena válečnými veterány (Yates, 2006). Z USA se pak

tradice motocyklových klubů rozšířila do celého světa, dnes mají některé „tradiční“ kluby pobočky v různých státech světa (Hell's Angeles či Outlaws).

Lidé si velmi často spojují motocyklové kluby s organizovanou kriminalitou. Americká motoristická asociace, „v reakci na divoké aktivity některých motorkářů uvedla, že 99 procent motocyklistů jsou občané ctící právo, zbylé jedno procento jsou psanci mimo zákon.“ (Lorenc, 2009). A právě za to jedno procento se prohlásily některé kluby s působností po celém světě, ke kterým patří například nejznámější Hell's Angeles neboli Pekelní andělé. Ti jsou žijící „legendou“ mezi kluby a platí za regulérní gang. Pobočky mají i u nás v České republice. U nás se toho o kriminalitě spojené s motocyklovými gangy moc neslyší, ovšem i u nás mají svou působnost. Podle Koncepce boje proti organizovanému zločinu (na období 2011-2014) se některé kluby podílejí na obchodu se zbraněmi, drogami či prostitutí a dá se předpokládat, že tato kriminalita bude v budoucnu narůstat (Trenček, Werner, 2011). Ovšem nemůžeme si myslet, že všichni motocyklisté patřící do nějakého klubu jsou automaticky kriminálníci. Jak již zmínila Americká asociace, většina jezdců jsou lidé jako jiní, pouze určité malé procento jsou zločinci. Což dle mého není ani tak tím, že vlastní a jezdí na motocyklu, ale osobním rozhodnutím a nastavením.

6. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE OBECNĚ

Dnešní dobu charakterizuje rychle vzrůstající počet automobilů, osobně znám málo lidí, kteří by nevlastnili automobil, a u některých, zvláště pak rodin, se jedná dokonce třeba rovnou o dva. To se samozřejmě projevuje také v dopravě jako takové. Větší a hustší provoz zejména ve větších městech. Po technické stránce jsou automobily čím dál dokonalejší, ale lidé jsou pořád stejní se stejnými limity. Ve 30. letech 20. století byla průměrná rychlost necelých 40 kilometrů v hodině, dnes je to skoro dvojnásobek. Na základě výzkumů se zjistilo, že např. řidiči jedoucí 400 kilometrů bez odpočinku zatěžují své srdce více než piloti dopravních letadel nebo že řidič trávící 5 hodin v hustém provozu v Londýně a podobně velkých městech se vystavuje intenzivnějšímu stresu než pilot letící z Anglie do Ameriky včetně startu i přistání (Havlík, 2005). Po celou dobu jízdy přijímá motorista informace z proměnlivého dopravního prostředí, neustále musí být v pozoru a hlídat vše a všechny okolo a také sebe a automobil a být připraven správně a rychle reagovat. To vyžaduje dostatečnou mozkovou kapacitu a výkonnost. Předvídat, je důležitou schopností při řízení automobilu (Havlík, 2005).

6.1 Dopravní systém

Dopravní systém je tvořen několika složkami, které ho utvářejí. První složkou je člověk, jeho funkce je řídicí, přijímá a zpracovává informace z prostředí, rozhoduje, reaguje. Druhou neméně podstatnou složkou je dopravní prostředek neboli vozidlo s jeho konstrukcí, technickou úrovní a úrovní bezpečnosti. Třetí složkou je dopravní prostředí, přírodní (podmínky při řízení), uměle vytvořené- dopravně- technická opatření. Čtvrtou je dopravní cesta, to jaká se na ní nachází dopravně-technická opatření, značení, stav. Poslední pátou složkou je dopravní sociální struktura, týká se počtu účastníků, dopravního chování a sociálních rolí. Efektivita a spolehlivost toho systému stojí na kompatibilitě činnosti těchto podsystémů (Bena, 1968). Pokud dojde k narušení či selhání některého subsystému, zasáhne to celý systém. „V systému člověk- prostředí- vozidlo- dopravní cesta- sociální dopravní struktura hraje ústřední roli řidič. I když člověk řídí vozidlo výkonné či méně výkonné, technicky kvalitní, s dobrou aktivní a pasivní bezpečností a jede po přiměřené dopravní cestě s odpovídajícím vodorovným a horizontálním značením, v hustém provozu ve městě i mimo město, za příznivých nebo problematických přírodních podmínek, vždy je to on, který nese odpovědnost za sebe, za jízdu i za ostatní účastníky silniční dopravy.“(Havlík, 2005, 13).

O dopravním charakteru a chování viz. kapitola 3.3.1.

6.2 Osobnost řidiče

Osobnost řidiče je jednou z nejdůležitějších složek. Jde o soubor psychosomatických vlastností a schopností, strukturu osobnosti (temperament, motivace, schopnosti, charakter). Úspěšným řidičem je člověk s harmonicky strukturovanou a stabilně laděnou osobností, silným sklonem k odpovědnosti, svědomitosti, se schopnostmi, řidiči pohotiví, vyrovnaní, rozvázní, trpělivý a obezřetní. Naopak rizikovými jsou řidiči labilní, s nízkou frustrační tolerancí, slabou seberegulací, s disharmonickou strukturou osobnosti, narušeným sebehodnocením, nepřizpůsobiví s potřebou si něco dokázat (Havlík, 2005).

6.3 Dopravní nehoda

Bezpečnost dopravy je závislá především na : 1. výkonových možnostech jedince (dopravní způsobilosti), které zahrnují charakterové vlastnosti, připravenost (zkušenosti a znalosti), somatické, smyslové a psychické předpoklady. Za 2. na požadavcích dopravy, dopravní situace, předpisy, konstrukce dopravního prostředku atd. Vliv na bezpečnost má hlavně lidské chování. „Dopravní nehoda je událost, při níž vznikne smrt nebo zranění anebo škoda na věcech v přímé souvislosti s dopravním provozem. Dopravní nehoda vzniká v důsledku okolností, obvykle náhlých a nepředvídaných, které porušily správný a bezpečný chod dopravy.“(Štikar, Hoskovec, Smolíková, 2006, 75).

Příčiny nehod se v průběhu let moc nemění. Prvenství patří nepřiměřené rychlosti, která nemusí představovat pouze nedodržení maximální povolené rychlosti, ale také rychlost nepřizpůsobenou podmínkám (stavu vozovky, denní době, provozu, stavu automobilu...). Další nejčastější příčinou je nesprávný způsob jízdy (nedodržení bezpečné vzdálenosti, nepozornost, nevhodné otáčení či couvání). Častou příčinou je také nedání přednosti v jízdě a nevhodné předjíždění. Z psychologického hlediska za chybami řidičů stojí především narušený tělesný stav (nemoc, špatná funkce smyslových orgánů), nedostatek znalostí, zručnosti a pohybových schopností, nedostatky v osobnosti, stavy jako únava či emoce, alkohol a drogy, chronické abnormální duševní stavy (např. neurózy), činnost v časové zátěži. Většina dopravních nehod je dána lidskou nepozorností. Pokud se objeví další rizikové faktory, stačí málo a výsledkem je dopravní nehoda (Štikar, Hoskovec, Smolíková, 2006).

7. ČLOVĚK V ROLI ŘIDIČE MOTOCYKLU

Ačkoli v celé práci hovoří o řidičích, myslím tím především řidiče motocyklu. Mají stejné podmínky dopravního prostředí jako řidiči automobilů. Řidiči motocyklu jsou velmi početnou skupinou. Patří do ní jak řidiči, jezdící jen pro zábavu, ale také řidiči profesionální (např. můžeme potkat policejní hlídky na motocyklech). Je to skupina velice různorodá, ať už podle věku, pohlaví či profese. Na dvou kolech potkáte jak doktora, tak zedníka, ženu či muže, 17letého i 70letého. Všechny ovšem spojuje zalíbení v motocyklech a životnímu styl s nimi spojenému. „Motocykly jsou více než jen kov, z něhož jsou vyrobeny; je to jejich vůně na závodních dráhách, je to ubíhající scenerie krajiny při turistice, hřmot vidlicových dvouválců řítících se klopenými oblouky v Daytoně, je to pocit hlubokého uspokojení, když jste po opravě utáhli všechny šroubky a matice a váš stroj opět vyrazil rychle vpřed. Motocykly mohou být čímkoli, co si přejete: jsou dopravním prostředkem pro cesty do práce či k rychlému doručení zpráv; umožňují navštívit vzdálená místa a díky nim vzniklo i jedno z nejnapínavějších sportovních odvětví. A navíc: motocykly- to je koníček.“(Wilson, 1993, 7).

Z právního hlediska je řidičské oprávnění na motocykl značen písmenem A či AM. Řidičské oprávnění typu AM, se týká motorových vozidel nepřevyšujících konstrukční rychlost 45km/hod, dvoukolových s objemem motoru nepřevyšujícím 50cm³, minimální věk žadatele musí být 15 let. Od 16 let si lze pořídit oprávnění typu A1, které platí pro lehké motocykly s výkonem nevyšším než 11kW a nebo objemem motoru do 125cm³. Dalším typem oprávnění je A2, platící pro motocykly s postranním vozíkem nebo bez do výkonu 35kW, minimální věk žadatele 18 let. Posledním typem je oprávnění A pro motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj, věková hranice je 24 let a 20 let, pokud je alespoň 2 roky držitelem oprávnění typu A2. Současně s držením oprávnění typu A1 může držitel řídit vždy slabší stroj (při A1- AM, při A2- AM a A1 a při A- AM, A1 i A2) (BESIP, 2013).

7.1 Historie motocyklů

Za vynálezce prvního motocyklu je považován Gottlieb Daimler, který na konci 19. století sestrojil motor s vnitřním spalováním a poté ho namontoval do stroje s dřevěným rámem. Postupně na něm pracoval a vylepšoval ho. Poté se léta pracovalo na zdokonalování, až se v roce 1914 objevila většina základních prvků moderního motocyklu a jednalo se o celkem

použitelný dopravní prostředek. Dále se pak vyvíjely různé typy motocyklů v různých částech světa od Spojených států amerických až po Japonsko (Wilson, 1993).

7.2 Typy motocyklů

Motocykly jsme již vlastně rozdělili výše, a to podle legislativních norem (věku jezdce, výkonu, obsahu motoru). Populárnější a mezi lidmi rozšířenější je ovšem rozdělení motocyklů podle jejich konstrukce, použití a designu, na tomto základě můžeme motocykly rozdělit na cestovní motocykly, choppery, cruisery, naháče, endura, skútry, sportovní a spoustu dalších (méně využívaných). Fotografie všech uvedených typů motocyklů ve stejném pořadí, jsou uvedeny v příloze číslo 1.

- **Cestovní motocykl**

Již z jeho názvu je patrné, jaký je jeho účel. Lidé si tento typ pořizují především kvůli cestování spíše na delší trasy. Jsou upraveny tak, aby se na nich cestovalo pohodlně. Mohou být vybaveny různými druhy doplňků např. postranními kufry, vyhřívanými řídítky, ABS či audiotechnikou. Mají dostatečnou maximální rychlost, přirozenou polohu jezdce, ochranu proti proudu vzduchu či dešti, snadnou manévrovatelnost (Faus, Oľšan, 2009).

- **Chopper, cruiser**

Představují královskou kategorii motocyklů vyznačující se klasickou konstrukcí a chromem. Jsou určené pro projížďky krajinou a užívání si svobody. Jejich motor má charakteristický bublavý zvuk, a nízké otáčky zajišťují, že řidič nemusí neustále řadit. Typická je nízká vzpřímená poloha jezde tzv. „vítr do nohavic“. Dalšími rysy jsou především širší zadní pneumatika a užší přední, dlouhá přední vidlice a minimální počet kontrol a ukazatelů. Jelikož je konstrukce těžší a je také delší, hůře se s ním manipuluje. Podobnými stroji jsou cruisery, které jsou určené na jízdu po dlouhých rovných amerických dálnicích, jsou po všech stránkách mohutnější a tudíž také těžší (Faus, Oľšan, 2009). Do této kategorie spadá i legendární Harley-Davidson, který nepředstavuje pouze značku motocyklu, ale i životní styl a symbol (existuje spousta doplňků jako typické kožené vesty s logem, hrníčky, nábytek apod.).

- **Naked bike (naháč)**

Vyznačuje se odhalenými vnitřními částmi motocyklu („vnitřnostmi“). Z předního pohledu dominuje jeden velký světlomet. Mají velmi slušné zrychlení, dobrou ovladatelnost a vlastnosti. Jezdec je nakloněn mírně dopředu. Dosahují vysokých rychlostí, ovšem delší jízda ve vysoké rychlosti je velmi fyzicky náročná (Faus, Oľšan, 2009). Jsou ideální pro jezdce, kteří touží po pocitu vzrušení a jsou spíše sportovně založení.

- **Enduro**

Enduro motocykly mohou jak na silnici, tak též do lehčího terénu. Proto jsou vyšší, jejich podvozek je odolnější, mají delší pérování. Hlavní je jejich ovladatelnost. Jezdec sedí vzpřímeně s koleny vpředu (Faus, Oľšan, 2009). Do terénu se používají motocykly terénní, určené pro těžký terén a nebezpečné cesty, používají se také při crossových závodech (Wikipedie, 2013).

- **Skútr**

Praktické stroje, určené především pro přesun ve městě, v hustém provozu. Důležité je jednoduché ovládání, brzda a plyn, automatická převodovka, ovládá se snadno díky nízké hmotnosti. Je díky tomu vhodný i pro naprosté začátečníky. Silnější skútry mohou mít i ochranné štíty proti vzduchu či dešti, pod sedadlem je obvykle menší úložný prostor (Faus, Oľšan, 2009). V poslední době se zvyšuje jejich počet. Je snaha o jejich propagaci vzhledem k stoupajícímu počtu automobilů (je z více důvodů výhodnější obzvláště ve městech- menší spotřeba, pořizovací cena, snazší pohyb v zácpě, parkování), důvodem proč si ho nepořídit místo auta bývá většinou počasí, ale to se i dnes již dá napravit vhodným oblečením (Pour, 2008).

- **Sportovní motocykl**

Předlohou jim jsou závodní okruhové motocykly. Vyznačují se vysokým výkonem, nejnovějšími technologiemi, aerodynamickou kapotáží (pro snazší udržení se jezdce na

stroji ve velmi vysoké rychlosti). Jezdec je skoro ležící, díky vysokému umístění stupaček a nízkým řídítkům. Naprosto splňuje účel, co největší rychlost, náklon, adrenalin a agrese (Faus, Oľšan, 2009).

Existuje ještě spousta dalších typů, které se vyznačují jistou mírou specializace (motocrossové a závodní stroje na okruh či plochou dráhu např.). V dnešní době je velmi časté, že se jednotlivé rysy určitých typů motocyklů prolínají a občas je těžké určit konkrétní typ (např. skútry o vyšším výkonu a upravené na cestovní), často se také upravují na přání a pro potřeby konkrétního jezdce a jezdci sami si svůj stroj různě „vyšperkávají“ (Faus, Oľšan, 2009).

7.3 Výběr motocyklu

Pokud už se člověk rozhodne pořídit si motocykl, měl by vědět, jestli je to opravdu to, co chce a myslí to vážně. Řidičský průkaz v kapse nestačí, aby mohl člověk jezdit, potřebuje mít na čem, potřebuje mít místo, kam motocykl schová před nepřízní počasí, musí počítat s jeho údržbou a v neposlední řadě toto všechno něco stojí. Měl by také zvážit své možnosti, jaký typ motoru si představuje, na co jí potřebuje, co ho vede k tomu si jí pořídit. „Vyhovující styl, a tedy i typ motocyklu, je věcí vkusu konkrétního člověka, málo závisí na jezdeckém umění a stranou jdou i tělesné dispozice jako je velikost postavy, váha a v úplně poslední řadě pohlaví. Záleží pouze na tom, jakým druhům zážitků dáváte přednost.“ (Breutelová a kol., 2008). Při nákupu je dobré si stroj vyzkoušet, posadit se, ideálně krátce projet, tím zjistíte, jestli vám stroj vyhovuje po všech stránkách. Také se traduje, že typ motocyklu svým způsobem souvisí i s osobností jeho jezdce.

7.4 Specifika jízdy na motocyklu

Řízení motocyklu je mnohem namáhavější a náročnější na schopnosti jezdce než u automobilu. Řidič je skoro nechráněný proti povětrnostním podmínkám, proudu vzduchu, i proti možnému pádu. Neustále musí být v pozoru, sledovat cestu a vyhodnocovat možné nebezpečí, to znamená neustálý stres a vypětí (psychické i fyzické). Jezdec musí svůj stroj znát do posledního detailu, jen tak má možnost získat více času na analyzování dopravní situace nebo nenadálého problému. Motocykl je na ovládání citlivější než automobil takže např. brzdy se musí ovládat s citem (Breutelová a kol., 2008). Základem je dobrý posed

jezdce, již při nákupu stroje by si měl ujasnit, zda v něm vydrží delší dobu sedět. Velmi důležitý pro jezdce na motocyklu je zrak, čím rychleji jezdec jede, tím užší je zorné pole, při rychlosti nad 150km/hod dochází k takzvanému tunelovému vidění. Náročné je řízení i kvůli svým nárokům na koordinaci pohybů např. při řazení, kdy levá ruka obsluhuje páčku spojky, pravá přidává a ubírá plyn a noha řadí vhodný stupeň, vše musí být rychlé, aby motor neztratil otáčky, a ještě musí sledovat situaci na silnici. Najíždění do zatáček je také ošemetné a vyžaduje určitý cvik a odhad (v jakém úhlu, rychlosti apod.) (Faus, Oľšan, 2009).

Když dojde na nejhorší a krizové situaci se jezdec nevyhne má několik nouzových možností (manévrů). Základem je nouzové brzdění, pokud je možné. Opuštění vozovky, pokud je kam uhnout např. do keřů, obilí, vody. Další možností pokud není kam uhnout je kontrolovaný pád, kdy jezdec stroj položí, nutný je k tomu alespoň menší prostor a je lepší stroj pokládat na pravou stranu (vlevo by se mohl dostat do protisměru), tento manévr se dá v nízké rychlosti i dobře nacvičit. Posledním je úmyslné opuštění stroje, aby se vyhnul nárazu do překážky, v dostatečné vzdálenosti se postaví do stupaček (aby se hlava dostala, co nejvýše nad okraj překážky a těsně před nárazem pustí řídítka (může se i více odrazit). Toto všechno sice nemusí zabránit zranění nebo i smrti, ale jsou to možnosti, vybrat si menší zlo a zkusit zmírnit možné následky (Faus, Oľšan, 2009).

7.4.1 Jízda se spolujezdcem

Pokud se jezdec rozhodne někoho svézt a ten dotyčný jede na motocyklu poprvé, je důležité mu vysvětlit pár věcí. Základem je držení se řidiče, buď se spolujezdec „přilepí“ hrudníkem na záda řidiče a drží ho rukama kolem pasu nebo se spolujezdec drží oběma rukama nádrže či jednou rukou kolem pasu a druhou nádrže. Při první možnosti dochází k problémům kvůli silám, které působí za jízdy (např. při brzdění tíha spolujezdce padá na řidiče díky setrvačnosti) druhá možnost má zase nevýhodu pro neznalé spolujezdce (při rozjezdu musí počítat s tahem dozadu a udržet se a v zatáčkách je to také obtížnější). Další zásada se týká zatáček, kdy se stroj naklání do zatáčky a spolujezdec musí přesně kopírovat náklon spolu s řidičem a ne se snažit vyvažovat na opačnou stranu (to nemusí být tak jednoduché jak se zdá).

Spolujezdec při krátkém zastavení (např. na křižovatce) nikdy nesundává nohy ze stupaček a je vhodné, aby měl také odpovídající oblečení. Při delších trasách je nutné přizpůsobit

tlak v pneumatikách, pérování, stroj veze dvojnásobnou váhu a s tím je nutné počítat (BESIP- Přežít a nezabít, no date).

7.4.2 Jízda ve skupině

Skupinová jízda motocyklistů neboli „spanilá jízda“, je celkem častým jevem na silnicích a jiných komunikacích. Skupina by měla mít maximálně 6 až 8 jezdců, ve větším počtu je nutné se rozdělit do více skupin a zachovávat mezi skupinami dostatečnou mezeru pro zařazující se vozidla. Takováto jízda má své zásady. Pro bezpečnou jízdu se jezdí ve dvou typech formací. Buď v koloně za sebou s bezpečným odstupem nebo cik-cak, kdy se střídavě jeden jezdec řadí v levé části vozovky a druhý v pravé (ne vedle sebe). První jede vždy zkušený jezdec, který zná trasu a ostatní jezdce, ostatní jezdci se řídí jeho pokyny (jsou dány signály, kterými vedoucí jezdec dává zprávu ostatním, např. mávnutí levé ruky směrem k tělu pro zpomalení). Za prvním, jedou nejméně zkušenější a na konci skupiny jedou nejzkušenější jezdci či nejsilnější stroje, nepředjíždí se, vždy si jezdec hlídá jezdce za sebou (Faus, Oľšan, 2009).

7.5 Ženy a motocykly

Počet žen, které se zamilovávají do jízdy na motocyklu, rok od roku vzrůstá. Dnes již nebudí takový údiv jako před pár lety a v každé skupině jezdců se najde alespoň jedna žena. Většina žen se k motocyklům dostane buď přes otce, nebo později ji k tomu přivede manžel či přítel, někdy se samy chtějí vyrovnat svým mužským protějšků. Ovšem obecně to, proč na motorkách jezdí muži, platí i pro ženy (pocit svobody, relaxace, radost z jízdy) (Kmecová, 2012).

Je také pravda, že ženy ač také milují rychlou jízdu, jezdí opatrněji a bezpečněji. A nejen u nás, v Anglii byla provedena studie, z které vyplynulo, že množství nehod žen řidiček je nižší než u mužů a že ženy řidičky se mnohem více shánějí po dalším vzdělávání a tréninku, 30% zraněných žen řidiček motocyklu mělo za sebou kurz bezpečné jízdy, naproti tomu muži byli ve většině samouci (Boyd, 2012). Ženy také nejsou nejčastějším návštěvníkem motocyklových srazů, spíše zakládají vlastní ženské skupinky a vyráží po výletech nebo se schází (Šimková, 2008). Pro ženy motocyklistky se vyrábějí také

speciální doplňky, na internetu se najde také mnoho diskuzí, které jsou určeny pro tyto nadšenkyně.

8. NEHODOVOST ZAMĚŘENÁ NA MOTOCYKLY

Podle Českého statistického úřadu v roce 2011 dosáhl počet dopravních nehod v silniční dopravě celkem 75 137, z toho 20 487 tvořily nehody se zraněním či usmrcením osob (Český statistický úřad, 2011). Co se týče následků nehod, počet usmrcených osob od roku 1993 zaznamenává pokles o 13%, což by mohl být optimistický trend do budoucna. Nehody motocyklistů jsou bohužel toho nejzávažnějšího charakteru. V roce 2011 zemřelo na silnici celkem 78 motocyklistů (nejtragičtějším byl rok 2007, kdy jejich počet činil 134), ovšem za období od roku 1993 do 2011 je pokles usmrcených motocyklistů pouze 1%. Z celkového počtu usmrcených osob vůbec, tvořili v roce 2011 celých 11% obětí (BESIP, 2012). V roce 2012 činil počet usmrcených motocyklistů 90, což je o 12 více než v roce předešlém. Každá 8. usmrcená osoba při dopravní nehodě v roce 2012 byl motocyklista, což je ten nejvyšší podíl zatím. Od roku 2005 je podíl usmrcených motocyklistů vzhledem ke všem usmrceným osobám nadprůměrný (BESIP, 2013).

Většina motocyklistů si nehodu zavíní sama. Mezi zemřelými jsou z větší části zdraví lidé ve věku 20-30 let s krátkou praxí, které bychom zařadili mezi ty „divoké“ řidiče (Havlík, 2008). Mladí jezdci jsou náchylní k agresivní jízdě nejen díky své osobnostní struktuře, ale také kvůli tlaku a vlivu okolí, konkrétně jiných jezdců, ke kterým se řadí. Snaha vyrovnat se a dokázat to samé je poměrně silná a mladí jsou ochotnější riskovat a zapojit se do riskantního chování (Watson a kol., 2007).

8.1 Nejčastější příčiny nehod motocyklů

Většinu usmrcených a zraněných motocyklistů má na svědomí nepřiměřená rychlost, platí, čím vyšší, tím větší zátěž. Při vysoké rychlosti klesá schopnost zaznamenat údaje na ukazatelích či dopravní informace, i pár vteřin představuje několik desítek ujetých metrů. V neznámém prostředí může zkomplikovat situaci i zkušenému jezdci. Z psychologického hlediska rychlost přináší kromě adrenalinu také jistý pocit moci a síly. Jezdec by měl jet takovou rychlostí, na kterou stačí. Další v pořadí nejnebezpečnějších manévrů je předjíždění, kdy jezdec musí počítat s reakcí řidiče a dalšími mnohými informacemi (Havlík, 2008). Z rozsáhlé studie prováděné Kalifornskou univerzitou v roce 1981 vyplynulo, že většina řidičů automobilů při dopravní nehodě s motocyklem ho vůbec nezaznamenala nebo si ho všimla tehdy, kdy už se nedalo nehodě zabránit (Hurt, Ouellet, Thom, 1981). V té samé studii také došli k výsledku, že záměrné útočné chování řidičů automobilů vůči řidičům motocyklů je spíše vzácnou příčinnou dopravní nehody a

k motocyklovým nehodám dochází většinou na křižovatkách. Je pravdou, že neznám řidiče, kterému by se nikdy nestalo, že se z ničeho nic objevil kolem projíždějící motocyklista. To se stává problémem například na křižovatkách, kde jde o přednost v jízdě, sice motocyklista jel po hlavní silnici, ale takovou rychlostí či akcelerací, že ho řidič opravdu nemusí vůbec zahlédnout, obzvláště ještě pokud je to řidič sváteční. Příčinnou nehody může být rovněž alkohol nebo drogy.

Když se toto ještě střetne s disharmonickou osobností motocyklisty, jde opravdu většinou skoro doslova o život. U motocyklistů, kteří opakovaně bourají, se objevují přídavná jména jako agresivní, egoistický, bezohledný, soutěživý, s potřebou neřít se pravidly jako ostatní, nenechat se omezovat, řít se vysokou rychlostí a myslí si, jaký je „king“, pokud ujede i dopravní policejní hlídce (Havlík, 2008).

Pro ilustraci bych ráda v příloze číslo 7 uvedla profil selhávajícího motocyklisty uvedeného Havlíkem v časopise *Moje psychologie*.

Podle studie prováděné Elliottem, Baughanem a dalšími (2003) jsou rizikovou skupinou i jezdci starší, ti co si po letech neježdění pořídili motocykl a znovu začali jezdit (bez jakékoliv průpravy či kondičních jízd). Nebezpečné je také jejich vnímání ohledně svých zkušeností (nemají pocit, že jsou nezkušení). Na základě výsledků dalšího výzkumu vlivu agrese a ochotě riskovat na zranitelnost motocyklistů, byly stanoveny 4 osobnostní typy motocyklistů. Extrovert charakterizován jako agresivní a impulsivní jezdec, který se snadno začne nudit a proto má neustálou potřebu stimulačních podnětů, jsou často ochotni podstoupit riziko jen pro pocit vzrušení a napětí. Vůdci vykazují agresivní chování, ale zároveň i opatrnost, mají rádi vzrušení, ale podstoupí ho pouze tehdy, když budou mít jistotu minimálních rizik. Následovníci jsou typem čestných, přátelských, ohleduplných jezdců, kteří jsou schopni kompromisu, a nevyhledávají riziko. Posledním typem jsou introverti, ti nemají potřebu vyhledávat nové a vzrušující zážitky, tudíž se spíše drží zpátky, jedou po vlastní ose (Haque, Md., Mazhauri, 2010).

8.2 Bezpečná jízda na motocyklu a prevence

Aby se motocyklista vyhnul problémům a krizovým situacím, měl by dodržovat určité zásady bezpečné jízdy, které jsem nastínila během celého předešlého textu. Především by si měl pořídít takový stroj, který odpovídá jeho potřebám a kapacitě (fyzické i duševní). Poté jezdit a jezdit a jezdit, pouze tak získá zkušenosti. Ideální je cílený trénink ať již se

zkušeným jezdcem kamarádem či s profesionálním učitelem. Pořádají se například kurzy bezpečné jízdy na motocyklu.

Prevenční jako takovou bychom mohli rozdělit podle klasického dělení na primární, sekundární a terciální. Primární by se měla zaměřit na vybrané cílové skupiny a předcházet tak rizikovému chování v dopravě, sekundární působí na řidiče, kteří už rizikové chování vykazují a terciální jako náprava tohoto nevhodného chování. Prevence v dopravě může mít mnoho podob, od mediálních kampaní po besedy a semináře (Šucha, 2009). Všímám si v okolí, že klasická dopravní výchova, jakou jsem zažila já, už skoro neexistuje nebo je alespoň nedostatečná dle mého názoru. Existují programy a metodiky dopravní výchovy pro školy, ale nejsem si jistá, že se jim věnuje adekvátní důraz a pozornost. Prevence by se měla zaměřit už na děti předškolního věku a ideálně je provázet vhodným způsobem až do autoškoly (ne-li déle). Jsem si vědoma, že tak jednoduché to není, ale určitě by to nebylo zbytečné. Vhodná je spolupráce odborníků, rodičů i škol, mohou pořádat besedy, zvat si příslušné odborníky podle zaměření besedy (dopravní policisté, psychologové, učitelé autoškol, lékaři). Prospěšné je i, pokud si to lidé mohou vyzkoušet, vidět „na živo“, pořádají se různé dny zaměřené na bezpečnost v dopravě s praktickými ukázkami.

Prevenční je rozhodně také samotná koncepce výuky v autoškolách, kdy by nebylo marné přidat do výuky téma agresivity na silnicích a jak se jí účinně vyhnout či na něj reagovat, také vhodné a především účinné postihy a náprava rizikových řidičů. Například u řidičů silných strojů by žadatelé o řidičské oprávnění měli mít za sebou dopravně-psychologické vyšetření, což by mohlo vyloučit řidiče s nevhodnou strukturou osobnosti a nedostatečnými schopnostmi a kapacitou. Součástí osvědčených trestů v zahraničí je třeba u nepoučitelných motocyklistů povinná práce sloužit o víkendech jako sanitáři u zdravotních záchranných složek, kde vidí reálně možné důsledky své nezodpovědné jízdy (Havlík, 2008). Také by například nemuselo být od věci u rizikových skupin (a nejen u nich) aplikovat kurzy bezpečné jízdy, bez kterých by nemohli na silnice. Také u nás fungují preventivní mediální kampaně zaměřené na motocyklisty- Nemyslíš, zaplatíš, které by měly ukázat reálně možné důsledky nevhodného dopravního chování. Akorát si osobně nejsem jistá, zda to má nějaký vliv na tu skupinu, která je nejnebezpečnější, tací se na spot kouknou, ale více méně to jejich smýšlení a vlastní jízdu nezmění, ani se nad tím nezamyslí. Jejich dopravní návyky to nezmění, myslet budou pořád stejně (především sami na sebe). Tyto kampaně působí spíše na ty zodpovědné, kterým to znovu připomene, co se může stát a budou vyražet na silnice s ještě větší opatrností.

V rámci terciální prevence se hovoří o rehabilitačních programech pro řidiče s problematickou historií dopravního chování. Tito řidiči splňují předpoklad práce sama na sobě a vůli změnit své chování v dopravním prostředí. Pracují především na poli psychologickém, terapeutickém a vzdělávacím, mohou mít podobu individuální či skupinové intervence, dobrovolné i povinné nebo krátkodobé či dlouhodobé (Šucha a kol., 2013). Efektivita takovýchto programů se posuzuje mírou recidivy, ta se uvádí kolem 50%. Jako účinné se jeví ty programy, které počítají s aktivní angažovaností účastníků, osvědčil se také spíše empatický přístup a dlouhodobý a individuální charakter kurzů a intervencí. Jde především o naučení se správným návykům a chování, komunikaci v dopravním prostředí, proto je dobré začít s tím co nejdříve, než se upevní rizikové zlozvyky (Repado, no date).

II. VÝZKUMNÁ ČÁST

1. VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍL VÝZKUMU

Výzkumný problém

Výzkum má za cíl zjistit takové osobnostní vlastnosti motocyklistů, které by mohly vést k rizikovému jednání v dopravním prostředí. Výsledkem by mělo být zjištění těchto rizikových vlastností u konkrétního vzorku motocyklistů a z toho plynoucí možná doporučení pro praktické využití. Použit bude také TVP osobnostní dotazník, který je ve fázi tvoření norem v ČR a výzkumná data z této práce by měla být také poskytnuta.

Cíl výzkumu

Cílem tohoto výzkumu je přiblížit téma motocyklového světa a popsat psychologické charakteristiky řidičů motocyklů v souvislosti s jejich rizikovým jednáním v dopravním provozu a jeho bezpečností. A to pomocí kvantitativní analýzy získaných dat. Závěrem budou praktická doporučení pro praxi, vyvrácení či potvrzení hypotéz a vzhledem k použité testové metodě také přispění k tvorbě jejích norem pro českou populaci.

2. FORMULACE HYPOTÉZ

Hypotéza č. 1

H1: Motocyklisté jezdící na motocyklu o výkonu větším než 25kW vykazují signifikantně vyšší míru emoční labilitity než motocyklisté jezdící na motocyklu o nižším výkonu, měřeno na škálách emoční labilitity v dopravě v TVP.

Hypotéza č. 2

H2: Motocyklisté jezdící na motocyklu o výkonu větším než 25kW vykazují signifikantně vyšší tendenci k rizikovému jednání než motocyklisté jezdící na motocyklu o nižším výkonu, měřeno na škálách svědomitosti a dodatkové škály TVP.

Havlík (2008) považuje řidiče silných strojů za rizikovější účastníky provozu. Emoční labilita u řidičů motocyklů, stejně jak u automobilů má vliv na přímé reakce na situace v dopravě a je velice pravděpodobné, že má značný vliv i na nehodovost. Dodatková škála poukazuje na dodržování dopravních předpisů a zákonitostí. Škála svědomitosti je dobrým indikátorem agresivního chování.

Hypotéza č. 3

H3: U motocyklistů, kteří mají najeto více než 30 tis. km, se objevuje signifikantně vyšší míra svědomitosti než u motocyklistů, kteří mají najeto méně než 30 tis. km.

Hypotéza č. 4

H4: U motocyklistů, kteří mají najeto více než 30 tis. km, se objevuje signifikantně nižší míra rizikového jednání než u motocyklistů, kteří mají najeto méně než 30 tis. km, měřeno na škále emoční lability TVP.

Hypotéza č. 5

H5: U motocyklistů, kteří mají najeto více než 30 tis. km, se objevuje signifikantně nižší míra rizikového chování než u motocyklistů, kteří mají najeto méně než 30 tis. km, měřeno na škále dodatkové TVP.

Množství najetých kilometrů a s tím související zkušenosti mohou mít vliv na dopravní jednání u řidičů motocyklů. A také na nehodovost těchto řidičů. Platí, že řidič by měl svůj stroj ovládat téměř dokonale a vědět, co od něj i od sebe čekat a co si může dovolit.

Hypotéza č. 6

H6: Motocyklisté se zaviněnou dopravní nehodou vykazují signifikantně vyšší míru rizikového chování než motocyklisté bez zaviněné dopravní nehody, měřeno na škále dodatkové TVP.

Hypotéza č. 7

H7: Motocyklisté se zaviněnou dopravní nehodou vykazují signifikantně nižší míru svědomitosti než motocyklisté bez zaviněné dopravní nehody, měřeno na škále svědomitosti TVP.

Hypotéza č. 8

H8: Motocyklisté se zaviněnou dopravní nehodou vykazují signifikantně vyšší míru rizikového chování než motocyklisté bez zaviněné dopravní nehody, měřeno na škále neuroticismu a škále dodatkové TVP.

Vzhledem k vysoké nehodovosti a fatálním následkům těchto nehod se jeví jako významná. Statistiky (BESIP, 2012,2013) ukazují, že nehodovost motocyklistů činí vysoké procento dopravních nehod obecně. Tyto rizikové tendence se přiřazují především mladším mužům, ale podobné názory se vztahují na celou populaci motocyklistů.

Hypotéza č. 9

H9: Motocyklisté do 40 let vykazují signifikantně nižší míru svědomitosti v dopravě než motocyklisté starší 40 let.

Hypotéza č. 10

H10: Motocyklisté do 40 let vykazují signifikantně vyšší míru rizikového jednání než motocyklisté starší 40 let, měřeno na dodatkové škále TVP.

Hypotéza č. 11

H11: Ženy motocyklistky vykazují nižší míru rizikového jednání a agresivity než muži, měřeno výkonem na škále emoční lability.

Hypotéza č. 12

H12: Ženy motocyklistky vykazují nižší míru rizikového chování a agresivity než muži, měřeno výkonem na škále dodatkové v TVP.

Hypotéza č. 13

H13: Ženy motocyklistky vykazují nižší míru rizikového chování a agresivity než muži, měřeno výkonem na škále neuroticismu.

Ženy jsou obecně považovány za klidnější řidičky, jezdící bezpečněji než muži. Boyd (2012) považuje ženy motocyklistky za svědomitější a pečlivěji se připravující řidičky, tudíž i jejich jízda je díky tomu bezpečnější.

3. METODY ZÍSKÁVÁNÍ DAT

Pro vlastní výzkum byly použity tři dotazníkové metody. Všechny byly probandy vyplňovány online na internetové stránce dotazníku určené. Všechny dotazníkové metody byly anonymní a na základě dobrovolnosti, někteří zpětně projevili zájem o výsledky výzkumu.

První dotazník byl vytvořen autorkou pouze pro účely výzkumu, obsahoval úvodní poučení o účelu šetření a informace pro respondenty a především otázky na sociodemografická data a další specifické informace vztahující se k tématu výzkumu. Těchto otázek bylo 16 v tomto znění:

- *Vaše přezdívka-* pouze pro lepší orientaci
- *Pohlaví*
- *Jaký je Váš věk?* - volná odpověď
- *Jaké je Vaše povolání (profese)?* - volná odpověď
- *Jaký je Váš rodinný stav?* - výběr z možností: svobodný/ná, ženatý/vdaná, rozvedený/ná, druh/družka, vdovec/vdova
- *Máte děti?* - výběr z možností ano a ne
- *Rok získání řidičského oprávnění na motocykl?* – volná odpověď
- *Jaké typy řidičského oprávnění vlastníte?* – výběr z možností: AM, A1, A18, A21, B, C, T, D; možné bylo zaškrtnout více odpovědí
- *Kolik motocyklů momentálně vlastníte?* – výběr z možností: 1, 2, více než 2
- *Počet najetých kilometrů na motocyklu celkem (Váš odhad)?* – výběr z možností: do 5000, 5001-10000, 10001-30000, 30001-50000, 50001-100000, nad 100000
- *Kolik kilometrů průměrně najedete za jeden rok?* – volná odpověď
- *Jak výkonný je Váš motocykl?* – výběr z možností: do 11kW, 11kW-25kW, nad 25kW
- *Jaký typ motocyklu/ů vlastníte?* – výběr z možností: skútr, cestovní, naked bike, enduro, terénní motocykl, cruiser, chopper, závodní silniční motocykl a jiné
- *Stal/a jste se s motocyklem někdy účastníkem dopravní nehody?* – výběr z možností: ano, vlastní zavinění; ano, cizí zavinění; ne
- *Účastnil/a jste se někdy motorkářského srazu?* – výběr z možností: neúčastnil/a, jednou, příležitostně, pravidelně
- *Jaký byl Váš důvod k pořízení motocyklu?* – volná odpověď

Dále byly použity dva osobnostní inventáře, a to standardizovaný NEO- FFI a zatím nestandardizovaný TVP.

NEO-FFI

Multidimenzionální dotazník o 60 položkách, byl uzpůsoben online šetření a uveden instrukcí v tomto znění: Tento inventář obsahuje 60 výpovědí, kterými byste mohli popsat sami sebe. Z výběru možností vyberte tu, která Vás nejvíce vystihuje (nebo tu, která je Vám nejbližší).

Jak již bylo zmíněno v kapitole jednájící o pětifaktorovém modelu osobnosti, inventář NEO- FFI měří 5 základních rysů osobnosti na škálách Neuroticismu, Extraverze, Otevřenosti ke zkušenosti, Svědomitosti a Přívětivosti. Tento dotazník je velice populární v psychologické diagnostice, je celkem snadný a není náročný na čas. Respondenti u každé položky odpovídají na stupnici- úplně vystihuje, spíše vystihuje, neutrální, spíše nevystihuje a zcela nevystihuje. Co se týká dopravní diagnostiky, je hojně využíván právě pro zjišťování možných rizikových faktorů v dopravním jednání a pro zjišťování orientačních osobnostních profilů.

TVP

Je švýcarský osobnostní dotazník, zachycující osobnostní rysy v kontextu dopravního prostředí. Je stejně jako NEO založený na modelu Velké pětky. Opět byl převeden do online verze a obsahoval tuto instrukci: Inventář obsahuje 138 výpovědí. Z výběru možností vyberte tu, která Vás nejvíce vystihuje (nebo tu, která je Vám nejbližší). Položky dotazující se na automobil, berte jako dotazující se na motocykl. Jelikož je dotazník určen pro řidiče obecně, přizpůsobila jsem znění instrukce pro mé účely řidičů motocyklů.

TVP dotazník pracuje se škálami Emoční lability/stability, Extraverze/introverze, Otevřenosti, Svědomitosti, Bagatelizace, Přívětivosti a dodatkovými škálami tykající se užívání alkoholu a respektování norem, pravidel a dopravních předpisů. Každá škála měří jak v obecné rovině, tak v rovině dopravy a dopravního jednání. Na tomto základě vznikne osobnostní profil probanda, který názorně ukazuje jeho skóre na stupnici od 1 (minimum) do 9 (maximum). Celkem úspěšně dokáže poukázat na možné rizikové chování probanda. Např. škála bagatelizace ukazuje, na kolik je proband schopen uznat vlastní chybu v plném rozsahu a snést kritiku, i co se týká dopravního chování (HTS, no date.). V České republice

se momentálně sbírají data a tvoří normy pro českou populaci, proto i moje verze ne ní ještě úplně dopracována.

4. ETIKA VÝZKUMU A VÝZKUMNÝ SOUBOR

Účastníci šetření byli předem informováni o účelu testování, jeho dobrovolnosti a anonymitě. Také byli seznámeni s tím, že získaná data budou využita pouze pro účel tohoto výzkumu. Byl jim poskytnut kontakt na examinátorku pro případné dotazy.

4.1 Výzkumný soubor a metody jeho výběru

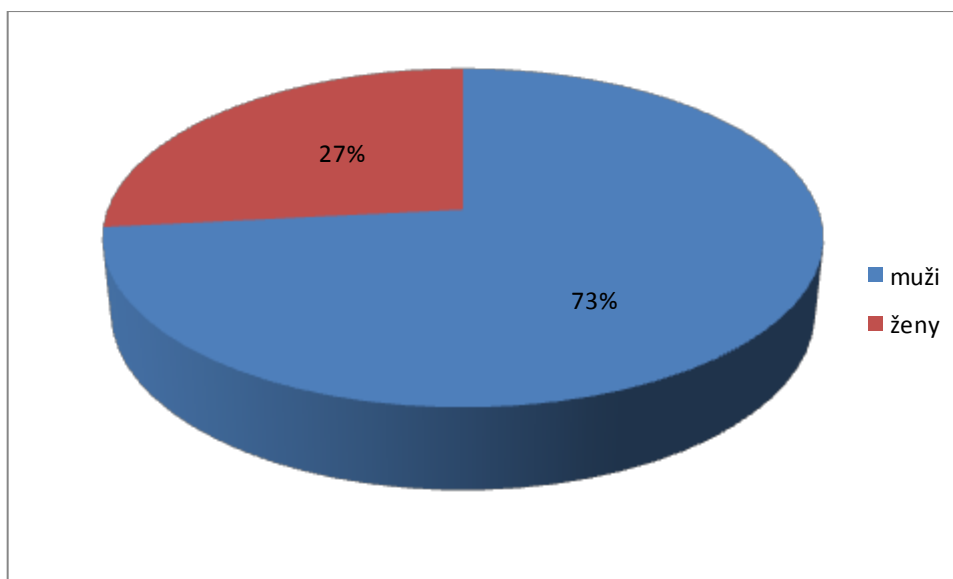
Výzkumu se zúčastnilo 119 osob. Hlavním kritériem výběru byl řidičský průkaz na motocykl a jeho aktivní užívání a dále vyplnění všech tří dotazníků online. Bohužel 59 probandů muselo být vyškrtáno z důvodu nevyplnění těchto všech tří dotazníků. Konečný výzkumný soubor tedy nakonec čítal 60 osob.

V první fázi byly všechny tři dotazníky vloženy na sociální síť Facebook, a to jak v soukromém okruhu, tak i veřejně v různých skupinách souvisejících s motocykly a tímto životním stylem, kde se dále šířil. Také byly vloženy na různá diskuzní fóra (např. na Lidé.cz) či stránky týkající se motocyklistického života. Z těchto faktů se tedy jedná o výběr na základě dobrovolnosti. V další fázi byli zjištěni možní probandi v okolí autorky a byla jim nabídnuta účast v tomto výzkumu, jedná se tedy také o výběr příležitostný a záměrný (Reiterová, 2009).

4.1.1 Charakteristika výzkumného souboru

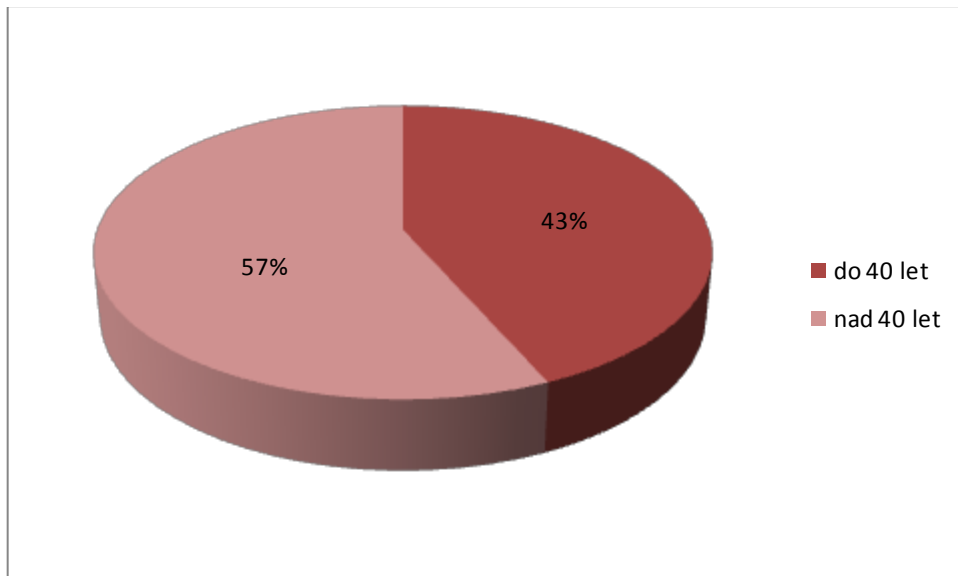
Z celkového počtu 60 probandů bylo 44 mužů a 16 žen, v procentuálním rozložení 73% a 27%.

Graf 1.: Procentuální zastoupení mužů a žen v souboru.



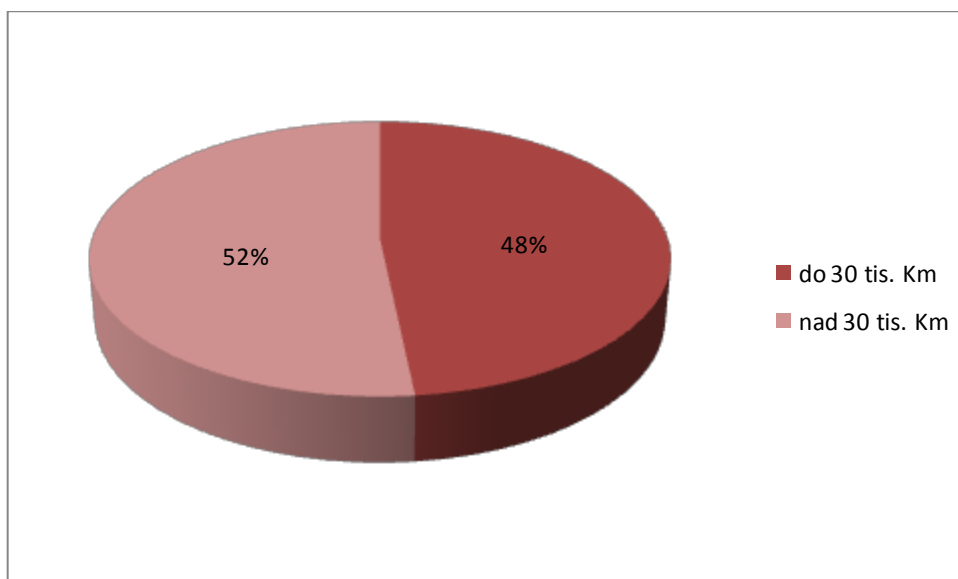
Průměrný věk výzkumného souboru činí 44, 12 let. Nejmladšímu účastníkovi bylo 17 let a nejstaršímu 78 let. Pro účely výzkumu byl věk probandů rozdělen na dvě možnosti- do 40 let a nad 40 let.

Graf 2.: Poměr věkového rozmezí.



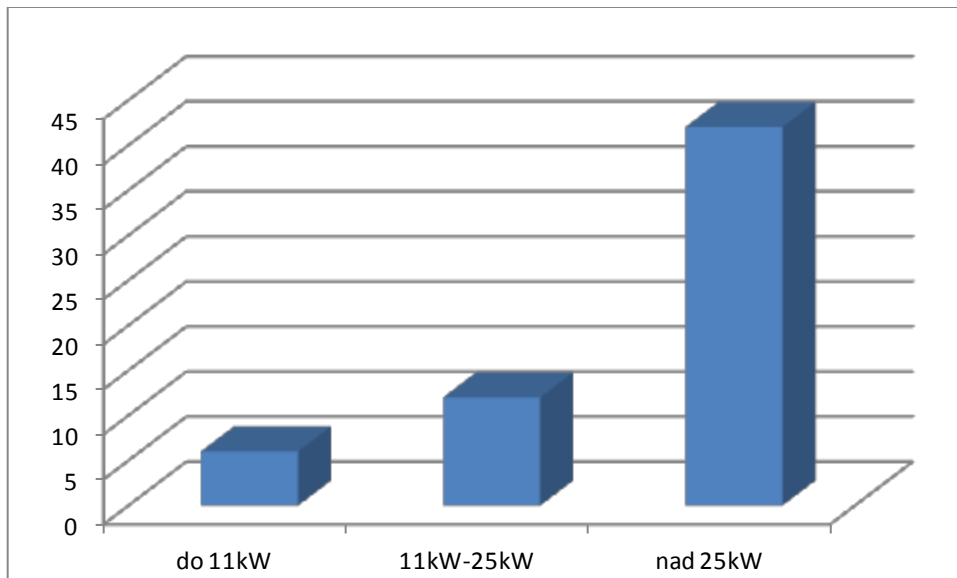
Dále byly pro výzkum podstatné najeté kilometry, pro rozlišení zkušených a méně zkušených řidičů. Pro tyto účely byly určeny dvě skupiny, první skupina do 30 000 km a druhá s více než 30 000 najetých kilometrů. Jejich poměr je znázorněn v grafu.

Graf 3.: Rozložení podle najetých kilometrů.



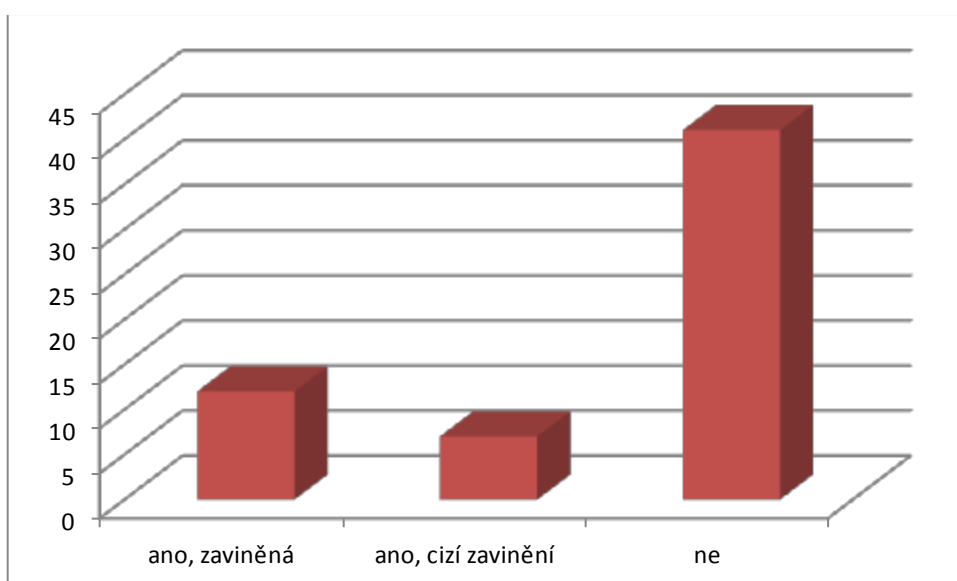
Neméně důležitou informací bylo rozložení týkající se výkonu motocyklu, procentuálně byly zastoupeny skupiny takto, do 11kW- 10%, 11kW-25 kW- 20% a nad 25kW- 70%.

Graf 4.: Zastoupení dle výkonu motocyklu.



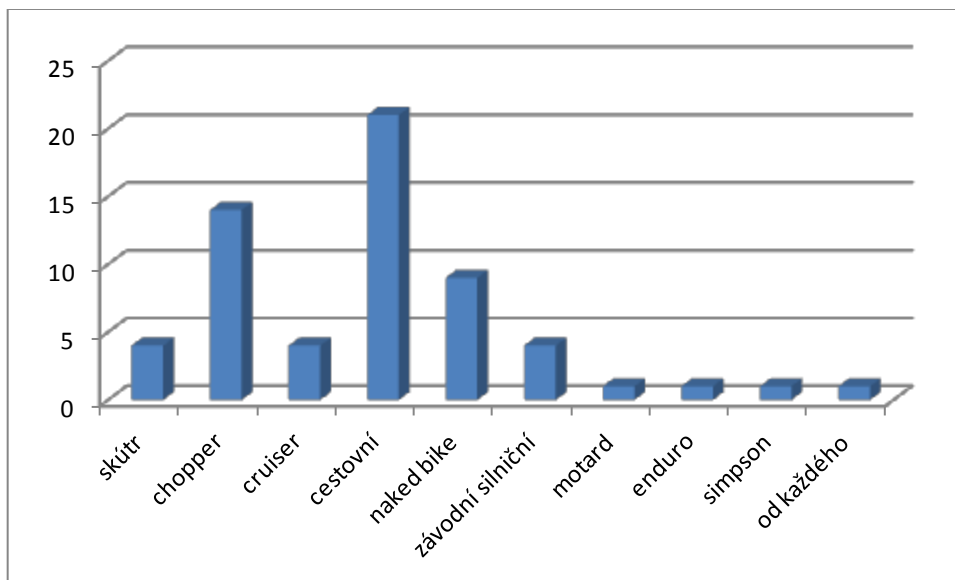
Vzhledem k výzkumným hypotézám se jeví jako důležité zmínit také data týkající se dopravních nehod probandů. Dopravní nehodu uvedlo 19 z nich, 41 se nikdy nestalo se svým motocyklem účastníkem dopravní nehody.

Graf 4.: Dopravní nehody, zaviněné i nezaviněné.

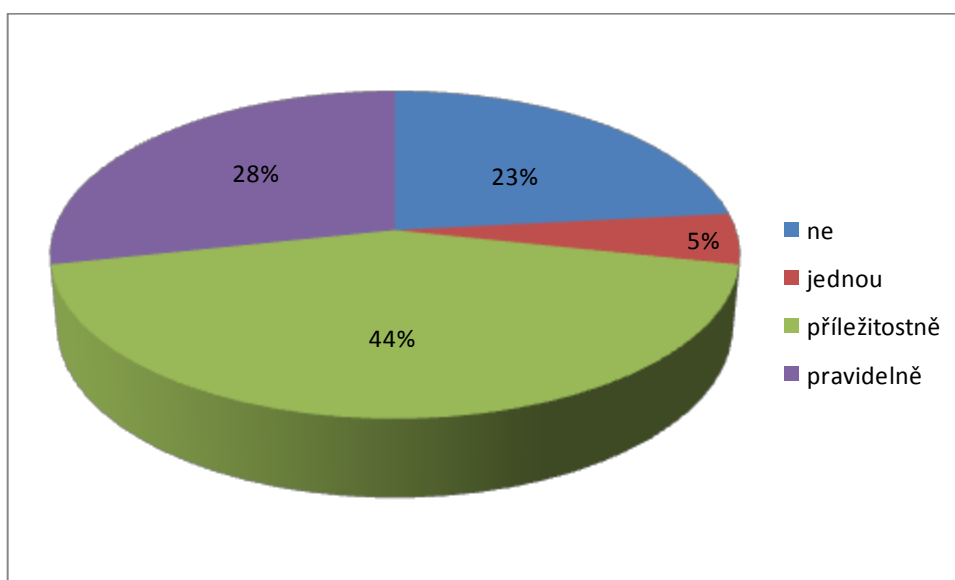


Také bych chtěla připojit grafy početního zastoupení motocyklistů podle typu motocyklu a také podle účasti na moto srazech, jen pro dokreslení výzkumného souboru.

Graf 5. Zastoupení podle typu motocyklu.



Graf 6. Početní rozložení motocyklistů podle účasti na moto srazech.



5. METODY ZPRACOVÁNÍ A ANALÝZY DAT

Získaná data z dotazníku vytvořeného autorkou byla nejprve postupně zpracována do tabulky vytvořené v programu MS Excel 2007. Data z osobnostních dotazníků byla uvedena v hrubých skórech a také zanesena do tabulky. Data byla zpracována tak, aby co nejvíce vyhovovala pro další statistické zpracování. Mezi sledovanými proměnnými byly věk, pohlaví, výkon motocyklu, počet najetých kilometrů či nehodovost. Sledovány byly míry výkonů na škálách osobnostních dotazníků, a to především na škálách Svědomitosti u NEA (S HS), TVP (S2); škále dodatkové TVP (DOD); škále Emoční lability TVP (EL2); Neuroticismu NEO (N HS) a škále bagatelizace TVP (B2). Všechny tyto škály poukazují na rizikové jednání a agresivitu osobnosti v dopravním prostředí.

Pro vyhodnocení rozdílů mezi zkoumanými skupinami motocyklistů, byly zprůměrovány výsledné hodnoty výkonů sledovaných škál. Statistické zpracování dat bylo prováděno v programu STATISTICA. Nejprve byla data podrobena testování vzhledem k normalitě rozložení. Po zjištění normálního rozložení byly dále prováděny analýzy rozdílů rozptylů pomocí Levenova testu. Na jehož základě byl pro další analýzu zvolen jako vhodný, t-test pro dva nezávislé výběry pro stejné rozptyly. Studentovy t-testy představují testy zjišťující míru významnosti rozdílu dvou průměrů. Existuje několik typů t-testů, volíme vhodný typ podle zjištěných parametrů (Reiterová, 2009).

6. VÝSLEDKY VÝZKUMU

Výsledky t-testů pro srovnání průměrů mezi skupinou motocyklistů jezdících na motocyklu o výkonu do 25 kW a nad 25kW, jsou znázorněny v následující tabulce.

Tabulka 1: Výsledky t-testu pro porovnání podle výkonu motocyklu.

škála	průměr		sm. odch.		t-test			d
	do 25kW	nad 25kW	do 25kW	nad 25kW	t	df	p	
E2- TVP	13,78	14,31	6,90	5,34	-0,32	58	0,75	-0,09
S2-TVP	16,78	17,86	4,70	4,15	-0,89	58	0,38	-0,25
DOD-TVP	10,94	9,45	4,56	4,09	1,25	58	0,22	0,35

Z těchto výsledků vyplívá, že na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ **neexistuje statisticky významný rozdíl** mezi skupinou motocyklistů jezdících na motocyklu o výkonu do 25 a nad 25 kW u všech sledovaných škál.

Výsledky t-testu pro porovnání průměrů skupin motocyklistů podle počtu najetých kilometrů najdeme v následující tabulce.

Tabulka 2: Výsledky t-testu podle najetých kilometrů.

škála	průměr		sm. odch.		t-test			d
	do 30 tis. km	nad 30 tis. km	do 30 tis. km	nad 30 tis. km	t	df	p	
S HS	33,00	36,19	6,60	5,77	-2,00	58	0,05	-0,52
S2-TVP	17,17	17,87	4,86	3,77	-0,62	58	0,53	-0,16
EL2-TVP	9,83	7,45	6,08	3,56	1,83	44,56	0,07	0,48
DOD-TVP	10,24	9,58	4,83	3,69	0,60	58	0,55	0,15

Na těchto výsledcích vyplívajících z tabulky **existuje** na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ **statisticky významný rozdíl** mezi skupinou motocyklistů do 30 tis. km a nad 30 tis. km pouze na škále svědomitosti. Na ostatních sledovaných škálách se žádný statisticky významný rozdíl na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ neukázal.

Výsledky pro srovnání průměrů skupin motocyklistů se zaviněnou a nezaviněnou dopravní nehodou jsou znázorněny v tabulce č. 3.

Tabulka 3: Výsledky srovnání průměrů vzhledem k zavinění nehody.

škála	průměr		sm. odch.		t-test			d
	nezavinil nehodu	zavinil nehodu	nezavinil nehodu	zavinil nehodu	t	df	p	
N HS	19,94	19,42	7,93	5,74	0,21	58	0,83	0,07
S HS	34,85	33,83	5,88	8,18	0,50	58	0,62	0,16
S2-TVP	17,92	16,00	4,64	2,04	2,15	41,50	< 0,05	0,45
EL2-TVP	8,35	9,58	5,16	4,58	-0,75	58	0,45	-0,24
DOD-TVP	9,54	11,33	4,05	4,92	-1,31	58	0,19	-0,42

Na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ **existuje statisticky významný rozdíl** u skupin na škále svědomitosti v TVP dotazníku, a to tak, že signifikantně vyšší míra byla zjištěna u skupiny motocyklistů se zaviněnou dopravní nehodou. U ostatních sledovaných škál se žádný statisticky významný rozdíl neprojevil.

Výsledky t-testu porovnávání průměrů u skupin rozdělených podle věku jsou uvedeny v tabulce.

Tabulka 4: Výsledky t-testu u skupin podle věku.

škála	průměr		sm. odch.		t-test			d
	mladší 40 let	starší 40 let	mladší 40 let	starší 40 let	t	df	p	
S HS	34,88	34,47	5,49	6,99	0,25	58	0,80	0,06
S2-TVP	17,15	17,82	4,13	4,48	-0,59	58	0,56	-0,15
DOD-TVP	11,19	8,91	5,08	3,23	2,00	39,95	0,05	0,55
B2-TVP	14,77	14,41	5,08	4,03	0,30	58	0,76	0,08

Z výsledků uvedených v tabulce vyplývá, že na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ **existuje významný statistický rozdíl** na škále dodatkové dotazníku TVP. Zbylé sledované škály neprokázaly statisticky významný rozdíl.

Výsledky t-testů na základě porovnání průměrů skupin podle pohlaví jsou v níže uvedené tabulce.

Tabulka 5: Výsledky srovnání průměrů na základě pohlaví.

škála	průměr		sm. odch.		t-test			d
	ženy	muži	ženy	muži	t	df	p	
N HS	21,19	19,34	10,66	6,06	0,66	18,64	0,52	0,25
EL2-TVP	11,44	7,57	6,99	3,70	2,11	18,14	< 0,05	0,81
DOD-TVP	9,00	10,23	4,12	4,30	-0,99	58	0,33	-0,29

Výsledky v tabulce napovídají, že na hladině významnosti $\alpha = 0,05$, byl **zjištěn statisticky významný rozdíl** mezi pohlavími pouze na škále emoční lability v dopravě v dotazníku TVP.

6.1 K PLATNOSTI HYPOTÉZ

Na základě všech zjištěných výsledků můžeme hypotézy přijmout či zamítnout. Jelikož vyplynulo, že na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ **neexistuje statisticky významný rozdíl** mezi skupinou motocyklistů jezdících na motocyklu o výkonu do 25 a nad 25 kW u všech sledovaných škál. Můžeme se vyjádřit k hypotézám č. 1 a 2 takto:

H1: Motocyklisté jezdící na motocyklu o výkonu větším než 25kW vykazují signifikantně vyšší míru emoční lability než motocyklisté jezdící na motocyklu o nižším výkonu, měřeno na škálách emoční lability v dopravě v TVP, **se zamítá**.

H2: Motocyklisté jezdící na motocyklu o výkonu větším než 25kW vykazují signifikantně vyšší tendenci k rizikovému jednání než motocyklisté jezdící na motocyklu o nižším výkonu, měřeno na škálách svědomitosti a dodatkové škály TVP, **se zamítá**.

Další výsledky poukázaly, že **existuje** na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ **statisticky významný rozdíl** mezi skupinou motocyklistů do 30 tis. km a nad 30 tis. km na škále svědomitosti. Na ostatních sledovaných škálách se žádný statisticky významný rozdíl na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ neukázal, proto se k hypotézám č. 3-5 vyjádříme takto:

H3: U motocyklistů, kteří mají najeto více než 30 tis. km, se objevuje signifikantně vyšší míra svědomitosti než u motocyklistů, kteří mají najeto méně než 30 tis. km, se **přijímá**.

H4: U motocyklistů, kteří mají najeto více než 30 tis. km, se objevuje signifikantně nižší míra rizikového jednání než u motocyklistů, kteří mají najeto méně než 30 tis. km, měřeno na škále emoční lability TVP, **se zamítá**.

H5: U motocyklistů, kteří mají najeto více než 30 tis. km, se objevuje signifikantně nižší míra rizikového chování než u motocyklistů, kteří mají najeto méně než 30 tis. km, měřeno na škále dodatkové TVP, **se zamítá**.

Výsledky týkající se motocyklistů a dopravních nehod ukázaly, že na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ **existuje statisticky významný rozdíl** u skupin pouze na škále svědomitosti v TVP dotazníku. Byla zjištěna statisticky vyšší míra u skupiny motocyklistů se zaviněnou dopravní nehodou. U ostatních sledovaných škál se žádný statisticky významný rozdíl neprojevil.

H6: Motocyklisté se zaviněnou dopravní nehodou vykazují signifikantně vyšší míru rizikového chování než motocyklisté bez zaviněné dopravní nehody, měřeno na škále dodatkové TVP, **se zamítá**.

H7: Motocyklisté se zaviněnou dopravní nehodou vykazují signifikantně nižší míru svědomitosti než motocyklisté bez zaviněné dopravní nehody, měřeno na škále svědomitosti TVP, **se zamítá**.

H8: Motocyklisté se zaviněnou dopravní nehodou vykazují signifikantně vyšší míru rizikového chování než motocyklisté bez zaviněné dopravní nehody, měřeno na škále neuroticismu a škále dodatkové TVP, **se zamítá**.

Výsledky u skupin rozdělených podle věku ukázaly, že na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ **existuje významný statistický rozdíl** na škále dodatkové dotazníku TVP. Zbylé sledované škály neprokázaly statisticky významný rozdíl, a proto se:

H9: Motocyklisté do 40 let vykazují signifikantně nižší míru svědomitosti v dopravě než motocyklisté starší 40 let, **zamítá**.

H10: Motocyklisté do 40 let vykazují signifikantně vyšší míru rizikového jednání než motocyklisté starší 40 let, měřeno na dodatkové škále TVP, **přijímá**.

Posledními výsledky jsou zjištěny mezi skupinou žen a mužů. Prokázaly, že na hladině významnosti $\alpha = 0,05$, byl **zjištěn statisticky významný rozdíl** mezi pohlavími pouze na škále emoční lability v dopravě v dotazníku TVP, takže můžeme hypotézy hodnotit takto:

H11: Ženy motocyklistky vykazují nižší míru rizikového jednání a agresivity než muži, měreno výkonem na škále emoční lability, **se zamítá**.

H12: Ženy motocyklistky vykazují nižší míru rizikového chování a agresivity než muži, měreno výkonem na škále dodatkové v TVP, **se zamítá**.

H13: Ženy motocyklistky vykazují nižší míru rizikového chování a agresivity než muži, měreno výkonem na škále neuroticismu, **se zamítá**.

7. DISKUZE

Výsledky dosažené ve výzkumu, nelze generalizovat na celou motocyklistickou populaci, jelikož výzkumný soubor čítal pouze 60 probandů. A motocyklistická populace je mnohem širší. Pro další výzkum by bylo vhodné soubor rozšířit a udělat ho více reprezentativní. Jelikož byly dotazníky vyplňovány anonymně přes internet, nelze se také stoprocentně spolehnout, že je vyplňoval opravdu motocyklista.

Ve 44 % případů, z celkového počtu nehod za rok 2012, stojí za dopravní nehodu s účastí motocyklisty právě motocyklista (BESIP, 2012). V mém výzkumu se ovšem zvýšená míra agresivity a riskantního jednání, která by měla vliv na možné zavinění nehody, neprokázala. Je to dáno nejspíš velmi malým vzorkem respondentů, kteří uvedli v dotazníku zaviněnou (a více méně i nezaviněnou) dopravní nehodu. Z celkového počtu 60, představují řidiči se zaviněnou nehodou pouze 7 z nich a celkový počet účasti na nějaké nehodě činil 19 respondentů. Mohli zaviněnou nehodu také úplně zapřít, nebo pokud byli účastníky nehody, nemusela se oficiálně řešit (např. pro nízkou škodu) anebo se nemuseli považovat za viníky nehody.

Nepotvrdil se ani předpoklad, že motocyklisté na silných strojích vykazují statisticky významnější míru rizikového jednání. Přesto BESIP (2013) uvádí, že nejvíce zaviněných dopravních nehod mají na svědomí motocyklisté jezdící na motocyklu o objemu 460-850 ccm (38%) a hned za nimi motocykly o objemu 0,86- 1,25l (25%).

Na základě jiných výzkumů a statistik se jako nejrizikovější věková skupina jeví řidiči motocyklisté mezi 20- 40 rokem života, tedy mladší řidiči. Tyto poznatky uvádí například Havlík (2008) nebo Watson a kol. (2007). Také BESIP (2013) uvádí, že 67,7 % usmrcených motocyklistů při dopravní nehodě za rok 2012 bylo ve věkovém rozmezí 21- 40 let. Výsledky mého výzkumu ukázaly statisticky významný rozdíl v míře rizikového jednání právě u řidičů mladších 40 let, a to na dodatkové škále nestandardizovaného dotazníku TVP. Tato škála zjišťuje míru dodržování a respektování norem a pravidel v silničním provozu. Výkon na ostatních škálách poukazující na rizikové chování ovšem neprokázal žádný signifikantní rozdíl. Pro pozdější zkoumání by bylo vhodné učinit podrobnější a rovnoměrnější rozdělení věkových skupin.

Havlík (2008) také zmiňuje jako rizikový faktor krátkou praxi v řízení motocyklu. Výsledky výzkumu prokázaly, že řidiči s najetými kilometry (více než 30 tis.) vykazují

signifikantně vyšší míru svědomitosti, což by určitý vliv na riskantní jednání na silnici mít mohlo, na ostatních škálách emoční lability a dodatkové škály v TVP dotazníku se žádné signifikantní rozdíly neukázaly. Ovšem není přesně daná míra počtu kilometrů, kdy by se dal motocyklista považovat za již zkušeného jezdce. Autorčino rozdělení je pouze subjektivně stanoveno. Bylo by proto nutné nahlédnout do další literatury či studií, zda by se někde tato dostatečná míra zkušenosti objevila. Ovšem i odpovědi motocyklistů o najetých kilometrech v prvním dotazníku jsou pouze jejich odhady a nelze říci, že jsou plně objektivní a přesné. U všech těchto zjištění se podle mého názoru negativně projevil právě zmíněný malý a ne tolik reprezentativní vzorek respondentů.

Dotazník TVP momentálně nemá ještě normy pro českou populaci, proto bych v dalším možném výzkumu zvolila další jiné průkaznější, doplňující metody (např. DBQ, AQ nebo NEO-PI-R).

Také se neprokázalo, že by ženy motocyklistky vykazovaly nižší míru rizikového jednání a tím i bezpečnější jízdu, jak uvádí například Boyd (2012). Naopak ve výzkumu se u ženské skupiny zjistila signifikantně vyšší míra emoční lability, která představuje jeden z možných a základních rizikových faktorů v dopravě. Což by mohlo být ovlivněno tím, že ženy celkově bývají celkově emotivnější a emočně labilnější než muži. Ovšem škála emoční lability v TVP dotazníku je zaměřena právě na emoční labilitu v dopravním prostředí.

Zjištěné výsledky, ač některé nepotvrzené, by mohly být podkladem pro rozsáhlejší výzkum v oblasti rizikového jednání u motocyklistů, při zajištění většího a reprezentativnějšího vzorku a použití dalších konkrétnějších metod zjišťujících rizikové jednání a agresivitu řidičů. Také by bylo možné vytvořit kontrolní skupinu a porovnat tak řidiče motocyklů s řidiči automobilů nebo s populací neřidičů. V dotazníku byly i uvedeny některé další položky, které by stály za bližší analýzu (např. rodinný stav a existence potomků či motivace k jízdě na motocyklu).

ZÁVĚRY

Cílem mé práce bylo přiblížení tématu motocyklového světa a lidí jezdících na motocyklu nám nejezdícím, což se doufám z větší části uskutečnilo. Jelikož práce se zaměřuje na osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů, byla část práce také věnována osobnosti a jejím vlastnostem i v obecném smyslu slova. Také jsem se snažila objasnit specifika jak technického rázu, tak i životního stylu, který s motocykly souvisí, jejich historii i historii motocyklových klubů.

Součástí práce jsou také kapitoly zabývající se bezpečnou jízdou na motocyklu a nehodovostí motocyklistů, což je spojeno s dalšími cíly práce. Tím bylo zjistit, na kolik motocyklisté vykazují rizikové jednání (rizikové osobnostní charakteristiky) v dopravním prostředí a jestli jsou to opravdu „dobrovolní dárci orgánů“ nebo je toto jen předsudek. A možné doporučení pro praktické využití například v prevenci dopravních nehod a rizikového jednání. Výzkum, který je součástí této práce jednoznačně neprokázal, že by motocyklisté vykazovali ve vyšší signifikantní míře rizikové dopravní jednání. Potvrdily se pouze dílčí předpoklady a hypotézy týkající se věku motocyklisty a jeho zkušeností. Mladší motocyklisté vykazují signifikantně vyšší míru výkonu na dodatkové škále sledující dodržování a akceptaci dopravních předpisů a norem. A zkušenější motocyklisté s najetými více než 30 tis. km projevují signifikantně vyšší míru svědomitosti v dopravním prostředí. Ovšem i tato zjištění by mohla pomoci v preventivních programech minimálně tím, na které rizikové skupiny řidičů se zaměřit. Posledním a uskutečněným cílem bylo přispění k vytváření norem pro osobnostní dotazník TVP.

SOUHRN

Teoretická část práce představuje základní pojmy osobnosti člověka, ale pojednává i o osobnosti řidiče obecně a řidiče motocyklu. Dále obsahuje kapitoly věnující se osobnostním vlastnostem a jejich vlivem na fungování a jednání řidiče motocyklu v dopravním prostředí. Také pojednává o dalších faktorech ovlivňující řidičovo reagování jako je stres nebo únava. Přibližuje také svět motocyklů, a to především kapitolami, které se věnují jejich historii, typům nebo výběru motocyklu. Součástí jsou i kapitoly popisující specifika jízdy na motocyklu, jak jezdit bezpečně a předcházet krizovým situacím či jak na ně adekvátně reagovat. Závěrečná část teoretické části je věnována nehodovosti řidičů motocyklů a možné prevenci.

Cílem praktické části bylo zjistit, zda řidiči motocyklů vykazují signifikantně vyšší míru rizikového chování a agresivity. Zda řidiči jezdící na výkonném stroji (nad 25kW) vykazují signifikantně vyšší míru rizikového chování. Také jestli řidiči, kteří mají najeto více než 30 tis. kilometrů, vykazují naopak nižší míru rizikového chování, stejně tak jestli i ženy vykazují nižší míru tohoto chování a agresivity. Nebo jestli řidiči se zaviněnou dopravní nehodou signifikantně výše skórují na škálách rizikového chování. Porovnávány byly skupiny motocyklistů podle věku, výkonu motocyklu, pohlaví, zkušeností a nehodovosti. Kvantitativní výzkum byl proveden pomocí dvou osobnostních dotazníků (standartizovaného NEO-FFI a nestandardizovaného TVP) a dotazníku vytvořeného autorkou. Výzkumný soubor představovalo 60 respondentů motocyklistů, kteří byli vybráni na základě dobrovolnosti a metodou příležitostného a záměrného výběru. Bylo nejprve zjišťováno normální rozložení, poté použit Levenův test pro srovnání rozdílů rozptylů a na základě jeho výsledků byl zvolen vhodný typ t-testu.

Prokázán byl předpokládaný signifikantní rozdíl v míře dodržování dopravních norem u motocyklistů mladších 40 let, kteří jsou považováni za rizikovou skupinu řidičů motocyklů. Také byla potvrzena signifikantně vyšší míra svědomitosti u motocyklistů zkušenějších tj. u těch, kteří mají najeto více než 30 tis. km. Ostatní hypotézy bohužel potvrzeny nebyly. Avšak u žen byl například zjištěn statisticky významný rozdíl na škále emoční lability a u řidičů se zaviněnou nehodou se objevila signifikantně vyšší míra svědomitosti.

SEZNAM LITERATURY

Knižní publikace:

1. Bena, E., Hoskovec, J., Štikar, J. (1968) *Psychologie fyziologie řidiče*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů
2. Blatný, M. a kol. (2010) *Psychologie osobnosti*. Praha: Grada
3. Breutelová, E. a kol (2008) *Dokonalá jízda na motocyklu*. České Budějovice: Kopp
4. Břímková, P. (2010) *Osobnost řidiče motocyklu*. (Nepublikovaná diplomová práce). Univerzita Palackého v Olomouci
5. Čermák, I. (1998) *Lidská agrese a její souvislosti*. Žďár nad Sázavou: Nakladatelství Fakta
6. Dostál, D. (2009) *Možnosti psychologické diagnostiky agrese, agresivity a hněvu v dopravní psychologii*. In Šucha, M. et al. (Ed.) (2009). *Agresivita na cestách* (111-124). Olomouc: FFUP
7. Faus, P., Oľšan, M. (2009) *Motoškola*. Brno: Computer press
8. Hamerníková, V. (2009). *Agresivita za volantem*. In Šucha, M. et al. (Ed.) (2009). *Agresivita na cestách* (89-95). Olomouc: FFUP.
9. Havlík, K. (2005) *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál
10. Kennerleyová, H. (1998) *Jak zvládat úzkostné stavy*. Praha: Portál
11. Kohoutek, R. (2000) *Základy psychologie osobnosti*. Brno: Akademické nakladatelství s.r.o.
12. Kořán, M. (2009) *Psychologické a fyziologické aspekty řídičské agrese aneb silniční Rambové na českých silnicích*. In Šucha, M. et al. (Ed.) (2009). *Agresivita na cestách* (97-110). Olomouc: FFUP
13. Mikšík, O. (2001) *Psychologická charakteristika osobnosti*. Praha: Karolinum
14. Nakonečný, M. (1996) *Motivace lidského chování*. Praha: Academia
15. Nakonečný, M. (1998) *Základy psychologie*. Praha: Academia
16. Nakonečný, M. (2009) *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia
17. Plháková, A. (2007) *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia
18. Porada, V. a kol. (2000) *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde Praha, a.s.

19. Praško, J., Vyskočilová, J., Prašková, J. (2006) *Úzkost a obavy: Jak je překonat*. Praha: Portál
20. Reiterová, E. (2009) *Základy statistiky pro studenty psychologie*. Olomouc: FFUP
21. Říčan, P. (2007) *Psychologie osobnosti: obor v pohybu*. Praha: Grada
22. Svoboda, M. (2010) *Psychologická diagnostika dospělých*. Praha: Portál
23. Šmolíková, J., Štikar, J. & Hoskovec, J. (2009). Agresivita řidičů. In Šucha, M. et al. (Ed.) (2009). *Agresivita na cestách* (75-88). Olomouc: FFUP.
24. Šolcová, I. (2009) *Vývoj residence v dětství a dospělosti*. Praha: Grada
25. Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková J. (2006) *Psychologická prevence nehod: teorie a praxe*. Praha: Karolinum
26. Šucha, M. et al. (Ed.) (2009). *Agresivita na cestách*. Olomouc: FFUP.
27. Šucha, M. et al. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada
28. Vágnerová, M. (2010) *Psychologie osobnosti*. Praha: Karolinum
29. Výrost, J., Slaměník, I. (2008) *Sociální psychologie*. Praha: Grada
30. Wilson, H. (1994) *Velká kniha o motocyklech*. Praha: Gemini s.r.o.
31. Yates, B. (2006) *Desperátská mašina*. Praha: Nakladatelství netopejř.
32. Záhorská, J. (2007) *Psychologická intervence při vyšetřování trestných činů*. Praha: Portál

Články a studie:

1. Boyd, K. (2012) *Are women safer motorcycle riders than men?* Examiner.com. Získáno 18. Prosince 2012 z <http://www.examiner.com/article/are-women-safer-motorcycle-riders-than-men>
2. Elliott, M.A., Baughan, C.J., Broughton, J., Chinn, B., Grayson, G.B., Knowles, J., Smith, L.R., Simpson, H. (2003) *Motorcycle safety: a scoping study*. TRL Report, 5 Získáno 14. Zář 2012 z http://www.mosac.eu/public/file/Elliot%20e_a_%20DFT%20TRL%20581%20Motorcycle%20safety%20a%20scoping%20study.pdf
3. Chapman, P. R., et al. (2004). *Anger and aggression in driving and nondriving context*. In Rothengatter, T., Huguenin, R. D. (Eds.) *Traffic and transport psychology. Proceedings of the ICTTP 2000*, Elsevier, pp. 155–164.
4. Icko (říjen 2007) *Almanach motorkára alebo zásady jazdy na motorke*. Získáno 15. Února 2013 z

- <http://motocykel.sk/clanok.php?id=995&title=ALMANACH%20MOTORK%C1RA%20alebo%20Z%20E1sady%20jazdy%20na%20motorke>
5. Kmecová, Z. (2012) *Co hledají ženy na rychlých kolech*. Psychologie Dnes, 7-8, 30-31
 6. Larson, J. A. (1996). Driver's stress profile. In Larson, J. A. *Steering clear of highway madness: A driver's guide to curling stress and strain* (25-28). Wilsonville, OR : Book Partners.
 7. Medina, R.A. (2012) *Motorcycle club experiences and motivations*. California State University. Sacramento, 77 Získáno 14. Zář 2012 z <http://csus-dspace.calstate.edu/xmlui/bitstream/handle/10211.9/1903/Rebecca%20A%20Medina%20Research%20Project%20PDF.pdf?sequence=1>
 8. Havlík, K. (2008) *Zabijáci a sebevrazi na silných motorkách*. Moje psychologie, 11, 82-85
 9. Havlík, K. (nedat.) *Zabijáci a sebevrazi na silných motorkách*. Získáno 14. Zář 2012 z <http://www.sumavanet.cz/cpp/fr.asp?tab=mix&id=90&burl=>
 10. Haque, Md. Mazaharui, Chin, Hoong Chor, Lim, Beng Chye (2010) *Effects of impulsive sensation Peking, aggression and risk-taking behavior on the vulnerability of motorcyclists*. Queensland University of Technology. Australia, Brisbane, 12-13
 11. Hurt, H.H., Ouellet, J.V., Thom, D.R. (1981) *Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures*. Traffic Safety Center, University of Southern California, Los Angeles. Získáno 15. Listopadu 2012 z <http://pages.cs.wisc.edu/~john/vfr/hurt.html>
 12. Pour, P. (2008) *Skútr je lepší než auto*. České motocyklové noviny. Získáno 17. Února 2013 z <http://www.cmn.cz/clanek-7/skutr-je-lepsi-nez-auto>
 13. Šimková, Z. (nedat.) *Vítr ve vlasech s Martinou Ondrouškovou*. Časopis Mensy České republiky. Získáno 30. Zář 2012 z http://casopis.mensa.cz/rozhovory/vitr_ve_vlasech_s_martinou_ondrouskovou.html
 14. Třeček, Č., Werner, L. (2011). *Česká policie se obává růstu násilí spojeného s motorkářskými gangy*. Získáno 14. Zář 2012 z http://zpravy.idnes.cz/ceska-policie-se-obava-rustu-nasili-spojeneho-s-motorkarskymi-gangy-1gb-/krimi.aspx?c=A110817_111109_krimi_cen
 15. Watson, B.C., Tunnicliff, D.J., White, K.M., Schonfeld, C.C., Wishart, D.E. (2007) *Psychological and social factors influencing, motorcycle rider intentions and*

behaviour. Australian Transport Safety Bureau. Canberra, 11 Získáno 20. Zář 2012 z <http://eprints.qut.edu.au/9103/>

Webové zdroje:

1. BESIP. (2012) *Řidičská oprávnění a řidičské průkazy*. Získáno 17. Února 2013 z <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/ridicska-opravneni-a-ridicke-prukazy>
2. BESIP. (2012) *Motocyklisté*. Získáno 28. Dubna 2013 z <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehody-dle-ucastnika-1993-2011/motocykliste>
3. BESIP (nedat.) *Jak přežit a nezabít na motorce: Krizové situace*. Získáno 20. Června 2013 z <http://www.prezit-nezabit.cz/cs/menu-banner-pravy/3-krizove-situace.html>
4. BESIP. (2013) *Statistiky motocyklistů*. Získáno 29. Zář 2013 z <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2012/motocykliste.pdf>
5. Český statistický úřad (nedat.) *Veřejná databáze. Nehody podle druhu dopravy*. Získáno 27. Března 2013 z http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cisloTab=DOP0070UU&&kapitola_id=40
6. HTS (nedat.) *TVP-F Ÿ Questionnaire pour la saisie des traits de la personnalité liés à la circulation routière*. Získáno 20. Srpna 2013 z <http://www.unifr.ch/ztd/HTS/inftest/WEB-Informationssystem/fr/4fr001/webcatalog.htm>
7. Repado. (nedat.) *Účinnost rehabilitačních programů*. Získáno 29. Zář 2013 z <http://repado.cz/projekt/ucinnost-rehabilitacnich-programu/>
8. Wikipedia (nedat.) *Motocykl*. Získáno 30. Ř 2012 z <http://cs.wikipedia.org/wiki/Motocykl>
9. Wikipedia (nedat.) *Sociální role*. Získáno 21. Ledna 2013 z http://cs.wikipedia.org/wiki/Soci%C3%A1ln%C3%AD_role

Příloha č. 1 : Abstrakt v českém jazyce

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů

Autorka práce: Michaela Macourková

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

Počet stran a znaků: 67 stran, 120 388 znaků

Počet příloh: 5

Počet titulů použité literatury: 56

Abstrakt (800–1200 zn.):

Cílem práce bylo zjistit osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů, které by mohly mít vliv na rizikové jednání v dopravním prostředí. Zjišťován byl statisticky signifikantní rozdíl v míře rizikového jednání u skupin motocyklistů podle věku, výkonu jejich motocyklu, pohlaví, nehodovosti a podle míry zkušenosti. Pro účely práce byl zvolen kvantitativní výzkum a výzkumný soubor byl získán příležitostným a záměrným výběrem. Data byla získána pomocí osobnostního dotazníku NEO-FFI, nestandardizovaného osobnostního dotazníku TVP a dotazníku pro zjištění základních sociodemografických dat. Po následném statistickém zpracování dat t testem byl zjištěn, statisticky významný rozdíl v míře sledovaných rizikových vlastností (emoční labilita, svědomitost, dodržování norem, neuroticismu) u motocyklistů jezdících na stroji o výkonu vyšším než 25kW, dále u řidičů mladších 40 let, řidičů, kteří mají najeto více než 30 tis. km, řidičů se zaviněnou dopravní nehodou a u žen motocyklistek.

Práce by mohla být dále využita k podrobnějším výzkumům a také pro tvoření českých norem osobnostního dotazníku TVP.

Klíčová slova: osobnost, motocyklista, řízení motocyklu, rizikové jednání

Příloha č. 2: Abstrakt v anglickém jazyce

ABSTRACT OF THESIS

Title: Personality characteristics of motorcycle drivers

Author: Michaela Macourková

Supervisor: PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Number of pages and characters: 67 pages, 120 388 characters

Number of appendices: 5

Number of references: 56

Abstract (800–1200 characters):

The purpose of this thesis was to determine which character traits of motorcycle riders could contribute to reckless behaviour on the road. The focus was on statistically significant variance in reckless behaviour of motorcycle riders divided into categories according to age of the rider, horse power of the motorcycle, gender, driving record and riding skill. This particular thesis employs quantitative research in conjunction with accidental sampling and systematic sampling. The data was collected in the form of the NEO-FFI personality test, non-standardised TVP personality test and a basic socio-demographic questionnaire.

Analysis of the sampled data employing the t-test indicated a statistically significant variance in presence of crucial personality traits (emotional lability, conscientiousness, conformity and neuroticism) in those riding motorcycles with more power than 25kW, riders below 40 years of age, riders with more than 30 thousand kilometres travelled, riders who at some point caused a traffic accident and in female riders. Additionally, the thesis could be the basis of further studies or it could contribute to creating standardised Czech TVP personality test.

Key words: personality, motorcycle driver, driving of motorcycle, reckless behaviour

Příloha č. 3: Zadání práce STAG

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Akademický rok: 2011/2012

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

Podklad pro zadání DIPLOMOVÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
MACOURKOVÁ Michela	Myslbekova 1389/10, Děčín	F09852

TÉMA ČESKY:

Osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů

NÁZEV ANGLICKY:

Personality characteristics of motorcycle drivers

VEDOUcí PRÁCE:

PhDr. Matuš Šucha, Ph.D. - PCH

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Diplomová práce se zaměřuje na osobnostní charakteristiky řidičů motocyklů konkrétněji na charakteristiky osobnosti, které jsou rizikové vzhledem k bezpečnosti dopravy, jako např. zvýšené riziko agrese, agresivity a riskování. Uvedené charakteristiky porovnává s normou - s běžnou populací a řidičskou populací (řidiči automobilů). Teoretická část se bude skládat z kapitol obsahující definici osobnosti, její vývoj, dynamiku, strukturu. Několik kapitol se bude věnovat dopravní psychologii konkrétně osobnosti řidiče obecně a řidiče motocyklu. Část bude věnována i motorkářům jako sociální skupině. V části praktické se zaměřím na zjišťování osobnostních charakteristik řidičů motocyklů pomocí standardizovaných osobnostních dotazníků. Výzkumný soubor bude složen z 60 respondentů- řidičů motocyklů. Pro zpracování dat budou použity parametrické statistické metody. Výsledky budou prezentovány a diskutovány z pohledu dopravní bezpečnosti. Práce bude obsahovat konkrétní doporučení pro praxi.

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

Antušek, I. (1998). Lexikon začínajícího řidiče. Praha: Grada Publishing.
Dorn, L.: Driver behaviour and training ? Vol. 2., Hampshire, Ashgate Publishing Limited, 2005
Havlík, K. (2005). Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál.
Hošek, V.: Psychologie odolnosti. Praha, Karolinum, 1999
Rothengatter, T., Huguenin, R.D.: Traffic and transport psychology. London, Elsevier, 2004.
Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). Psychologická prevence nehod: teorie a praxe. Praha: Karolinum.
Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). Psychologie v dopravě. Praha: Karolinum.
Časopisecká literatura k tématu (domácí a zahraniční).

Podpis studenta:

Datum:

Podpis vedoucího práce:

Datum:

Příloha č. 4: Typy motocyklů

Cestovní motocykl



Chopper



Naked bike



European Model Shown

Enduro/Crossové motocykly



Skútry

WWW.SCOOTLAND.CZ



Sportovní motocykly



Příloha č. 5: Profil rizikového motocyklisty

Havlík v časopise *Moje psychologie* (2008, 84):

Věk do 23 let, vyučen zedník, tělesně zdrav, lehká vada zraku, vytetovaný symbol na paži, vyholená hlava, náušnice, kouří dvacet cigaret denně a s partou chodí nejméně dvakrát týdně na pivo. Za necelé dva roky řidičské praxe s ojetým motocyklem ujel zhruba dva tisíce kilometrů. Techniku jízdy se naučil v krátké době a tak nabyl dojmu, že těžký stroj snadno zkrotí. Výfuky má vyladěny na zvuk připomínající dunění hromu. Rád se blýskne startem na zadním kole a rychlostmi kolem 170 km v hodině. Rychlost zmírní při riskantních kličkách mezi auty. Takové projížďky mu střídavě přinášejí napětí a úlevu. Cítí se svobodným pánem silnic. Jízdu doprovázejí vypjaté emoce, které mu často překrývají racionální vhled do situací a mají na svědomí výpadky pozornosti. Mladík zatím čtyřikrát selhal- dvakrát dostal na mokré vozovce smyk a vyvázl jen s oděrkami, jednou vyjel ze zátočiny na vlhkou oranici a skončil s pohmožděninami. Naposledy narazil do přední části třetího předjížděného auta v řadě, které začalo odbočovat. Měsíc si poležel v nemocnici s otřesem mozku, zlomenou klíční kostí a dvěma žebry. Na kontě má také přestupky za nedodržení stanovené rychlosti. Devět bodů zatím nezměnilo jeho nezralé a nezkušené dopravní chování poznamenané emotivním prožíváním, oslabeným sebeovládáním, vzrušivostí, sebezpečováním, sebeprosazováním, neopatrností, kolísavou pozorností a impulzivním reagováním. Příkladem je zmíněné selhání při předjíždění tří vozidel kdy se soustředil pouze na zrychlení motorky a nestačil zaregistrovat vůz signalizující odbočování před tím, než ho při předjíždění dostihl. Nezdrženlivost, netrpělivost a nepředvídaní také charakterizují příčiny jeho chybného manévru.