

Univerzita Palackého v Olomouci

Filozofická fakulta

Katedra psychologie

Osobnostní charakteristiky vybodovaných řidičů

Personal Characteristics of Czech drivers with withdrawn driver permit due to lost of points in demerit point system



Magisterská diplomová práce

Autor: Simona Svačinová

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

Olomouc

2014

„Ochrana informací v souladu s ustanovením § 47b zákona o vysokých školách, autorským zákonem a směrnicí rektora k Zadání tématu, odevzdávání a evidence údajů o bakalářské, diplomové, disertační práci a rigorózní práci a způsob jejich zveřejnění. Student odpovídá za to, že veřejná část závěrečné práce je koncipována a strukturována tak, aby podávala úplné informace o cílech závěrečné práce a dosažených výsledcích. Student nebude zveřejňovat v elektronické verzi závěrečné práce plné znění standardizovaných psychodiagnostických metod chráněných autorským zákonem (záznamový arch, test/dotazník, manuál). Plné znění psychodiagnostických metod může být pouze přílohou tištěné verze závěrečné práce. Zveřejnění je možné pouze po dohodě s autorem nebo vydavatelem.“

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem magisterskou diplomovou práci na téma:

„Osobnostní charakteristiky vyhodovaných řidičů“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

Vdne

Podpis

Na tomto místě bych chtěla především velmi poděkovat PhDr. Vladimíru Němečkovi za poskytnutí dat a materiálů, vstřícný přístup, ochotu, trpělivost a čas, který mi věnoval.

Mé poděkování patří také PhDr. Matúšovi Šuchovi, Ph.D. za podnětné rady a odborné vedení této diplomové práce.

Obsah

Úvod.....	7
Teoretická část	8
1 Osobnost.....	8
1.1 Vymezení osobnosti v psychologii	8
1.2 Definice osobnosti.....	8
1.3 Omezení zkoumání osobnosti	9
2 Člověk v roli řidiče.....	10
3 Osobnostní vlastnosti řidiče	11
3.1 Extraverze/introverze	11
3.2 Neuroticismus	12
3.3 Úzkostnost.....	12
3.4 Svědomitost.....	13
3.5 Přívětivost	13
3.6 Další osobnostní charakteristiky vztahující se k řízení vozidla	14
4 Výkonové vlastnosti řidiče.....	15
4.1 Smyslové vnímání.....	15
4.1.1 Zrakové vnímání	15
4.1.2 Sluchové vnímání.....	15
4.2 Pozornost.....	16
4.3 Reakční čas	17
4.4 Paměť	18
4.5 Inteligence	18
5 Bodový systém.....	19
5.1 Vymezení bodového systému	19
5.2 Princip fungování	20
5.3 Efektivita bodového systému	21
6 Diagnostika a posuzování způsobilosti k řízení	24
7 Vybrané rizikové chování vztahující se k řízení vozidla a rizikové skupiny řidičů.....	27
7.1 Agresivní jízda	27
7.2 Alkohol za volantem	29
7.3 Mladí řidiči.....	30
7.4 Starší řidiči	32
8 Dosavadní výzkumy vztahující se k danému tématu	34
Výzkumná část diplomové práce	39

9	Výzkumný problém, cíl práce a hypotézy.....	39
10	Popis zvoleného metodologického rámce a metod	40
10.1	Zvolený typ výzkumu a metody získávání dat.....	40
10.1.1	Dotazník SPARO	40
10.2	Metody zpracování a analýzy dat.....	44
10.3	Etické problémy a způsob jejich řešení.....	45
11	Výzkumný soubor	46
11.1	Způsob výběru vzorku z populace a popis zkoumaného souboru.....	46
12	Výsledky	49
12.1	Výsledky vyhodovaných řidičů na škálách dotazníku SPARO	49
12.2	Výsledky řidičů pod vlivem alkoholu na škálách dotazníku SPARO.....	50
12.3	Výsledky srovnání vyhodovaných řidičů s řidiči pod vlivem alkoholu na škálách dotazníku SPARO	52
13	Diskuze.....	55
14	Závěry	60
	Souhrn	62
	Seznam použitých zdrojů a literatury.....	65
	Seznam příloh	72

Úvod

Zvyšování úrovně bezpečnosti na silnicích se stává prioritou v mnoha zemích světa. Nehody na silnicích způsobují mimo jiné výrazné ekonomické ztráty a boj proti nim je veden na více úrovních. Jedním z opatření, které cílí přímo na řidiče, je tzv. bodový systém, jehož různé varianty fungují v řadě států včetně České republiky, kde se tento institut stal účinný v roce 2006. Jeho funkce spočívá krom jiného v dočasném vyloučení problémových řidičů ze silničního provozu. Ještě donedávna platilo, že řidič se mohl vrátit za volant po absolvování přezkoušení z odborné způsobilosti v autoškole. Ovšem vzhledem k tomu, že porušování dopravních předpisů je mnohdy vědomou činností řidiče, bylo nasnadě zaměřit se na tuto rizikovou skupinu také z psychologického hlediska. Od roku 2011 je tak legislativně ukotvena povinnost pro řidiče podrobit se též dopravně psychologickému vyšetření. Po návrzích odborníků se zavádí i další opatření jako zpřísnění pravidel pro provádění dopravně psychologického vyšetření, rozšíření počtu rizikových skupin řidičů atd.

Tato práce má posloužit k lepšímu poznání problematických skupin řidičů prostřednictvím popisu jejich osobnostních charakteristik, což je zároveň cíl této práce. V teorii se zabýváme člověkem – řidičem, jeho osobnostními a výkonovými vlastnostmi, diagnostikou řidičů, vybranými rizikovými faktory ovlivňujícími řízení vozidla, bodovým systémem a nakonec představujeme zahraniční výzkumy, které se zabývají osobnostními rysy rizikových skupin řidičů. Doufáme, že poznání osobnosti těchto řidičů může být využito při posuzování psychické způsobilosti k řízení a také k přesnějšímu zacílení preventivních a rehabilitačních programů pro tyto rizikové skupiny řidičů.

Teoretická část

1 Osobnost

1.1 Vymezení osobnosti v psychologii

Pojem osobnost se v psychologii vyvíjel v různých protikladných a vzájemně odlišných pojetí určených školou nebo teorií, kterou daný autor zastával. V dnešní době se tak ocitáme před nabídkou téměř 150 koncepcí osobnosti (Smékal, 2004). Osobnost se v psychologii chápe jako hypotetický konstrukt, který vyjadřuje existující fenomén, jenž ovšem není přímo pozorovatelný, ale je logicky odvozován z toho, co je pozorováno (Nakonečný, 2009). Blatný (2010) uvádí, že v psychologii existuje značná shoda v užívání tohoto termínu. Podle Smékala (2004) se stále častěji tímto termínem označuje jednota psychických procesů, stavů a vlastností, souhrn vnitřních determinant prožívání a chování.

1.2 Definice osobnosti

Tento pojem je tak obsáhlý, že ho ani nelze stručným výrokem definovat (Blatný, 2010). Početné množství definic dokládá rozmanitost psychických procesů a individuálního projevu osobnosti. V některých vymezeních se zdůrazňuje význam osobnostních rysů, schopností, postojů, hodnot, motivů nebo adaptačních vlastností člověka. Definice s biologickým nádechem vyzdvihují emoční reakce, stavy, nálady a energetické vlastnosti. Pojmy zdůrazňující vyšší dispozice, morálku, etiku či charakter zase inklinují k sociálnímu pojetí osobnosti. Většina z nich, že osobnost představuje souhrn, souvislost či propojení charakteru, temperamentu, schopností a konstitučních vlastností člověka (Cakirpaloglu, 2012). Například Vágnerová (2010, 13) vymezuje osobnost jako *„komplexní a relativně stabilní systém, který funguje jako celek, skládá se ze vzájemně propojených somatických a psychických vlastností a projevuje se v reakcích na různé podněty a situace, resp. v interakci s nimi“*. Žádná z psychologických definic ovšem nemůže být chápána jako zásadní, protože každý teoretik definuje osobnost tak, aby zahrnovala ty aspekty lidského chování, které jsou zásadní pro jeho teorii (Hall, Linzey, 1999).

1.3 Omezení zkoumání osobnosti

Při výzkumu osobnosti jsme značně limitováni, protože jak uvádí Mikšík (2001) je mimořádně metodologicky obtížné pronikat do psychiky osobnosti. Problémem je, že neměříme vlastnosti či rysy *sami o sobě*, ale vnější projevy jedince, které nejsou stálé, ale mění se a přizpůsobují aktuálním situacím a okolnostem. Obtížné je tak rozlišit, co je reakcí na vnější okolnosti a co je projevem povahových rysů. Je tedy nutné počítat s tím, že vlastnosti osobnosti se projevují v reálných interakčních souvislostech a psychologické vyšetření pro člověka představuje skutečnou životní situaci, do níž promítá svá očekávání a uplatňuje určité postoje (Mikšík, 2001).

Problematiku zkoumání osobnosti dokládá také metodologický rozpor, který dle Blatného (2010) provází výzkum osobnosti od samotného počátku a dosud nebyl uspokojivě vyřešen; zabývat se jedinečností každého člověka (idiografický přístup), nebo hledat obecné zákonitosti na větším počtu osob (nomotetický přístup). Individuálnost každého člověka by svědčila pro první z nich, ovšem Nakonečný (2009) uvádí, že při tomto přístupu by se věda musela omezit na pouhé popisování a chyběly by předpoklady pro vysvětlování. Psychologie jako věda by dle autora měla spíše hledat obecné zákonitosti v psychice jedince a ne studovat a popisovat jedinečné případy. Značné množství teorií a konceptů v psychologii osobnosti je podle Cakirpaloglu (2012) příčinou toho, proč je psychologie stále vzdálená dosáhnutí takového poznání osobnosti, které by splňovalo kritéria exaktnosti a prediktability přírodních disciplín.

2 Člověk v roli řidiče

Člověk je hlavní součástí dopravního systému, který dále tvoří dopravní prostředek (vozidlo, jeho konstrukce a technická úroveň), dopravním prostředím (přírodní či uměle vytvořené podmínky; dopravně technická opatření), dopravní cesta (úroveň dopravních opatření, značení a zařízení) a dopravní sociální struktura (četnost účastníků, dopravní chování, sociální role) (Havlík, 2013). Řízení vozidla tak představuje komplexní psychický proces, který zahrnuje nepřetržité příjem a zpracování informací (zhodnocení) a rozhodnutí, reagování na množinu podnětů a neustálé obnovování dynamické rovnováhy mezi řidičem a všemi složkami dopravního systému (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003; Havlík, 2013). Pro činnost řidiče je proto potřeba dostatek znalostí a zkušeností, které člověku umožňují v závislosti na situaci oddělit důležité podněty od těch méně důležitých a zachovávat předepsané dopravní normy (Havlík, 2005). Zvládnutí řidičských činností je převážně otázkou výcviku v autoškole, získání potřebných dovedností a znalostí, průběžného tréninku a sbírání zkušeností v praxi (Rehnová, 7. března 2007). Pro správné fungování za volantem je nutné disponovat odpovídajícím souborem osobnostních a morálních vlastnostmi, jako je dodržování pravidel a zásad slušného chování, ohleduplnost, pomoc v nouzi a sebekázeň. Neméně důležitá je pro činnost řidiče také zdravotní způsobilost jedince, jenž zahrnuje somatickou a psychickou stránku včetně senzorických vlastností (vnímání, pozornost, bdělost, psychomotorická koordinace), ale i momentální tělesný a duševní stav (Havlík, 2005).

Nároky na řidiče však v dnešní době stouply natolik, že vyvstává otázka, do jaké míry je jim člověk schopen čelit; motorová vozidla se pořád zdokonalují, neustále vzrůstá hustota provozu a rozrůstá se silniční síť. Ovšem lidské schopnosti zůstávají omezené. A tak situace v současné dopravě představuje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi a je to právě člověk, který zůstává v dopravě tím nejrizikovějším faktorem (Havlík, 2005; Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013).

3 Osobnostní vlastnosti řidiče

Osobnostní charakteristiky člověka a jeho postoje hrají v kontextu s prostředím a situací v dopravě klíčovou roli (Havlík, 2005; Štikar et al., 2003). Již Chorvát a Orlík (1982) popisují, že dobrý řidič je ten, který si uchoval původní význam motorového vozidla jako praktického dopravního prostředku a nezměnil ho na nástroj, jímž si řidič uspokojuje různé své potřeby; touhu předjíždět, povyšovat se nad ostatní, předvádět se, potvrzovat si své sebevědomí, opojovat se z rychlé jízdy a riskovat. Další podmínkou je jeho vztah k ostatním řidičům, které řidič nepovažuje za konkurenty či překážky, ale za partnery s nimiž zabezpečuje bezpečnost a plynulost provozu. Samozřejmostí je vzájemná slušnost a ohleduplnost. Havlík (2005) zase uvádí, že pro osobnost bezproblémového řidiče jsou podstatné vlastnosti jako vyrovnaná struktura, emocionální stabilita, přizpůsobivost, sebeovládání, přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost. Ze sociálních charakteristik by to měl být především altruismus, který se projevuje snahou myslet na ostatní a předvídat jejich chování. Dle Šuchy et al. (2013) lze však určit jen vlastnosti, které jsou pro řidiče přínosem či rizikem, obecně. Je tomu tak z důvodu již zmiňované jedinečnosti každé osobnosti. V následujících podkapitolách uvádíme vybrané osobnostní charakteristiky a jejich potenciální vliv na chování řidiče.

3.1 Extraverze/introverze

Extroverta popisuje Eysenck (in Smékal, 2004) jako družného, bezstarostného, aktivního, impulzivního a optimistického. Má rád zábavu a společnost, změnu, touží po vzrušení, riskuje a vystavuje se nebezpečí. Může se u něj vyskytovat také sklon k agresivitě. Oproti tomu introvert je popisován jako klidný, vážný, stažený, introspektivní, zdrženlivý, rozmýšlivý, spolehlivý, spíše pesimistický a uzavřený vůči ostatním lidem. Málokdy se rozhněvá nebo projevuje agresivně, nemá rád vzrušení a jeho život se řídí pevným řádem (Smékal, 2004). Právě o extraverzi se v souvislosti s řízením uvažuje jako o rizikovém rysu osobnosti. Clarke a Robertson (2005) uvádějí, že důvodem může být pro extraverty typická nižší úroveň soustředěné pozornosti, při níž hrozí, že se řidiči budou méně věnovat povinnostem a snadněji se stanou účastníkem dopravní nehody. To souhlasí s tvrzením Havlíka (2005) podle kterého se za jednotvárné jízdy (v noci nebo na dálnici) stává člověk s extrovertním laděním netrpělivějším a jeho pozornost může v případě, že není ničím upoutávána, ochabovat.

Clarke a Robertson (2005) popisují, že negativně se může na silnicích projevat také pro extraverta příznačné vyhledávání vzrušení spolu s větší tendencí riskovat při jízdě z důvodu zvýšené potřeby novosti. Ovšem například metaanalýza, kterou provedli tito autoři, vztah mezi extravertí a vyšší rizikovostí řidičů nepotvrdila. Také dle Šuchy et al. (2013) souvislost extraverte a vyšší nehodovosti nelze zcela potvrdit, přestože existují studie, které tento vztah dosvědčují. Typických introvertů nebo extravertů totiž není mnoho a většina populace se pohybuje na kontinuu spíše kolem středu.

3.2 Neuroticismus

V souvislosti s řízením se uvádí jako rizikový faktor také neuroticismus (emocionální nestabilita). Autor konceptu Eysenck (1968, in Hřebíčková, 2011) popisuje takového člověka jako depresivního, nervózního, úzkostného, náladového, hostilního a podrážděného s pocity méněcennosti, nízkou sebeúctou a prožívajícího napětí. Jedinci skórující vysoko na škále *neuroticismus* v NEO inventářích dle Hřebíčkové (2011) mimo jiné intenzivně prožívají strach obavy nebo smutek, jejich představy nejsou v souladu s realitou a mají tak omezenou možnost kontrolovat se a zvládat stresovou situaci. Například Štikar et al. (2003) uvádějí, že řidiči, kteří měli nehodu, jsou charakterizováni jako trvale nebo dočasně emocionálně nestálí. Většina studií zkoumajících vliv neuroticismu na dopravní nehodovost však nenašla žádný vztah. Důvodem může být skutečnost, že různé měřicí nástroje pro tentýž rys osobnosti zdůrazňují odlišné aspekty daného rysu; vlastnosti neurotika jako náladovost a nervozita může zvyšovat riziko nehody z důvodu vyššího počtu chyb, ale jiná dimenze tohoto rysu jako je strach či obavy může v důsledku znamenat starost o vlastní bezpečnost (Lajunen, 2001).

3.3 Úzkostnost

Další potenciální rizikovou osobnostní vlastností sledovanou u řidičů je úzkostnost. Tak například výzkum, jenž provedli Pourabdian a Azmoon (2013) ukázal, že vyšší hladina úzkostnosti má negativní vliv na výkonové funkce a procesy, jenž se při řízení auta uplatňují. Snižuje se zejména kapacita pozornosti a koncentrace, což má za následek zvýšené množství chyb a omylů, které pramení právě z omezení kapacity těchto mentálních funkcí. Také podle studie autorů Dula, Adams, Miesner a Leonard (2010) je vyšší hladina úzkostnosti spojena se širokou škálou nebezpečného

chování během řízení. Podle Šuchy et al. (2013) také existují studie, dle kterých tento osobnostní rys vede k opatrnější jízdě.

3.4 Svědomitost

V souvislosti s rizikovým chováním za volantem se uvažuje také o rysech jako je *svědomitost* či *přívětivost*. Hřebíčková (2011) uvádí, že osoby skórující vysoko na škále svědomitost v NEO inventáři jsou popisovány jako cílevědomé, pilné, ctizádostivé, vytrvalé, s pevnou vůlí, disciplinované, spolehlivé, přesné a pořádné a naopak nízce skórující jako nedbalé, lhostejné, nestálé a naplňující své cíle s malým zaujetím. Obecná charakteristika svědomitosti svědčí o tom, že by tato vlastnost mohla u svého majitele snižovat rizikové chování v dopravě a lze ji tak považovat spíše za protektivní faktor (Šucha et al., 2013). Což je také v souladu s výsledky výzkumu, který provedli Arthur a Graziano (1996). Lidé, kteří se hodnotili jako zodpovědní, spolehliví a disciplinovaní, byli méně zapojeni do nehod než ti, kteří se v těchto attributech hodnotili níže. Clarke a Robertson (2005) zase uvádějí, že některé aspekty nízké svědomitosti jsou spojené s rizikem nehody; nedostatek sebeovládání, nedbalost, nedostatek respektu k autoritě a celkově nízká svědomitost koreluje s úrazy obecně.

3.5 Přívětivost

Podobně se uvažuje také o osobnostním rysu *přívětivost*. Podle Hřebíčkové (2011) je nejvýraznější charakteristikou u osob dosahujících vysokého skóre na této škále *altruismus*. Altruistické osoby mají pochopení a porozumění pro druhé, chovají se k nim laskavě a vlídně, důvěřují jim, jsou ochotni pomáhat a spolupracovat. Právě altruismus a prosociální chování jsou podle Šuchy et al. (2013) považovány za protektivní činitel při řízení. Naopak nízce skórující osoby jsou dle Hřebíčkové (2011) často egocentrické, chovají se hrubě a neomaleně a s druhými spíše soutěží než spolupracují. To může být dle Clarke a Robertson (2005) příčinou toho, proč je v literatuře s nízkou hladinou přívětivosti spojován vyšší počet nehod obecně; neschopnost účinně spolupracovat s ostatními lidmi může vést k agresivním reakcím, a tím pádem k vyšší pravděpodobnosti vzniku nehody. Zmínění autoři našli ve svém výzkumu souvislost mezi nehodovostí a nízkými skóry na škálách měřících přívětivost a svědomitost.

3.6 Další osobnostní charakteristiky vztahující se k řízení vozidla

Uvažuje se o celé řadě dalších fenoménů, které mohou mít vliv na chování řidiče. Tak například koncept *sensation seeking*, který má společné znaky s rysem extraverte. Zuckerman (in Blatný, 2010, 37) uvádí, že hledání vzruchu představuje „*rys definovaný potřebou rozmanitých nových (neobvyklých) a komplexních dojmů a zážitků a ochotou podstupovat pro dosažení takových zážitků fyzické a sociální riziko*“. Podle Šuchy et al. (2013) se zdá být tento koncept rizikovou osobnostní charakteristikou. Vztah mezi vysokým skórem *sensation seeking* a riskantním chováním prokázal například výzkum, který provedli Jonah, Thiessen a Au-Yeung (2001). Řidiči s tímto rysem jezdili rychleji, nezapínali si bezpečnostní pásy, řídili po požití alkoholu a častěji se u nich také objevovaly agresivní řidičské návyky.

Mezi další faktory, které můžou souviset s chováním řidiče, se dle Šuchy et al. (2013) řadí také egocentrismus, dominance, potřeba prosazení se, hypersenzitivita, úroveň sebejistoty, sebepojetí, sebekontrola, sebedisciplína, respektování pravidel silničního provozu, hladina frustrační tolerance, chování typu A, koncept *locus of control*, atribuce a agresivní tendence.

4 Výkonové vlastnosti řidiče

Řízení motorového vozidla znamená neustálé reagování na proměnlivé dopravní prostředí a plnění jeho požadavků. Řidič tak musí v každém okamžiku jízdy disponovat optimální způsobilostí přijímat informace z provozu, rychle a správně je vyhodnotit a v souladu s nimi vést své dopravní chování (Havlík, 2005).

4.1 Smyslové vnímání

Plháková (2003, 129) vymezuje vnímání jako „*organizaci a interpretaci senzorických informací*“. Vnímání je záležitostí zcela individuální; může na něj mít vliv zkušenost řidiče, tělesný i psychický stav, osobnostní struktura, alkohol, drogy, únava a také postoje řidiče k dopravnímu provozu (Havlík, 2005). Řidič, který neuznává autority a regulace, má tendenci považovat dopravní předpisy za něco zbytečného, a v důsledku takového postoje je bude ignorovat či porušovat (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006).

4.1.1 Zrakové vnímání

Nejdůležitější je pro řidiče vnímání zrakové; tento způsob zachycení podnětů a jejich následné psychické zpracování tvoří více než 90 % činnosti řidiče (Havlík, 2005; Porada et al., 2000). Zrakové vnímání rozlišujeme od vidění, které je prostým odrazem toho, co působí na smyslový orgán. Pro správné vizuální vnímání je potřeba mít nejen zdravý smyslový orgán, ale také správně zpracovat informace a nepodlehnout zrakovým klamům (Štikar et al., 2003; Šucha et al., 2013). Zrakové funkce nezbytné pro řízení vozidla jsou zraková ostrost (statická i dynamická), vidění za snížené viditelnosti, citlivost na oslnění, barevné a prostorové vidění, schopnost akomodace, pohyblivost očí a zorné pole. Riziko může znamenat také porucha kontrastní citlivosti nebo zpomalené zpracování vizuálních informací (Šucha et al., 2013).

4.1.2 Sluchové vnímání

Podnětem pro sluchové vnímání jsou zvukové vlny. Lidské ucho je schopno zachytit zvukové vlny o frekvenci zhruba od 16 - 25 do 20 000 Hz. Nejlepší citlivost ucha se nachází mezi 500 až 1500 Hz. Sluchem přijímáme informace o činnosti vlastního vozidla a také některé informace z okolí, které bychom nemohli nebo nestačili získat pomocí zraku. Zvukové informace jsou na rozdíl od optických vnímány

bezděčně. Z hlediska bezpečnosti jízdy jsou nejdůležitější zvuková znamení vozidel se zvláštním výstražným znamením, jako je například siréna. Z těchto zvukových znamení vyplývají pro řidiče důležité povinnosti podle pravidel silničního provozu (Porada et al., 2000; Štikar et al., 2003). Poškozený sluch může znamenat problém v situacích jako je například řízení v mlze, v hustém provozu, na nepřehledných křižovatkách či při průjezdu vozidel se zvláštním zvukovým znamením (sanitky, hasiči). Avšak srovnání řidičů s poškozeným sluchem a řidičů se zdravým sluchem neukázalo významný rozdíl co do počtu dopravních nehod či přestupků (Štikar et al., 2003).

4.2 Pozornost

Pozornost je dle Plhákové (2003, 77) „mentální proces, jehož funkcí je vpouštět do vědomí omezený počet informací, a tak ho chránit před zahlcením velkým množstvím podnětů“. Předtím než vstoupí psychické obsahy do vědomí, dochází k zaregistrování, zpracování či vyhodnocení z hlediska jejich osobního významu. Pozornost jako mentální proces lze rozdělit do dvou fází. První fází je zaměření či upoutání pozornosti, jehož podstatou je výběr důležitých podnětů. Tato fáze bývá označována termínem selektivní pozornost a obvykle probíhá převážně nevědomě. Druhou fází je vlastní soustředění vědomí na určitý psychický obsah či mentální aktivitu (Plháková, 2003).

Pozornost není samostatnou psychickou činností, ale je úzce spjata s dalšími kognitivními funkcemi, zejména s vědomím, ale také s vnímáním, pamětí, učením a dalšími procesy (Plháková, 2003; Havlík, 2005). Kvalita pozornosti závisí na aktuálním psychosomatickém stavu, osobnostní orientaci, motivaci, dopravních podmínkách, prostředí, ale také na řidičské praxi, znalostech a zkušenostech (Havlík, 2005).

Dle Havlíka (2005) jsou pro řidiče důležité tyto znaky pozornosti:

- rozsah – počet podnětů, které je řidič schopen postřehnout současně,
- intenzita – míra soustředění,
- rozdělení – umožňuje vnímání více podnětů a vykonávání několika úkonů současně,
- udržení – stálost potřebné intenzity pozornosti po určitý časový úsek,

- výběrovost – schopnost vybrat z komplexu podnětů nejpodstatnější, což souvisí se zkušenostmi řidiče a jeho znalostmi,
- pohyblivost – rychlé přenášení pozornosti z jednoho podnětu na druhý,
- vigilance – připravenost postřehnout méně časté a náhodné změny v prostředí.

4.3 Reakční čas

Reakční čas je doba od registrace podnětu k počátku reakce. Je to velmi důležitý faktor pro brzdnou dráhu, vyhnutí se nebezpečí a odvrácení nehody. Jednoduché reakce na zrakový podnět jsou u dospělého člověka 0,18 sekundy a na zvukový podnět či dotyk je to 0,14 sekundy (Šucha et al., 2013). V dopravním provozu se reakční čas většinou prodlužuje nad jednu sekundu. V tomto případě se nejedná o jednoduchou reakci, ale o komplikovaný psychický proces, jenž zahrnuje vnímání, hodnocení, rozhodování a reagování.

Přiměřenost reakce a reakční doba je u různých lidí odlišná. Svou roli hraje věk (mladí reagují většinou rychleji), zdravotní a psychický stav; úzkost, stres, smutná nálada, tenze, nevyspaní, nejrůznější onemocnění a bolesti reakce prodlužují. Rychlost reakce negativně ovlivňují také alkohol, drogy a léky (Havlík, 2005). Prodloužení reakčního času řidiče způsobuje také zaměření pozornosti jinam než k dopravní situaci; tzv. *distrakce* v dopravních statistikách dominuje jako jedna z hlavních příčin selhání řidičů (Štikar et al., 2003; Hamerníková, 2010). V současné technické době se problémem stávají a za hlavní distraktory jsou považovány mobilní telefony, navigační systémy, rádia, CD přehrávače nebo palubní počítače s internetem. Všechny tyto přístroje snižují mentální a fyzickou kapacitu řidiče, kterou by řidič jinak využil k řešení dopravních situací (Hamerníková, 2010). Negativní vliv používání mobilních telefonů na bezpečnost a plynulost dopravy bez ohledu na věkovou kategorii řidičů, potvrdili ve své studii například Stavrinou et al. (2013). Metaanalýza, kterou provedli Caird, Willness, Steel a Scialfa (2008) ukázala, že používání mobilních telefonů prodlužuje reakční čas v průměru o 0,25 sekundy. Pozornost rozptyluje také přítomnost dalších pasažérů ve vozidle, obsluha klimatizace, jídlo a pití, kouření či „pohybující se“ předměty v automobilu (Hamerníková, 2010).

4.4 Paměť

„Paměť je psychický proces odrazu minulého prožívání a chování ve vědomí člověka“ (Štikar et al., 2003, 66). Lze ji dělit na krátkodobou a dlouhodobou. Pro řízení motorového vozidla jsou důležité obě. Krátkodobá paměť umožňuje průběžné uchování zobrazení měnící se dopravní situace (vozidla, chodci, překážky), uchování obrazu dopravní situace při odvrácení zraku jiným směrem (například sledování krajiny), uchování dopravní značky, kterou jsme právě minuli či kontrolu dopravní situace vpravo-vlevo. Dlouhodobá paměť nám umožňuje osvojit si základní předpisy a pravidla silniční dopravy, vytvářet a upevňovat pohybové návyky a automatismy při ovládní vozidla, zapamatovat si trasu jízdy a křižovatek. Deficit v této paměti představuje riziko, protože řidič si nebude pamatovat pravidla silničního provozu, a tudíž je ani dodržovat (Štikar et al., 2003; Šucha et al., 2013).

4.5 Inteligence

Stern (1911, in Svoboda, 2010) považoval inteligenci za schopnost přizpůsobit se novým požadavkům tím, že se užije myšlenkových prostředků odpovídajících účelu. Inteligence u řidiče by se měla pohybovat v rozmezí 85 - 115 bodů IQ. Poznatky dopravních psychologů ukazují, že naměřené IQ kolem 80 je už pro žadatele o řidičský průkaz nedostačující. U vysoce inteligentních jedinců může zase někdy docházet při pomalejší nebo monotónní jízdě k oslabení pozornosti a odpoutání myšlenek od aktuální činnosti pro nedostatečnou vyčerpání mysli (Havlík, 2005). Dle Šuchy et al., (2013) panuje v dosud publikovaných výzkumech značná nejednotnost v názorech na to, do jaké míry je inteligence determinujícím činitelem pro rozhodování o psychické způsobilosti řidiče. Například Havlík (2005) uvádí, že samotná inteligence při posuzování psychologické způsobilosti k řízení není rozhodující faktor.

5 Bodový systém

Myšlenka zavést bodový systém se u nás objevovala již v devadesátých letech. Zejména velmi vysoký počet smrtelných dopravních nehod ukazoval na nutnost legislativních změn v systému pokutování řidičů. Ovšem o jeho konkrétní podobě se mezi odborníky dlouho diskutovalo.

5.1 Vymezení bodového systému

V dokumentu *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2010* nalezneme plán na snížení počtu usmrcených osob na silnicích o padesát procent oproti roku 2002. Jako kritické z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích byly vyhodnoceny následující faktory;

- nízké právní vědomí účastníků silničního provozu,
- nízkou vymahatelnost práva,
- závažné následky nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí,
- závažné následky nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě,
- závažné následky nehod způsobených pod vlivem alkoholu,
- nízké používání prvků pasivní bezpečnosti,
- nebezpečný dopravní prostor především ve městech a obcích (Ministerstvo dopravy, duben 2005).

Pro zvýšení efektivity právní úpravy byl zaveden systém bodového hodnocení řidičů a také další prostředky, které spolu s ním vstoupily v účinnost 1. července 2006 prostřednictvím zákona č. 411/2005 Sb., kterým se změnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích;

- zavedení oprávnění Policie ČR zadržet řidičský průkaz na místě v zákonem stanovených případech,
- zvýšení sankcí za porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích ve smyslu stanovení jak nejnižší, tak i nejvyšší možné pokuty za vybrané přestupky proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích,

- zavedení pořádkové pokuty za nerespektování výzvy policie dostavit se v určenou dobu k projednání skutku, v němž je spatřován přestupek,
- zavedení trestního postihu za řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, které si řidič přivodil vlivem návykové látky (Ministerstvo dopravy, duben 2005).

5.2 Princip fungování

Bodový systém slouží k evidenci vybraných dopravních přestupků a tím ke sledování opakovaného porušování pravidel silničního provozu. Dle § 123a zákona č. 361/2000 Sb., o pozemních komunikacích, se řidičům motorových vozidel za určitý spáchaný dopravní přestupek nebo trestný čin uděluje příslušný počet bodů. Bodově hodnocené přestupky jsou taxativně vyjmenované v příloze č. 1 tohoto zákona. V současné době je možno obdržet za přestupek 2, 3, 4, 5 nebo 7 bodů. Pokud se řidič dopustí více bodově hodnocených přestupků či trestných činů, pak jsou body započítány za nejzávažnější z nich. Tyto body nejsou sankcí za přestupek ani trestem za trestný čin, ale administrativním opatřením, které ohodnocuje nebezpečnost skutku a registruje ho (Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb.).

Dle § 119 zákona č.361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jsou body zaznamenávány v registru řidičů, jenž spravuje obecní úřad obce s rozšířenou působností. Podle § 123c odst. 3 po dosažení maximální hranice, která je u nás stanovena na 12 bodů, následuje doručení oznámení o „vybodování“ a výzva k odevzdání řidičského oprávnění. Řidičské oprávnění zaniká do pěti pracovních dnů od doručení tohoto oznámení. Nakonec podle § 123d si po roce může motorista požádat o vrácení řidičského průkazu za podmínky, že absolvuje dopravně psychologického vyšetření, přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a předloží posudek o zdravotní způsobilosti.

V bodovém systému existuje také možnost odečtu stávajících bodů. V případě, že řidič nespáchá po určitou dobu bodově hodnocený přestupek či trestný čin, tak se postupuje dle § 123e zákona č.361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, následovně;

- a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,
- b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),
- c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývajících body.

Odečet bodů neplatí v době, kdy má řidič zákaz řízení motorových vozidel.

Dále § 123e uvádí, že se řidič o smazání svých bodů může přičinit nejen dodržováním dopravních předpisů, ale také absolvováním školení bezpečné jízdy za podmínky, že má na svém kontě doposud maximálně 10 bodů, z nichž každý spáchaný přestupek je ohodnocen méně než 6 body.

V každé zemi může mít bodový systém odlišnou podobu, byť princip zůstává stejný. Lišit se můžou jednotlivé přestupky zařazené do systému, jejich bodová hodnota, způsob zaznamenávání bodů nebo podmínky pro jejich odečet. Rozdíly mohou být také v požadavcích na řidiče usilující o opětovné získání řidičského oprávnění. V několika málo zemích je systém dokonce omezen jen na určité skupiny řidičů, zejména nováčky či profesionály.

5.3 Efektivita bodového systému

Podle Van Schagen a Machata (srpen 2012) je velmi obtížné až nemožné prokázat účinnost bodového systému jako takového, protože je často doprovázen změnou zákonů, všeobecným zájmem médií a dalšími jevy, které se mohou spolupodílet na změně chování účastníků silničního provozu.

Také v České republice doprovázely bodový systém legislativní změny, jak bylo zmíněno výše. Veřejnost byla na nový systém připravována s předstihem; doprovodná kampaň ministerstva dopravy informovala řidiče prostřednictvím letáků, billboardů, inzercí v novinách či rozhlasovými spoty. Podstatnou úlohu sehrála také média. Policie zase ve zvýšené míře kontrolovala dodržování pravidel silničního provozu. To vše vyvolalo obavu řidičů z možnosti obdržení bodů i pro drobná pochybení a následné ztráty řidičského oprávnění. První měsíc účinnosti pak měl za následek výrazné snížení počtu dopravních nehod i usmrcených na českých silnicích. Dle Ministerstva dopravy

(28. června 2007) byl v červenci 2006 počet usmrcených osob o 40 % nižší než ve stejném období roku 2005, počet těžce zraněných byl o 26 % nižší a počet lehce zraněných o 28 % nižší. Klesl také počet dopravních nehod obecně. Tento údaj ovšem nemusí plně odpovídat skutečnosti z důvodu zvýšení hranice pro povinnost ohlašování nehod policii z 20 000 Kč na 50 000 Kč. Některé nehody, při nichž nedošlo ke zranění osob, mohly tak zůstat skryty. Ovšem tento stav nevydržel dlouho, řidiči se přestali bodového systému obávat, jelikož následující rok dle statistik Policie ČR (2007) počet nehod stoupl na hodnoty z roku 2005. Tento průběh není typický jen pro Českou republiku. Castillo-Manzano a Castro-Nuño (2012) provedli metaanalýzu 26 vybraných studií o bodovém systému z různých zemí a zjistili, že počáteční pokles počtu dopravních nehod, zraněných či usmrcených osob činí zhruba 15 až 20 %. Tento efekt však netrvá déle než 18 měsíců; jen u sedmi z těchto studií byla délka trvání více než 12 měsíců. Dle autorů je to zapříčiněno nedostatkem doprovodných opatření, zejména účinným způsobem právního vymáhání pravidel silničního provozu.

Právě krátkodobý vliv bodového systému na nehodovost měl být změněn na trvalý pomocí opatření, která byla vypracována v rámci projektu EU s názvem Bestpoint;

- Zahrnout do systému jen přestupky, které mohou mít přímý vliv na způsobení dopravní nehody;
- Jednotlivé přestupky by měly být bodově ohodnoceny s ohledem na závažnost daného činu. Doba trvání bodů by neměla být nižší než jeden rok s přihlédnutím k charakteru a množství přestupků;
- Pokud řidič spáchá více přestupků, které jsou bodově hodnoceny, pak by měl být bodován za ten nejzávažnější z nich. Body by měly být nastaveny tak, aby nebylo možné přijít o řidičský průkaz za jeden bodovaný přestupek;
- Systém by měl pamatovat také na nemotorizované účastníky silničního provozu. Spáchání závažného dopravního přestupku by mohlo mít vliv na jejich pozdější žádost o řidičské oprávnění;
- Zvláštní podmínky pro začínající a profesionální řidiče;
- Testování motoristů řídících pod vlivem alkoholu. V případě závislosti pak nutnost léčby a poté zahrnutí souvisejících opatření do rehabilitačních programů;

- Namátkové dechové zkoušky a kamerové systémy k monitorování přestupků (za přestupek by měl odpovídat řidič vozidla a v případě, že se se ho nepodaří systémem identifikovat, pak teprve majitel vozidla);
- Pravidelní informování veřejnosti o výsledcích bezpečnostních opatření, bodovaných řidičích a odebraných licencích;
- Zasílání informačních dopisů v případě změn na bodovém kontě s upozorněním na důsledky a možnosti nápravy;
- Možnost odečtu bodů za dobrovolné absolvování kurzů zaměřených na zlepšení řidičských schopností, znalostí, změnu postojů či chování nebo specificky zaměřené (rychlost či alkohol za volantem);
- Povinné kurzy pro řidiče, jenž dosáhli určitého počtu bodů; neúčast by měla mít za následek odebrání řidičského oprávnění. Pro znovuzískání licence pak nutné absolvování lékařského a psychologického vyšetření, rehabilitačních kurzů a teoretické i praktické zkoušky v autoškole;
- Jednotné centrální místo pro shromažďování informací o bodovaných řidičích.
- Zavést, prosazovat a sdělovat veřejnosti opatření proti podvodům, jako je jízda bez řidičského oprávnění či obchodování s body;
- Umožnit řidičům snadný přístup ke zjištění jejich bodového konta, například přes internet;
- Vytváření pravidelných statistik dvojího druhu. Denní pro zjišťování administrativního fungování a pak nejméně roční k vyhodnocování systému jako celku;
- Databáze bodového systému na úrovni EU registrující základní data jednotlivých členských států (Van Schagen, I., Machata, K., srpen 2012).

6 Diagnostika a posuzování způsobilosti k řízení

Řidičská způsobilost představuje soubor předpokladů jedince k úspěšnému zvládnutí základních úkolů řidiče při řízení vozidla, k bezpečnému dopravnímu chování a schopnosti komunikace a kooperace s ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích (Rehnová, V., 7. března 2007). Ke zjišťování psychické způsobilosti k řízení příslušných kategorií vozidel slouží dopravně psychologické vyšetření (Šucha et al., 2013). To může od 1. 7. 2013 provádět psycholog, jemuž byla udělena akreditace od Ministerstva dopravy ČR. Získat ji může fyzická osoba, která dle § 87a odst. 4 zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích;

- a) absolvovala akreditované magisterské studium v oboru psychologie,
- b) absolvovala postgraduální studium v oboru dopravní psychologie akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou,
- c) má alespoň 3 roky praxe v oblasti dopravní psychologie a,
- d) má k dispozici vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetření.

Dopravně psychologické vyšetření je povinné pro řidiče z povolání či seniory. Pro vyhodované řidiče tato podmínka platí od roku 2011 a na návrhy odborníků se rozšířila také na další rizikové skupiny řidičů. Podle § 87a odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jsou to osoby, které žádají o navrácení řidičského průkazu, který pozbyly v důsledku;

- a) dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů,
- b) soudem uloženého trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,
- c) správním orgánem uložené sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, byla-li tato sankce uložena na dobu nejméně 6 měsíců, nebo,
- d) podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, v průběhu jehož zkušební doby se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel.

Dopravně psychologické vyšetření je plně v kompetenci psychologa, jenž vyšetření provádí. Ten tak rozhoduje o tom, jaké vyšetřovací metody zvolí (Seitl, Šucha, 2010). Ovšem například výbor asociace dopravních psychologů zpracoval zásady pro dopravně psychologické vyšetření řidičů (tzv. nepodkročitelné minimum), které zahrnují;

- Anamnestický dotazník, řidičská praxe,
- Výkonové testy – základní psychické funkce (pozornost, paměť, intelekt apod.) a přístrojové vyšetření,
- Struktura osobnosti relevantní k bezpečnému a přiměřenému dopravnímu chování (multifaktoriální dotazníky, event. projektivní testy),
- Objektívni data (výpis z evidence řidičů, pracovní hodnocení),
- Vhodný je i výpis ze zdravotnické dokumentace,
- Závěrečný pohovor nad výsledky, doporučení, vysvětlení omezení nebo záporného výsledku,
- Formulace nálezu (možno uvést použité metody, ne však počet správných odpovědí, počet bodů apod.),
- Závěr vždy formulovat ve vztahu k požadovanému typu dopravy (Kořán, M., 2008).

Výsledek vyšetření by měl u řidičů, kteří nasbírali 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů odpovědět na otázky; proč řidič selhával, jestli trest řidiče dostatečně poučil, zda existují cesty k nápravě, jak a čím k nápravě dospět. Z toho důvodu by měl být odborný posudek podrobný a měl by obsahovat stručný výtah z životní a řidičské historie, popis příčin problémového dopravního chování a selhávání, strohý popis dopravního charakteru, doporučení s poradenstvím a návrh způsobů nápravy dopravního chování (Havlík, 2013). Třetina vybodovaných řidičů, kteří dostali negativní hodnocení, nebo jim nebylo doporučeno vydání řidičského oprávnění, se s výsledkem nesmíří a snaží se přesvědčit dopravního psychologa nejrůznějšími způsoby či vyhledají jiného odborníka. Proto je nutné vycházet z tzv. tvrdých dat (objektivních a ověřených informací) jako je výpis z karty řidiče, výpis z trestního rejstříku a ze zdravotnické dokumentace a je u vybodovaných řidičů nutné aplikovat;

- Zvlášť upravený vstupní dotazník s dodatky o souhlasu s vyšetřením.
- Podrobný anamnestický dotazník s tzv. rozkouskovaným rozhovorem.
- Důkladný zápis ze strukturovaného rozhovoru.

- Duplicitní standardizované psychometrické metody.
- Duplicitní výkonové testy včetně přístrojové techniky.
- Alespoň tři validní projektivní metody.
- Získání ověřené reference (Havlík, 2013).

7 Vybrané rizikové chování vztahující se k řízení vozidla a rizikové skupiny řidičů

7.1 Agresivní jízda

Agresivita je komplexní jev, na který lze nahlížet z mnoha úhlů pohledu a zvláště problematika lidské agrese je značně rozsáhlá. Čermák (1999, s 14) definuje agresi jako „*záměrné jednání, jehož cílem je ublížit jinému člověku*“. Agresivitu pak můžeme pojmut jako dispozici k agresivnímu jednání (Čermák, 1999).

Agresivita v dopravě je v odborné literatuře členěna podle nejrůznějších kritérií; pod tímto pojmem nalezneme širokou škálu chování a projevů různé intenzity a povahy. Od extrémní agrese (angl. *road rage*), jež zahrnuje trestné činy proti osobám a majetku až po mírnější projevy jako gestikulace či využití vozidla k bránění jízdě jiným automobilům. Pod tento koncept se však řadí například také riskantní jízda bez nepřátelského úmyslu vůči ostatním (Taubman, Yehiel, 2012).

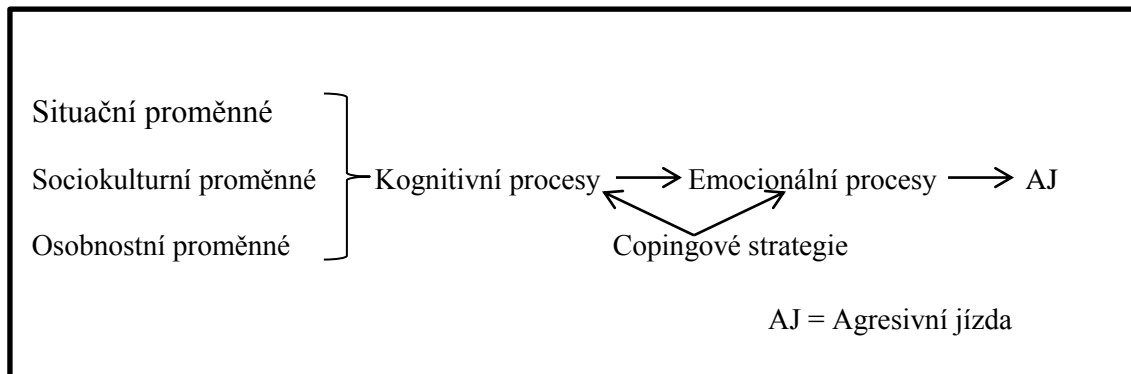
Z výše uvedeného důvodu se také setkáme s rozličnými definicemi. Například NHTSA (nedat.) uvádí vymezení s ohledem na právní stránku věci: „*Agresivní jízda je taková, při které se jedinec dopustí souběžně více přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu tak, že ohrozí jiné osoby či majetek*“. Jiné vymezení navrhl Tasca (2000, in AAA Foundation for Traffic Safety, duben 2009). „*Chování účastníka silničního provozu je agresivní, pokud záměrně zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím a/nebo pouze získáním času na úkor ostatních účastníků silničního provozu*“.

Za chování vykazující prvky agresivity bývají označovány;

- nepřiměřená rychlost,
- nesprávné přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého,
- nerespektování příkazových značek,
- nedodržování bezpečné vzdálenosti,
- nepatřičné předjíždění,
- neoprávněná jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu pro vozidla s právem přednostní jízdy,

- předjíždění zprava na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla,
- náhlé zpomalení nebo zastavení jako trest pro vozidlo jedoucí vzadu,
- agresivní a obscénní gestikulace a jiné (Lisá, 2011).

Pohotovost k agresivnímu jednání pochází z více zdrojů (Havlík, 2013). Zajímavý model agresivní jízdy, který ukazuje vliv rozličných faktorů na agresivní jízdu, navrhl Bergeron (2000, in Vallières, Bergeron, Vallerand, 2005).



Obr. 1: Model agresivní jízdy

S agresivitou se dává do souvislosti hněv a hostilita. Hostilita je spojována s negativním postojem k druhým lidem, ironií, arogancí, pohrdáním, zatrpklostí a je možné ji chápat také jako obecnější osobnostní rys. Mnohé projevy agrese obsahují projevy hostility a také diagnostické nástroje často obsahují položky hostility. Podobně je hostilita spojena s hněvem (Havlík, 2013; Šucha et al., 2013). Mezi další indikátory agresivity patří impulzivnost, vysoké sebevědomí, neuroticismus, soutěživost, netrpělivost či níženou svědomitost (Šucha et al., 2013).

Spouštěčem agresivního chování mohou být také situační faktory, tedy okolnosti provozu na pozemních komunikacích; hustota silničního provozu, vytváření kolon, čekání, popojíždění, a neznalost dopravní situace v místě jízdy. Také stres, jenž má většinou návaznost na časovou tíseň způsobenou zmíněnými faktory, může tak vést k razantnější, agresivnější jízdě a bezohlednosti (Šucha et al., 2009). Nejen stres, ale také frustrace, únava, spánková deprivace a pocity ponížení či zklamání jsou spouštěčem agresivního chování. Působit může i určitá anonymita, kterou člověku automobil poskytuje. Často se agrese pojí s řidiči výkonných a terénních vozidel (Havlík, 2013). Máme tedy například řidiče, kteří jezdí agresivně jen za určitých okolností, jiní jezdí vždy agresivně a další řidiči jsou agresivní jen výjimečně. Agresivní

řidiči tvoří celé spektrum od vysoce agresivních řidičů až po málo agresivní řidiče a ani jedna skupina není homogenní (Vallières, McDuff, Bergeron, Vallerand, 2008).

Přesná čísla o dopadu agresivního jednání lze zjistit jen obtížně, jelikož v policejních statistikách agrese nefiguruje jako příčina dopravních nehod, ale usuzuje se na ni právě z ukazatelů jako je nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky či dle jiného druhu nesprávného způsobu jízdy (Schmeidler, 2003). Ovšem ne za všemi těmito projevy se musí skrývat agresivní pozadí, svou roli může hrát také nezkušenost či neznalost řidiče. Dle Taubman a Yehiel (2012) nekompaktnost a nespécifičnost ve vymezení agrese brání porozumění a rozvíjení účinné strategie v boji proti ní.

7.2 Alkohol za volantem

Alkohol za volant nepatří, je věta, která bývá často používána jako motto nejrůznějších dopravně – preventivních akcí. Raboch a Zvolský (2001) uvádějí, že etanol působí jako centrální psychoaktivní látka s výrazným účinkem na lidskou psychiku. Alkohol v množství větším než 0,2 promile již narušuje celou řadu funkcí nezbytných pro řízení vozidla; zrakové vnímání, koncentraci, optický postřeh, stálost rozdělení a výběrovost pozornosti, zorné pole a zorný úhel, hloubkové a noční vidění, zrakovou paměť, prostorové vnímání, rozpoznávání zelené a červené barvy, sebekontrolu či emoce. Psychologicky nejrizikovější je hladina alkoholu v krvi od 0,5 do 1,5 promile. V této fázi řidič nemá pocit, že by nezvládl řízení, ale naopak má posílenou sebedůvěru, ztrácí obavy, jede nepřiměřeně k dopravní situaci, přestává vnímat nebezpečí, riskuje, jezdí rychleji a opakovaně chybuje (Havlík, 2005).

Přesvědčit se o tom můžeme také ve statistikách, které ukazují, že v České republice bylo v roce 2013 evidováno 4 686 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (to je 6,1% z celkového počtu), při kterých bylo usmrceno 52 osob a dalších 2 306 osob bylo zraněno. Nehody způsobené alkoholem vykazují vždy (s výjimkou roku 2007) vyšší míru závažnosti. V roce 2013 došlo k nárůstu počtu obětí oproti předchozímu roku a počet usmrcených vlivem alkoholu byl o 9 % vyšší, což je nepříznivý údaj vzhledem k nulové toleranci alkoholu v krvi, jež je u nás uplatňována. Ovšem za velmi negativní je považován fakt, že 57 % dopravních nehod spáchali řidiči s hladinou alkoholu v krvi vyšší než 1,5 promile a těmto řidičům je také připisován nejvyšší počet usmrcených (BESIP-Ministerstvo dopravy, 21. února 2014).

K problematice řízení pod vlivem alkoholu se vyjadřovali motoristé a ostatní účastníci silničního provozu v rámci evropského projektu SARTRE 4 (2011). Studie přinesla zjištění, že největší pravděpodobnost řízení pod vlivem alkoholu je u osob mezi 25 až 34 lety, zejména mužů. Dále bylo zjištěno, že ohroženou skupinou jsou v tomto směru lidé žijící jako *singles*. Výsledky také ukázaly, že u osob bez jakéhokoli vzdělání se pravděpodobnost jízdy pod vlivem alkoholu zvyšuje o 132 %. V dalších vzdělanostních kategoriích tento faktor nehrál roli.

V souvislosti s touto problematikou se nabízí uvažování o syndromu závislosti. Například výzkum autorů Brinkmann, Beike, Köhler, Heinecke a Bajanowski (2002) ukázal, že 48 % řidičů, kteří měli při jízdě alkohol v krvi, by mohlo být označeno za závislé na alkoholu. Badatelé dále uvádí, že samotná hladina alkoholu v krvi je sice pro stanovení závislosti problematická, ovšem pokud je nad 1,9 promile, tak zde s vysokou pravděpodobností lze hovořit o potížích s nadužíváním alkoholu. Siegrist a Roskova (2001) uvádějí, že již hladina alkoholu v krvi vyšší než 0,5 nebo 0,8 promile velmi často signalizuje, že řidiči mají vážné problémy s alkoholem nebo vykazují symptomy závislosti.

Co se týče osobnosti, Havlík (2005) popisuje, že lidé, kteří řídí pod vlivem alkoholu, jsou osobnosti egocentrické, nezralé se znaky infantilnosti, závislosti, precitlivělosti, úzkostnosti, emotivní nevyváženosti, nízké sebekontroly a patří do kategorie tzv. *únikových* typů. O osobnosti těchto řidičů se dále zmiňujeme také v kapitole *Dosavadní výzkumy vztahující se k danému tématu*.

7.3 Mladí řidiči

Věkové vymezení *mladého* řidiče se může v literatuře mírně lišit. Například podle OECD (říjen 2006) je to řidič do 25 let věku. Dle Šuchy et al. (2013) právě skupina řidičů ve věkové kategorii 18-24 let vykazuje vyšší míru rizika zavinění dopravní nehody. Také dle OECD (říjen 2006) jsou dopravní nehody nejčastější příčinou úmrtí mladých lidí ve věku 15-24 let a jejich úmrtnost na silnicích je zhruba dvojnásobná oproti starším řidičům.

Za pravdu těmto tvrzení dávají také statistiky v České republice; pokud srovnáme relativní počty usmrcených osob i nehod na 100 000 řidičů v dané věkové kategorii za rok 2013, tak nejhorší situace vyplývá právě pro mladé řidiče (BESIP-Ministerstvo dopravy, 9. února 2014). Podle Havlíka (2013) předstihují mladí

řidiči ostatní věkové kategorie v počtu dopravních přestupků a jsou nejvíc pokutováni za nepřiměřenou rychlost bez ohledu na dopravní podmínky, situace a prostředí. Podle statistik pak řidiči ve věku 21-24 let tvoří druhou nejčastěji bodovanou i vybodovanou skupinu v rámci bodového hodnocení řidičů (BESIP-Ministerstvo dopravy, 9. února 2014).

Havlík (2013) jako příčinu nebezpečného chování mladých řidičů uvádí hlavně nevyzrálou osobnostních a morálních vlastností, které jsou v rozporu s tělesnou zdatností a bezvadnými smyslovými funkcemi, jimiž mladí lidé disponují. Tato nevyváženost mezi výkonovými vlastnostmi na jedné straně a osobnostními, sociálními a mravními vlastnostmi na druhé straně pak způsobuje konflikty v dopravě. Pro mladé řidiče je typické riskování, soutěživost, experimentování, unáhlenost, přeceňování schopností, vysoká sebedůvěra, nižší předvídatost, nekritičnost, nižší ohleduplnost a agresivita. Dále také nepřizpůsobení způsobu řízení dopravním podmínkám či řízení pro zábavu a podléhání vlivu spolucestujících vrstevníků (Havlík, 2005; Šucha et al., 2013). Také Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd a Kapardis (2011) uvádějí, že vlastnosti jako nebojácnost, agrese, podceňování rizik a nedostatečné zohlednění následků určitého chování jsou pro toto věkové období typické a v případě, že se tyto charakteristiky objeví u řidičů jiných věkových skupin, lze u nich předpokládat riskantní chování. Mladí lidé také řídí starší vozidla v horším technickém stavu, což také může přispívat k nehodovosti (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006). K výše zmíněným faktorům je nutné přičíst skutečnost, že mladý řidič je „nováček“. Dle Šuchy et al. (2013) nedostatek praxe a nezkušenost včas rozpoznat a řešit nebezpečnou dopravní situaci přispívá k vyššímu riziku dopravní nehody.

Ne všichni mladí řidiči jsou ovšem náchylní k riskantnímu způsobu jízdy. Podle Wundersitz a Burns (2005) je nutné brát v potaz také sociodemografické charakteristiky, osobnostní rysy, postoje, motivaci a chování. Podle OECD (říjen 2006) je nutné zahrnout také roli jedince v mládežnické společnosti, socioekonomické podmínky a sociální normy. Lucidi et al. (2010) identifikovali tři podskupiny mladých začínajících řidičů; řidiče riskující, řidiče mající obavy a opatrné řidiče. U nejvíce rizikové skupiny složené převážně z mužů nalezneme charakteristiky jako vyhledávání vzrušení, externí *locus of control*, nedodržování norem (normlessness), řidičský hněv, nízkou míru altruismu a úzkostnosti. Tyto osoby měly více pokut a nehod s poškozením vozidla a/nebo zraněním než druhé dvě skupiny řidičů. Jejich postoje k bezpečnosti

dopravy byly negativní. Druhá skupina zahrnovala více žen než mužů a vyznačovala se nízkým altruismem, vysokým skóre řídičského hněvu, vyšší mírou úzkostnosti a hostility než první skupina a nižší mírou *normlessness* a vyhledávání vzrušení. Třetí skupina byla emocionálně stabilní s nízkou mírou hněvu, nepřátelství a vyhledávání nového. Také měla nejvyšší míru altruismu. Ulleberg (2001) identifikoval dokonce šest skupin mladých řidičů a první dva typy označil jako rizikové. Skupina skládající se převážně z mužů (81%) se vyznačovala nízkou mírou altruismu a úzkostnosti, vysokým skórem *sensation seeking*, nezodpovědností, agresí a vysokou mírou důvěry ve své vlastní řídičské schopnosti. U druhé skupin byl zaznamenán vysoký skór *sensation seeking*, agrese, úzkostnosti a hněvu vztahujícímu se k řízení; to ukazuje, že nedostatek kontroly nad emocionálními faktory může vést k rizikové jízdě. Vztek a frustrace vzniklá během řízení může mít za následek například porušení povolené rychlosti.

7.4 Starší řidiči

Druhou rizikovou skupinou na silnicích dle věku tvoří řidiči-senioři (Šucha et al., 2013). Ovšem v tomto případě ohrožení nehodou nepramení ze způsobu jízdy typické pro mladé řidiče; nepřiměřená rychlost, neopatrnost, nebezpečné předjíždění, agresivní styl jízdy či alkohol (Havlík, 2005; Šucha et al., 2013). Štikar, Hoskovec a Šmolíková (2007) uvádějí, že ze srovnání nehodovosti u seniorů se skupinou řidičů mladších 65 let vyplývá, že starší řidiči relativně málo řídí pod vlivem alkoholu, méně často překračují rychlost a dodržují předpisy.

Ne úmyslný přestupek, ale chyba v řízení tak bývá většinou příčinou nehody u těchto řidičů; chyby v situacích dávání přednosti v jízdě, odbočování, otáčení, couvání, nepřesný odhad vzdálenosti a rychlosti jízdy ostatních vozidel, nepozorné přejíždění v jízdnicích pruzích, přehlédnutí dopravního značení a při střetu s chodcem (Štikar et al., 2007; Šucha et al., 2013). Stárnutí organismu je totiž doprovázeno snižováním tělesných a psychických funkcí, které se vztahují k řízení. Jedná se zejména o snižování výkonosti smyslů; ubývá zrakové ostrosti, zmenšuje se rozsah zorného pole, zvyšuje se práh pro vnímání světla, klesá akomodační schopnost, zhoršuje se vnímání hloubky prostoru a snižuje se schopnost rozlišovat barvy (Štikar et al., 2007). Nastávají také změny v kognitivních funkcích, zpomalují se myšlenkové procesy a snižuje se schopnost udržet pozornost. Starší lidé se dříve unaví a vyžadují delší čas

k regeneraci, což vede k celkovému omezení pozornosti a její koncentrace. Podstatně hůře rozpoznávají dopravně důležité informace v komplexní podnětové konfiguraci při krátké prezentaci než mladší lidé. Setrvávají příliš dlouho u jednou vnímaného a celkově jsou méně flexibilní (Havlík, 2005; Štikar et al., 2007). Podle Vaška (2008) také mnohem častěji užívají medikaci než ostatní věkové skupiny, jejichž kombinace spolu s dalšími zdravotními obtížemi může vyústit ve významné zhoršení schopnosti řídit motorové vozidlo.

Rizika spojená se stárnutím organismu bere v potaz také zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který v §87 odst. 3 uvádí, že řidič je povinen podrobit se pravidelné lékařské prohlídce nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku. Po dovršení 68 let věku pak každé dva roky. Ovšem Havlík (2005) upozorňuje, že samotný věk zůstává jen hrubým měřítkem posuzování schopností k řízení, jelikož je tato způsobilost proměnlivá a u různých osob rozdílná. Také podle Šuchy et al. (2013) není možné přesně stanovit věkovou hranici řidiče-seniora. I Vašek (2008) popisuje, že si podstatná část řidičů zachovává dobrou duševní i fyzickou kondici a není tak možné určit, že by se řízení mělo od určitého věku zakázat.

Senioři mají většinou rozumný postoj k řízení a kompenzují svou klesající senzorickou, motorickou i kognitivní výkonnost změnou své účasti na silnicích a chováním; vyhýbají se denním dobám ve vysoké hustotě provozu, nejezdí v době stmívání, za tmy a v nepříznivých klimatických podmínkách. Také jezdí opatrněji a tím snižují riziko nehodovosti (Štikar et al., 2007). Havlík (2005) hovoří o *návykovém bezpečnostním klíči*, jímž si senioři vynahrazují klesající výkonovou stránku. Tento klíč zahrnuje předvídavost, zralost a sebekritické hodnocení vlastních schopností. K podobnému závěru došli autoři Meng a Siren (2012). Výsledky jejich studie ukázaly, že starší řidiči, kteří jsou si vědomi svých kognitivních obtíží a zhoršení řidičských schopností volí opatrnější styl jízdy a vyhýbají se určitým situacím, které vnímají jako nepříjemné či stresující; například jízdě za tmy nebo v hustém provozu.

8 Dosavadní výzkumy vztahující se k danému tématu

Psychologické zkoumání vyhodovaných řidičů je u nás na samém počátku, nicméně Havlík (2013) již přináší první poznatky z dosud provedených vyšetření desítek řidičů, které rozděluje podle způsobu selhávání do čtyř skupin;

- Alkohol, nepřiměřená rychlost a nehody z vlastní viny:

Osobnost se znaky egocentrismu, disharmonie a s inklinací k introverzi a emoční nestabilitě. Sklon k úzkostným a agresivním reakcím, rezignaci. Vztahovačnost, snížená sebekontrola, tendence spoléhat na náhodu, nezodpovědnost, nižší frustrační tolerance, rozumové selhávání, nepřesné opožděné pomalé nebo zkratkovité reagování.

- Drogy, nepřiměřená rychlost a nehody z vlastní viny:

Osobnost se znaky egocentrismu, nezralosti, emoční lability a úzkostnosti. Senzitivnost, zranitelnost, sklon k hlubšímu prožívání, nejistotě, obavám, necitlivost ke společenským tendencím a dopravním pravidlům, nepřizpůsobivost, nezodpovědnost, podezřívavost.

- Nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, jízda přes plnou čáru, nedání přednosti v jízdě, nehody:

Egocentrická osobnost s náznaky disharmonie a vychýlení k extroverzi. Chudší emotivita, inklinace k nepřiměřené sebejistotě, suverenitě, nezávislosti, sebestřednosti, bezohlednosti a sebestřednosti. Tendence riskovat a předvádět se. Snížená sebekontrola, nízká hladina frustrační tolerance, inklinace k agresivním a impulzivním reakcím, potřeba převahy, uznání a dominance.

- Nerespektování pravidel, telefonování, nezapnuté pásy, technicky nezpůsobilé vozidlo, ohrožení chodce na přechodu, nedodržování režimu jízdy:

Osobnost vyrovnanější, extravertze nebo pomezí extravertze a introvertze, problematické přizpůsobení, tendence nerespektovat autoritu, riskovat, znaky egocentrismu.

V zahraničních výzkumech se autoři zabývají účastníky silničního provozu, kteří spáchali přečin v dopravě a často se účastní programů či kurzů pro řidiče, které jsou

alternativou či doplňkem trestu a/nebo jednou z podmínek pro opětovné získání řídičského oprávnění.

Autoři francouzské studie Nallet, Bernard, Gadegbeku, Supernant a Chiron (2010) se soustředili na řidiče, kteří se účastnili dobrovolných edukačních kurzů pro odpočet bodů. Početný soubor 853 respondentů vyplňoval Eysenckův osobnostní inventář měřící *extraverzi* a *neuroticismus* a dotazník zkoumající *locus of control*. Výsledky ukázaly, že účastníci kurzu měli oproti kontrolní skupině významně vyšší skóre na škále *extraverze*, pro *neuroticismus* se však významné souvislosti nenašly.

Podrobně tento vzorek řidičů analyzovali Nallet, Bernard s Chiron (2008), kteří na základě získaných výsledků účastníky kurzu rozdělili na *oběti* (s náhledem, bez náhledu) a *pachatele* (s náhledem, bez náhledu). *Oběti* obecně se domnívaly, že nespáchaly žádný dopravní přestupek a v kurzu se očitly omylem. Vinu přičítaly jiným lidem nebo náhodě nikoli však vlastnímu chování - externí *locus of control*. *Oběti s náhledem* si uvědomovaly možnost potrestání či nehody, kdežto *oběti bez náhledu* se vyznačovaly celkovým popřením; nepřiznávaly si spáchání přestupku ani možná rizika. *Oběti bez náhledu* měly vysoké lži skóre a externí *locus of control*. Probandi se vyjadřovali se v tom smyslu, že riziko potrestání je nízké, nicméně oni jsou zatčeni pokaždé, když spáchají dopravní přestupek. *Pachatelé* si přiznávali časté porušování dopravních přestupků. *Pachatelé s náhledem* si uvědomovali, že z jejich riskantní jízdy můžou hrozit pokuty či nehody. Tuto skupinu tvořili často poměrně mladí lidé ve vedoucích pozicích s extravertním laděním a interním *locus of control*. *Pachatelé bez náhledu*, kteří si nepřiznávali nebezpečí, byli mladí lidé se silnými vozy a dopravními nehodami v předchozích pěti letech. Většinou žili sami a měli problémy v dětství. Charakterizovalo je vysoké skóre na škále *neuroticismus*.

Autoři rakouské studie Renner a Anderle (2000) zkoumali osobnost účastníků kurzu pro mladé řidiče. Tyto kurzy mají za cíl zlepšit řídičské schopnosti a jsou povinné pro osoby, které se v prvních dvou letech vlastnění řídičského oprávnění dopustí dopravních přestupků (tzv. řídičský průkaz na zkoušku). Většina účastníků kurzu byli prvopachatelé. Z experimentu se vyloučili probandi s prohřešky za alkohol. Respondenti vyplňovali Eysenckovy dotazníky; revidovanou verzi EPQ-R, která zkoumá *extraverzi*, *neuroticismus* a *psychoticismus* a dotazník impulzivity, jenž zahrnuje subškály *impulsivita*, *dobrodružnost* a *empatie*. Výsledky ukázaly, že skupina delikventů skórovala významně výš na škále *extraverze*, ale pouze v případě mužských

účastníků. Na škále *dobrodružnost* zase byly zaznamenány rozdíly mezi pohlavími (vyšší skóry u mužů než u žen) a mezi skupinami (pachatelé skórovali výše než kontrolní skupina). Ovšem hypotézy autorů o rozdílech mezi delikventy a obecnou populací na škálách zjišťujících *psychoticismus* a *impulzivitu* se neprokázaly.

V zajímavé izraelské studii, kterou realizovali Lev, Hershkovitz a Yechiam (2008) byl výzkumný vzorek opět tvořen účastníky kurzu pro sankcionované řidiče. Pro zkoumání osobnostních faktorů byl použit dotazník *International Personality Item Pool* (IPIP), který vychází z pětifaktorového modelu osobnosti a *Iowa Gambling Task* (IGT), což je test v podobě hazardní karetní hry. Princip testu IGT spočívá v tom, že si proband vybírá karty z různých balíčků, které jsou celkově buď výhodné (nižší výhry, ale i prohry), nebo nevýhodné (vyšší výhry i prohry), což má ukázat, jak se proband rozhoduje v reálném životě. Výsledky v testu IPIP ukázaly, že u skupiny delikventů byl zaznamenán významně vyšší skór na škále *extraverze* oproti kontrolní skupině. V testu IGT si zase pachatelé vybírali méně výhodné možnosti a navíc se tento postup nezměnil a probandi se nepoučili ani s přibývajících zkušenostmi; kladli důraz na zisky i přes možné ztráty.

Výzkumníci Sanyal, Chatterjee, Dasgupta a Chatterjee (2012) se zaměřili na řidiče, jimž bylo za přečiny v dopravě pozastaveno řidičské oprávnění. Respondentům byl předložen dotazník k měření afektivních stavů *Profile of Mood States* (POMS). Tento inventář zkoumá šest dimenzí; *tension-anxiety* (tenze-úzkost), *depression-dejection* (deprese-sklíčenost), *anger-hostility* (hněv-nepřátelskost), *vigour-activity* (vitalita-aktivita), *fatigue-inertia* (únava-netečnost), *confusion-bewilderment* (zmatek-popletenost). Součástí studie byl také dotazník ke zkoumání agrese *Aggression Orientation Scale* (AOS), narcismu *Narcissistic Personality Inventory* (NPI) a dotazník *Controllability Awareness Inventory* (CAI), jehož úkolem je zkoumat zda člověk vnímá různé životní úkoly jako kontrolovatelné a ovladatelné vlastním přičiněním, či naopak nekontrolovatelné. Výsledky této práce ukázaly, že u sankcionovaných řidičů nacházíme výrazně vyšší skóry nepřímé agrese (dotazník AOS), sníženou kontrolovatelnost (inventář CAI) a vyšší skóry na šálách *tension-anxiety*, *depression-dejection* a *confusion-bewilderment* (dotazník POMS).

Předmětem této diplomové práce jsou také osoby sankcionované za řízení vozidla pod vlivem alkoholu.

V zahraničních studiích nalezneme výzkumy týkající se řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky pod zkratkou DUI (driving under the influence) nebo DWI (driving while intoxicated).

Jeden takový výzkum realizovali Hubicka, Källmén, Hiltunen a Bergman (2010). V této švédské studii tvořilo výzkumný vzorek 162 řidičů (143 mužů a 19 žen) ve věku od 18 do 88 let obviněných ze spáchání dopravního přečinu pod vlivem alkoholu. Autoři pro účely tohoto výzkumu použili osobnostní inventář NEO-PI-R, jenž zkoumá pět osobnostních dimenzí; *neuroticismus*, *extraverzi*, *otevřenost vůči zkušenosti*, *přívětivost* a *svědomitost*. Dále byl využit *The Symptom Checklist* (SCL 90) ke sledování psychopatologických symptomů; *somatizace*, *obsese-kompulze*, *interpersonální senzitivita*, *deprese*, *úzkost*, *hostilita*, *fobie*, *paranoidita*, *psychoticismus*. Výsledky ukázaly, že pachatelé skórovali výše oproti obecné populaci na všech subškálách SCL 90 kromě *hostility* a v inventáři NEO-PI-R měli nižší skór na škále *otevřenost vůči zkušenostem* a *svědomitost*. Na škále *neuroticismus* nebyly u skupiny probandů zaznamenány signifikantní skóry, ačkoli by se to podle výsledků dotazníku SCL 90 nabízelo, jelikož *neuroticismus* souvisí s psychopatií. Pachatelé muži i ženy do 35 let věku měli vyšší skór na subškále *vyhledávání vzrušení* a *impulzivnost*.

Také v další studii autorů Jornet-Gibert, Gallardo-Pujol, Suso a Andrés-Pueyo (2013) byl použit inventář NEO, konkrétně verze NEO-FFI. K měření postojů probandů byl využit *Jesness Inventory-Revised* (JI-R). Výzkum byl zaměřen na účastníky programu, který byl formou alternativního trestu pro osoby, které se pod vlivem alkoholu dopustily trestného činu. Statistické zpracování dat ukázalo, že tyto osoby měly nižší skóre na škále *svědomitost* a vyšší míru *neuroticismu* oproti kontrolní skupině. Kromě toho také měli probandi více antisociální postoje.

Caviaola, Strohmets, Wolf a Lavender (2003) provedli v americkém státě New Jersey výzkum rovněž s pachateli pod vlivem návykové látky. Studie se účastnilo 209 osob ve věku 17-68 let. Skupinu tvořilo 77 prvopachatelů, 71 recidivistů a 61 osob bez záznamu v trestním rejstříku. Pro zjištění osobnostních vlastností použili autoři inventář *Minnesota Multiphasic Personality Inventory* (MMPI-2). Výsledky ukázaly, že prvopachaté i recidivisté skórovali výše na škále *psychopatie* než netrestané osoby. Dle Svobody (2010) můžeme charakterizovat osoby s vysokým skóre na této škále jako družné, hovorné, nerozvážené, individualistické, narcistické, se sklonem k alkoholu a asociálnímu chování. Rozdíl byl také na škále *míra postoje k pokusu*. Tato subškála

dle Svobody (2010) ukazuje snahu působit lepším dojmem, ale také větší obranu proti psychické slabosti. Prvopachatelé i recidivisté skórovali výrazně výše než kontrolní skupina, přičemž obě trestané kategorie se mezi sebou nelišily.

Výzkumná část diplomové práce

9 Výzkumný problém, cíl práce a hypotézy

Hlavním cílem výzkumné části této diplomové práce je identifikovat osobnostní charakteristiky řidičů, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů a bylo jim odebráno řidičské oprávnění (dále jen vybodovaní řidiči). Jako další dílčí cíle jsme si vytyčili:

- Zjistit, zda se liší osobnost vybodovaných řidičů od obecné populace v osobnostních charakteristikách zjišťovaných pomocí dotazníku SPARO;
- Popsat osobnostní charakteristiky řidičů, kteří pozbyli řidičské oprávnění v důsledku toho, že řídili bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou byli ještě pod jeho vlivem (dále jen řidiči pod vlivem alkoholu);
- Zjistit, zda se liší osobnost řidičů pod vlivem alkoholu od obecné populace v osobnostních charakteristikách zjišťovaných pomocí dotazníku SPARO;
- Porovnat skupinu vybodovaných řidičů a řidičů pod vlivem alkoholu mezi sebou navzájem a zjistit, jak se tyto dvě skupiny od sebe liší v jednotlivých osobnostních charakteristikách zjišťovaných pomocí dotazníku SPARO.

Pro každou ze škál dotazníku SPARO byly za těmito účely testovány následující hypotézy:

H1: Průměrné skóre vybodovaných řidičů se statisticky významně liší od skóre obecné populace.

H2: Průměrné skóre řidičů pod vlivem alkoholu se statisticky významně liší od skóre obecné populace.

H3: Průměrné skóre obou skupin řidičů se od sebe navzájem statisticky významně neliší.

10 Popis zvoleného metodologického rámce a metod

10.1 Zvolený typ výzkumu a metody získávání dat

Pro účely této diplomové práce byl zvolen kvantitativní typ výzkumu, v rámci něhož se pohybujeme na pomezí mezi deskriptivní a diferenční studií.

Nejprve bylo nutné zmapovat dostupnost naší cílové skupiny probandů. Na doporučení vedoucího práce jsem se proto obrátila na společnost se sídlem v Olomouci, která se mimo jiné zabývá dopravně psychologickým vyšetřením řidičů. Ovšem z toho důvodu, že zákon o povinném psychologickém vyšetření pro vybudované řidiče byl v té době v účinnosti jen několik málo měsíců, nedisponovalo toto zařízení dostatečným počtem protokolů od této skupiny řidičů. Doporučen mi však byl kontakt na jiné pracoviště se sídlem v Olomouci, kde jsme se po prvotní konzultaci dohodli na spolupráci při realizaci našeho výzkumu. Cílová skupina respondentů zde absolvovala dopravně psychologické vyšetření, které prováděl akreditovaný dopravní psycholog.

Dopravně psychologické vyšetření trvá zhruba čtyři hodiny s ohledem na individuální potřeby klienta. Nejprve klienti podepisují *Prohlášení pro účely dopravně psychologického vyšetření* (viz. příloha). Následuje sběr osobní, rodinné i řidičské anamnézy prostřednictvím dotazníku. V souvislosti s řidičskou anamnézou se například zjišťuje jak dlouho řidič vlastní řidičské oprávnění, počet najetých km, případné nehody či odebrání řidičského oprávnění v minulosti a jeho podrobnosti, pokuty a typy přestupků, stav bodového hodnocení a další. Ke zjišťování psychologické způsobilosti k řízení motorových vozidel slouží baterie testů Vienna Test Systém (VTS) - Expertní systém TRAFFIC rakouské společnosti Schuhfried GmbH. Konkrétně jsou testy zaměřeny na obecnou inteligenci, koncentraci pozornosti, reaktivní stresovou toleranci, schopnost rychle a správně reagovat, schopnost situačního přehledu, zorné pole a rozdělenou pozornost. Osobnost klienta je vyšetřována pomocí dotazníku SPARO a právě výsledné protokoly probandů v tomto inventáři nám byly poskytnuty.

10.1.1 Dotazník SPARO

Český dotazník SPARO je přepracovaná a rozvinutá verze dotazníku IHAVEZ. Jeho zatím poslední verze byla vydána v roce 2004 ve vydavatelství Psychodiagnostika, s.r.o., které sídlí v Brně. Autor dotazníku Oldřich Mikšík (2004, 1) uvádí, že slouží k „

diagnostikování struktury a dynamiky bazální autoregulace a integrovanosti vnitřních i vnějších aktivit osobnosti, její psychické odolnosti a korektivnosti, osobnostních zdrojů individuálně příznačné povahy a úrovně interakcí s reálnými životními podmínkami a situacemi“.

Dotazník obsahuje 300 tvrzení a proband s každým vyjadřuje křížkem svůj souhlas, nebo nesouhlas. Doba administrace trvá zhruba 60 minut, avšak respondenti nejsou zadavatelem časově nijak limitováni. Při diagnostice osobnosti pomocí tohoto dotazníku lze využít několik profilů a škál. Pro účely našeho výzkumu se zabýváme osobnostními rysy, které jsou v tomto dotazníku integrované do souhrnnějších dimenzí a Mikšík (2004) je vymezuje následovně;

Dimenze N – rysy normality osobnosti

- **VZ – vztahovačnost, podezíravost.** Zjišťuje, zda se jedinec domnívá, že ho druzí lidé pomlouvají, pronásledují či mu jinak úmyslně škodí. Při maximálních hodnotách můžeme hovořit o určitých tendencích k hypochondrii a k bludu pronásledování.
- **LS – psychická labilita versus psychická stabilita.** Jedná se o bipolární posuzování úrovně emocionální a akční odezvy na podněty a posuzování bazálních předpokladů a schopností vyrovnávat se s různými situacemi. Nízký skóre ukazuje na výraznou psychickou labilitu a vysoký zase značí psychickou vyrovnanost.
- **AN – anomálie osobnosti.** Škála posuzuje, zda se jedinec vymyká z normálu. Horní hranice ukazuje na nízkou rezistenci vůči situačním vlivům, životní pesimismus, pocity méněcennosti, potřeby porozumění a pomoci od druhých. Vysoký skóre tak svědčí o psychopatii pasivně agresivního a závislého typu.
- **EX – extremita.** Ukazatel extremity osobnosti ve smyslu míry a intenzity vybočování z normy.

Dimenze S – optimální hladina stimulace

- **SI – smyslová impresie.** Jedná se o míru vyhledávání intenzivních a bohatých smyslových dojmů, nebo naopak preference stabilního a fádního prostředí.
- **IP – intenzita vnitřního prožívání (autostimulace).** Vyhledávání vnitřního vzrušení, intenzivních emocionálních zážitků pro potěšení z nich samých

a bez ohledu na důsledky, které z toho mohou plynout, nebo naopak orientace na věcnou realitu bez potřeby emocionálního nabuzování.

- **PN – pohybový neklid.** Potřeba uvolňování vnitřního napětí soupeřením, bojem či vyhledáváním nebezpečí a dobrodružství oproti klidnému způsobu života.
- **DI – dynamičnost interakce s prostředím.** Ukazuje na míru záliby ve změnách, neobvyklostech a nových podnětech.
- **SD – sociální disinhibice.** Míra sociální nevázanosti či naopak konvence, která v krajních hodnotách nabývá povahy asociálnosti.
- **OS – obecná stimulační hladina.** Specifická škála, která ukazuje na optimální hladinu stimulace daného jedince.

Dimenze R – individuální tendence riskovat

- **AS – úroveň aspirace.** Pomocí této dimenze se posuzuje ambicióznost daného jedince.
- **AC – hladina anticipace.** Škála ukazuje, jakým způsobem člověk zvažuje potenciální následky v budoucnosti. Vysoký skóre značí tendenci vyhýbat se aktivitám, které jsou spojeny s nebezpečím neúspěchu či ztrát. Nízký skóre ukazuje na nedostatečné zvažování možných důsledků a riskování.
- **TN – tendence spoléhat na náhodu.** Vysoké skóre nalezneme u člověka, který se rozhodne riskovat i v situacích nízké naděje na úspěch naproti tomu jedinec na opačném konci škály zase neponechává nic náhodě.
- **SE – sociální exhibicionismus.** Tendence předvádět se a riskovat pro získání uznání, obdivu a pro překonání komplexu méněcennosti.
- **OR – obecná hladina přijetí (zamítání) rizikových aktivit.** Ukazuje na subjektivní úroveň jedince riskovat.

Dimenze I – účinná integrovanost osobnosti

- **UZ – úzkostnost.** Tendence prožívat úzkost určité míry a kvality.
- **EC – emocionalita.** Škála posuzuje intenzitu prožívání jedince a to od vysoké intenzity prožívání a emoční citlivosti až po emoční chudost.

- **UR – účinná kapacita rozumu.** Tato škála zkoumá, zda se člověk dokáže zachovat racionálně za emocionálně vypjatých a vyhocených situací. Ukazatel psychické odolnosti vůči stresu.
- **RR – hladina resistance vůči rušivým podnětům.** Posuzuje se míra schopnosti člověka realizovat již naplánované úkoly za nově vzniklých emocionálních situací. Vysoký skór svědčí o výrazné odolnosti a nízký zase o malé schopnosti sebeovládání.
- **OI – dimenze účinné integrovanosti osobnosti.** Všechny předchozí subškály se promítají do globální škály, kterou je možné využít také jako jedno z kritérií důvěryhodnosti výpovědí.

Dimenze V – interpersonální vztahy a vazby

- **KT – uzavřenost versus kontaktivnost.** Navazování kontaktů s ostatními lidmi se projevuje na kontinuu od výrazných poruch v navazování kontaktů, přes obtížné, přiměřené, snadné až po impulzivní a promiskuitní.
- **BE – hladina benevolence a tolerance.** Škála postihuje míru porozumění a pochopení pro druhé osoby a ochotu angažovat se v jejich prospěch.
- **KN – konformita.** Hodnoty konformity nám dávají informace o míře podřízenosti jedince skupině; vysoký skór znamená extrémní podřízení se a velmi nízký zase antisociální postoje.
- **NE – tendence k nezávislosti.** Ze škály usuzujeme na míru ne/závislosti na druhých lidech ve smyslu potřeby porozumění, podpory a povzbuzení.

Dimenze K – vnitřní korekce, regulovanost interakcí

- **RF – rigidita versus flexibilita.** Škála vyjadřující povahu a intenzitu závislosti postojů a chování na sociálním okolí. Nízký skór znamená nepřizpůsobivost, lpění na svých názorech a vysoký ukazuje na sociální přizpůsobivost, sugestibilitu a konformitu.
- **LO – lehkomyšlnost versus odpovědnost.** Nízký skór ukazuje na nezodpovědnost, nespolehlivost a vysoký skór svědčí o pečlivosti, svědomitosti, koncentraci na výkon, ale také o úzkostnosti a rigiditě.

- **NU – nevázanost versus usedlost.** Vysoké hodnoty svědčí o opatrnosti, obezřetnosti a celkové usedlosti, nízké hodnoty ukazují na nevázanost a bezstarostnost.
- **FC – frustrovanost versus cílesměrnost.** Škála vypovídá o tom, zda je pro jedince typická aktivita orientovaná na dosažení cíle nebo ho vystihují neadaptivní frustrované odpovědi na situační tlaky
- **KI – korigovanost versus impulsivnost.** Škála ukazuje na kvalitu ovládnutí aktivit; vysoké hodnoty jsou typické pro neřízené, emocionálně impulsivní (neurotické až cholerické) chování a nízké hodnoty svědčí o sebeovládání.

Dimenze P – sebeprosazování

- **US – potlačená versus vysoká sebejistota.** Škála vypovídá o míře důvěry ve své vlastní schopnosti.
- **TO – trdomyslnost versus optimismus.** Charakterizuje obsahovou kvalitu emocionálního vyladění a vyrovnávání se s životní realitou. Vysoký skóre ukazuje na situační optimismus, životní elán a spokojenost. Nízký skóre vyjadřuje přecitlivělost, životní a situační pesimismus.
- **PR – prožitkový versus reagující přístup.** Vysoký skóre svědčí o snaze řešit vzniklé situace aktivně a nízký skóre vypovídá o silném emocionálním nabuzení reálnými či očekávanými situacemi, ovšem bez efektivní snahy je řešit.
- **NS – nenápadnost versus sebeprosazování.** Vysoký skóre ukazuje na sebeprosazování, ctižádostivost, vnímání vlastní důležitosti, zatímco nízký znamená zdrženlivost, nenápadnost a konvenčnost.
- **FM – femininní versus maskulinní typ interakce.** Tato škála ukazuje, zda daný jedinec vykazuje postoje adekvátní svému pohlaví.

10.2 Metody zpracování a analýzy dat

Údaje z protokolů probandů byly zaznamenány a zpracovány v programu DiarosWin. Tento program slouží k registraci a kazuistické a statistické interpretaci výsledků vyšetření osobnostních testů, jejichž autory jsou Oldřich Mikšík a Jan Srnec (Diaros, 1995). Srovnání jednotlivých skupin jak s obecnou populací, tak mezi sebou navzájem proběhlo vzhledem k velikosti vzorku ($n > 30$) pomocí Studentova t-testu.

Vyřazeny byly protokoly se statisticky signifikantním lži skórem $z > 1,64$. Při interpretaci dat jsme vycházeli z hodnot aritmetického průměru (M), výběrové směrodatné odchylky (SD) a t-testu významnosti rozdílů t (pop). Rozdíly jsme zjišťovali na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

10.3 Etické problémy a způsob jejich řešení

Výzkumná část této diplomové práce byla realizována poněkud neobvyklým způsobem, jelikož jsme nepracovali přímo s účastníky výzkumu, ale pouze s výsledky jejich protokolů. Data jsme obdrželi v elektronické podobě a anonymizované takovým způsobem, že místo jména byl přiřazen pouze náhodný alfanumerický kód. Protokol dále obsahovat pouze pohlaví a věk. Žádné jiné materiály o osobách, které byly zahrnuty do této studie, jsem neměla k dispozici. Nepracovali jsme tak s žádnými údaji, podle kterých by bylo možné danou osobu identifikovat či jakýmkoli jiným způsobem dohledat, tudíž se jednalo o anonymizovaný údaj, jak jej definuje zákon č. 101/2002 Sb., o ochraně osobních údajů v § 4 písm. c). Z toho vyplývá, že se nejednalo o zákonem chráněné osobní či citlivé údaje, které zmíněný zákon uvádí v § 4 písm. a), b). V tomto případě by tak nemělo hrozit jakékoli poškození probandů.

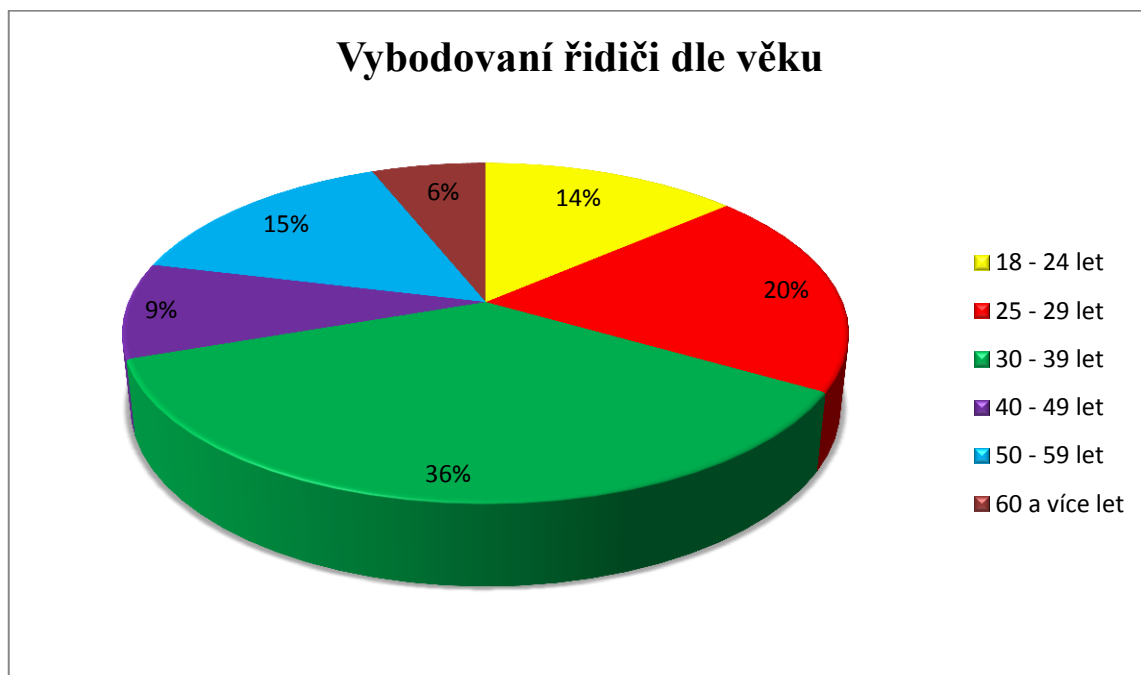
11 Výzkumný soubor

11.1 Způsob výběru vzorku z populace a popis zkoumaného souboru

Základní soubor v našem případě tvoří amatérská řidičská populace v České republice. Vzhledem k povaze výzkumu jsme zvolili jako metodu výběru vzorku z populace *záměrný (účelový) výběr přes instituci*. Zkoumaný soubor byl tvořen řidiči, kteří absolvovali dopravně psychologické vyšetření u akreditovaného dopravního psychologa v Olomouci v období od srpna 2012 do září 2014.

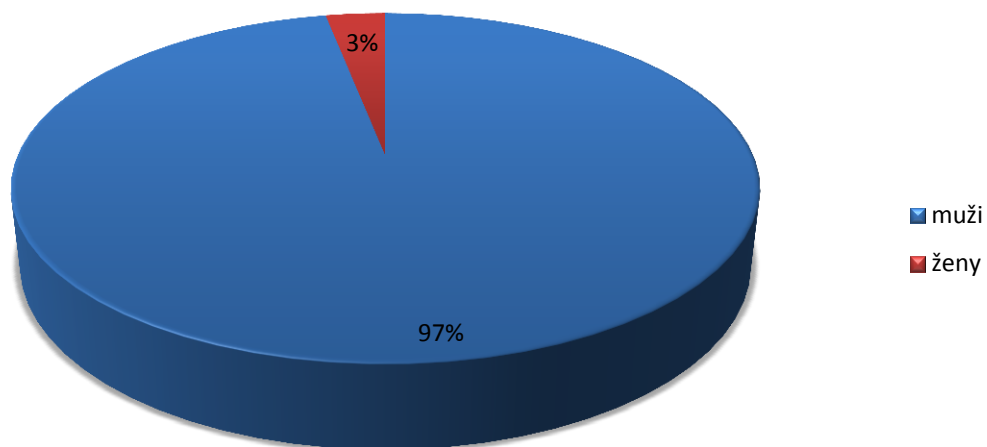
Celkem bylo shromážděno 120 protokolů. Z tohoto počtu jsme vyřadili pět protokolů se statisticky signifikantním lži skóre $z > 1,64$. Pro následnou statistickou analýzu jsme tak použili 115 protokolů, které jsme dále rozdělili do dvou skupin.

První skupinu tvořilo 65 řidičů, jimž byl správním orgánem udělen zákaz řízení motorových vozidel z důvodů dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů (dále jen vybodovaní řidiči). Věkové rozpětí těchto probandů se pohybovalo od 18 do 64 let. Co se týče pohlaví, bylo ve vzorku zastoupeno 63 mužů a dvě ženy.



Graf 1: Rozložení vybodovaných řidičů dle věku

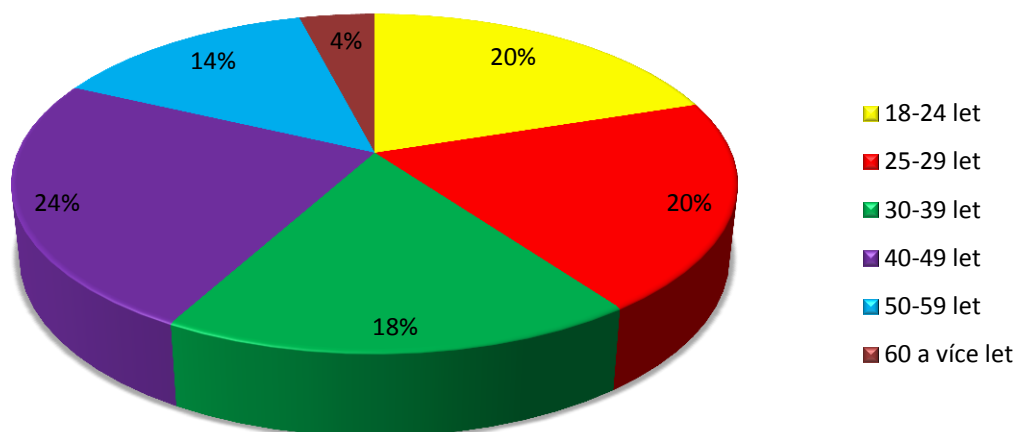
Vybodovaní řidiči dle pohlaví



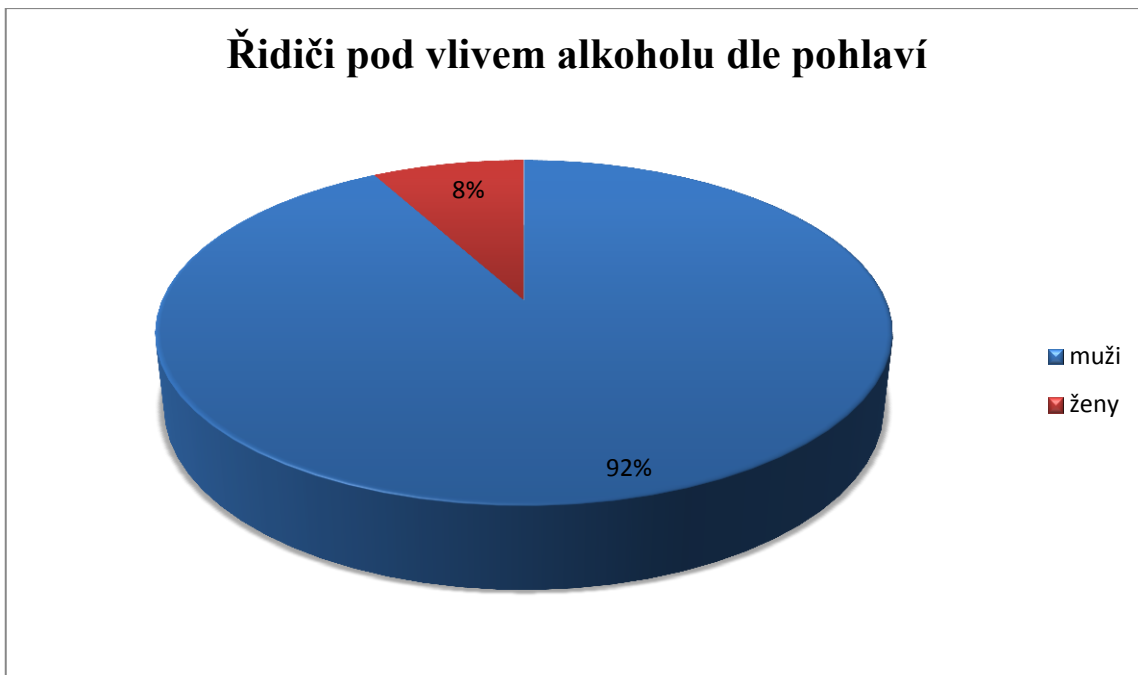
Graf 2: Rozložení vybodovaných řidičů dle pohlaví

Druhou skupinu tvořilo celkem 50 respondentů, jimž byl správním orgánem či soudem uložen zákaz řízení motorových vozidel za řízení vozidla pod vlivem alkoholu (dále jen řidiči pod vlivem alkoholu). Dvě osoby z této skupiny užili alkohol v kombinaci s další návykovou látkou. Věkové rozpětí probandů se pohybovalo od 19 do 63 let. Zastoupeno bylo 46 mužů a čtyři ženy.

Řidiči pod vlivem alkoholu dle věku



Graf 3: Rozložení řidičů pod vlivem alkoholu dle věku



Graf 4: Rozložení řidičů pod vlivem alkoholu dle pohlaví

12 Výsledky

12.1 Výsledky vyhodovaných řidičů na škálách dotazníku SPARO

Výsledky srovnání vyhodovaných řidičů s obecnou populací na škálách dotazníku SPARO ukazují rozdíly na celkem 11 sledovaných škálách. V první dimenzi postihující *rysy normality*, nalézáme statisticky signifikantní rozdíly mezi vyhodovanými řidiči a obecnou populací na škále *extremita výpovědí* (1% hladina signifikance). Nízký skór svědčí o tendenci vyhýbat se extrémním odpovědím v příslušných sytících položkách.

V další dimenzi sledující *optimální hladinu stimulace* nacházíme rozdíly na škále *dynamičnost interakce s prostředím* (1% hladina signifikance). Vyhodovaní řidiči se zde vyznačují jako osoby preferující stálost a stereotypii.

V dimenzi, která na pěti škálách zjišťuje *individuální tendence riskovat*, byly nalezeny statisticky signifikantní rozdíly na škále *sociální exhibicionismus* (1% hladina signifikance). Vysoké skóre u respondentů značí tendence předvádět se a riskovat kvůli získání obdivu.

V dimenzi *účinná integrovanost osobnosti*, která v pěti škálách sleduje vyrovnávání se s aktualizovanou zátěžovou situací, byly nalezeny statisticky signifikantní rozdíly na třech škálách; *úzkostnost* (5% hladina signifikance), *účinná kapacita rozumu* (1% hladina signifikance) a *rezistence vůči rušivým podnětům* (5% hladina signifikance). Naměřené skóry vypovídají o zvýšené úzkostnosti, neschopnosti zachovat se racionálně ve vyhocených situacích a také ukazují na sníženou schopnost sebeovládání a autoregulace.

Na dimenzi zjišťující *interpersonální vztahy a vazby* nalézáme signifikantně vyšší skóry u vyhodovaných řidičů na škálách *uzavřenost versus kontaktivnost* (5% hladina signifikance) a *konformita* (1% hladina signifikance). Výsledné hodnoty na těchto škálách naznačují, že pro vyhodované řidiče je příznačné snadné navazování kontaktů s druhými lidmi a extrémní podřizování se skupině.

Dimenze s názvem *vnitřní korekce, regulovanost interakcí* prokázala statisticky signifikantní rozdíl na škálách *rigidita versus flexibilita* (1% hladina signifikance) a *korigovanost versus impulzivnost* (5% hladina signifikance). Vysoké skóry na první subškále svědčí o sociální přizpůsobivosti v smyslu sugestibility, sociální poddajnosti

a konformity vyhodovaných řidičů. Vysoké hodnoty v případě druhé škály ukazují na neřízené, neurotické až cholerické chování vyhodovaných řidičů.

V poslední dimenzi zjišťující *sebeprosazování* nalézáme statisticky signifikantní rozdíly na subškále s názvem *prožitkový versus reagující přístup* (5% hladina signifikance). Nižší hodnoty vyhodovaných řidičů na této škále vypovídají o silném emocionálním nabuzení reálnými či očekávanými situacemi a orientace na jejich dopady bez snahy o efektivní řešení čili o prožitkovém přístupu.

Počet ve skupině : 65 Počet mužů : 63 Počet žen : 2 Průměrný věk : 36,7

Škála	M	SD	t(pop)	Škála	M	SD	t(pop)
1. KOMPONENTY				3. NORMÁLITA			
KO	9,03	3,64	-2,04*	VZ	6,06	2,74	1,97
EM	5,89	4,42	1,68	LS	13,34	2,93	-1,91
RE	5,82	3,28	0,77	AN	-0,26	1,58	-1,33
AD	15,14	2,02	2,94**	EX	3,29	1,35	-2,97**
2. FAKTORY				4. VĚROHODNOST			
PV	4,32	2,16	1,99*	L	2,14	1,45	-0,87
MH	5,65	2,22	-2,22*				

TAXOMETRICKÉ KOEFICIENTY			
A1-B4	A2-B3	A3-B2	A4-B1
-0,05	0,03	-0,14	-0,06
C1-D4	C2-D3	C3-D2	C4-D1
0,03	0,11	-0,07	0,01

Škála	M	SD	t(pop)	Škála	M	SD	t(pop)	Škála	M	SD	t(pop)
1. STIMULACE				3. INTEGROVANOST				5. KOREKTIVNOST			
SI	7,92	2,86	-1,55	UZ	6,98	3,93	2,48*	RF	13,80	1,99	2,90**
IP	6,88	3,07	0,98	EC	5,54	2,95	1,07	LO	14,09	2,94	-1,69
PN	8,25	3,51	-1,27	UR	13,12	3,10	-3,16**	NU	12,55	2,97	0,48
DI	6,78	2,62	-3,08**	RR	14,14	2,73	-2,52*	FC	10,15	2,41	1,90
SD	6,55	2,94	-0,59	OI	14,74	3,16	-1,54	KI	5,08	2,23	2,35*
OS	4,88	3,52	-0,23								
2. RIZIKO				4. VZTAHY				6. SEBEPROSÁZOVÁNÍ			
AS	9,20	2,51	0,11	KT	5,20	3,03	2,50*	US	15,38	3,08	-0,39
AC	11,40	3,07	-0,13	BE	8,91	2,02	-1,17	TO	10,58	2,10	-0,30
TN	5,37	2,62	0,18	KN	12,32	2,60	4,08**	PR	13,65	3,17	-2,41*
SE	10,23	3,32	3,29**	NE	11,68	2,37	1,26	NS	10,12	2,10	0,93
OR	3,86	2,16	-1,59					FM	13,15	2,75	-0,37

Tisk tabulky aktuální skupiny

Konec

Tab. 1: Výsledky Studentova t-testu diferencí mezi vyhodovanými řidiči a obecnou populací

12.2 Výsledky řidičů pod vlivem alkoholu na škálách dotazníku SPARO

Nyní popíšeme výsledky, které přináší srovnání řidičů pod vlivem alkoholu s populační normou. Statisticky signifikantní rozdíly byly nalezeny celkem na 17 škálách.

V dimenzi zjišťující *rysy normality osobnosti* byly nalezeny statisticky signifikantní rozdíly mezi řidiči pod vlivem alkoholu a obecnou populací na dvou škálách; *psychická labilita versus psychická stabilita* (1% hladina signifikance) a *anomálie osobnosti* (5% hladina signifikance). Výsledné skóry ukazují na psychickou

labilitu, nízkou rezistenci vůči situačním vlivům, pesimismus a situační přecitlivělost řidičů.

V dimenzi *optimální hladina stimulace* vycházejí signifikantní rozdíly na škálách *smyslová imprese* (5% hladina signifikance), *pohybový neklid* (5% hladina signifikance) a *dynamičnost interakce s prostředím* (5% hladina signifikance). Nižší skóry na těchto subškálách vypovídají o tom, že skupina řidičů pod vlivem alkoholu dává přednost stabilnímu a málo proměnlivému prostředí, preferuje bezpečný a klidný způsobu života a stálost.

V dimenzi *individuální tendence riskovat* se jako statisticky signifikantní projeví výsledky na škále *sociální exhibicionismus* (5% hladina signifikance). Vyšší skóry řidičů svědčí o riskování, předvádění se a to vše za účelem získání obdivu od druhých.

V dimenzi *účinná integrovanost osobnosti* nalézáme statisticky signifikantní rozdíly na všech pěti subškálách; *úzkostnost* (1% hladina signifikance), *emocionalita* (1% hladina signifikance), *účinná kapacita rozumu* (1% hladina signifikance), *hladina rezistence vůči rušivým podnětům* (1% hladina signifikance) a *dimenze účinné integrovanosti osobnosti* (1% hladina signifikance). Výsledky na první škále ukazují na vyšší míru úzkostnosti našich probandů. Skóry na škále *emocionalita* zase značí velkou intenzitu prožitků a situační citlivost řidičů. Hodnoty na škále *účinná kapacita rozumu*, vypovídají o neschopnosti zachovat se racionálně ve stresujících situacích. Podobně *hladina rezistence vůči rušivým podnětům* ukazuje na nízkou schopnost sebeovládání při dosahování cílesměrných aktivit. Respondenti také vykazují statisticky nižší *integrovanost* osobnosti.

V dimenzi *postihující vnitřní korekci a regulovatelnost interakcí* nalézáme signifikantní rozdíl na škálách *lehkomyslnost versus odpovědnost* (1% hladina signifikance), což naznačuje, že řidiči jsou nezodpovědní a nespolehliví ve vztahu k lidem, úkolům a možným důsledkům.

V poslední dimenzi, jež zkoumá povahu a kvalitu *sebeprosazování* byly naměřeny vysoce statisticky signifikantní rozdíly (1% hladina signifikance) na všech pěti škálách; *potlačená versus vysoká sebejistota*, *trudomyslnost versus optimismus*, *prožitkový versus reagující přístup*, *nenápadnost versus sebeprosazování* a *femininní versus maskulinní typ interakce*. Výsledky na škále *potlačená versus vysoká sebejistota*

ukazují, že u řidičů nalézáme nízkou sebedůvěru, sebevědomí a tendence spoléhat se na druhé osoby. Další škála ukazuje na přecitlivělost, pesimismus a trudomyslnost řidičů. Hodnoty na škále *prožitkový versus reagující přístup* vypovídají o prožitkovém přístupu řidičů pod vlivem alkoholu, podobně jako tomu je u vyhodovaných řidičů. Skóry na předposlední škále ukazují na nenápadnost a zdrženlivost řidičů. Naměřené skóry na škále *femininní versus maskulinní typ interakce* ukazují na trend vykazovat postoje protikladné jejich pohlaví.

Počet ve skupině : 50 Počet mužů : 46 Počet žen : 4 Průměrný věk : 36,9

Škála	M	SD	t(pop)	Škála	M	SD	t(pop)
1. KOMPONENTY				3. NORMALITA			
KO	8,26	3,89	-2,95**	VZ	5,22	2,25	-0,54
EM	7,02	5,44	2,49*	LS	12,00	4,31	-3,14**
RE	6,26	3,62	1,48	AN	0,78	2,20	2,43*
AD	14,74	2,17	1,13	EX	3,86	2,08	0,23
2. FAKTORY				4. VĚROHODNOST			
PV	4,50	3,09	1,62	L	2,46	1,70	0,70
MH	5,74	2,17	-1,51				

TAXOMETRICKÉ KOEFICIENTY			
A1-B4	A2-B3	A3-B2	A4-B1
-0,16	-0,03	-0,21	-0,07
C1-D4	C2-D3	C3-D2	C4-D1
-0,01	0,13	-0,06	0,08

Škála	M	SD	t(pop)	Škála	M	SD	t(pop)	Škála	M	SD	t(pop)
1. STIMULACE				3. INTEGROVANOST				5. KOREKTIVNOST			
SI	7,46	2,79	-2,45*	UZ	7,98	4,47	3,32**	RF	12,58	2,32	-1,44
IP	6,86	3,44	0,64	EC	6,46	3,90	2,26*	LO	13,22	3,81	-2,75**
PN	7,58	3,69	-2,15*	UR	12,34	4,34	-3,06**	NU	12,82	3,61	0,74
DI	6,68	3,06	-2,53*	RR	13,12	3,47	-3,75**	FC	9,10	2,68	-1,23
SD	6,74	3,39	0,08	OI	13,04	4,38	-3,50**	KI	5,06	2,90	1,41
OS	5,06	4,42	0,19								
2. RIZIKO				4. VZTAHY				6. SEBEPROSAZOVÁNÍ			
AS	8,32	3,13	-1,79	KT	4,32	3,31	0,25	US	13,44	4,17	-3,38**
AC	10,56	3,16	-1,85	BE	8,82	1,77	-1,55	TO	9,34	3,00	-2,96**
TN	5,72	3,44	0,86	KN	11,10	2,79	0,19	PR	12,60	3,68	-3,54**
SE	9,96	3,67	2,10*	NE	10,64	2,48	-1,84	NS	8,78	2,45	-3,11**
OR	4,04	2,60	-0,62					FM	11,66	3,74	-2,73**

Tisk tabulky aktuální skupiny

Konec

Tab. 2: Výsledky Studentova t-testu diferencí mezi řidiči pod vlivem alkoholu a obecnou populací

12.3 Výsledky srovnání vyhodovaných řidičů s řidiči pod vlivem alkoholu na škálách dotazníku SPARO

V souladu s jedním z dílčích cílů našeho výzkumu jsme porovnali také skupinu vyhodovaných řidičů a skupinu řidičů pod vlivem alkoholu mezi sebou navzájem. Signifikantní rozdíly mezi oběma skupinami řidičů byly nalezeny celkem na 10 škálách.

V rámci první sledované dimenze s názvem *rysy normality osobnosti* byly prokázány statisticky signifikantní rozdíly (1% hladina významnosti) mezi oběma skupinami řidičů na škále *anomálie osobnosti*. U řidičů pod vlivem alkoholu zaznamenáváme vyšší skóry, jejichž význam byl popsán již v kapitole srovnávající výsledky mezi těmito řidiči a obecnou populací.

V dimenzích *optimální hladina stimulace a individuální tendence riskovat* nebyl nalezen statisticky signifikantní rozdíl mezi oběma skupinami na žádné ze škál.

V dimenzi *účinná integrovanost osobnosti* byl zjištěn statisticky signifikantní rozdíl na poslední stejnojmenné subškále; řidiči pod vlivem alkoholu vykazují signifikantně nižší *integrovanost* (5% hladina signifikance).

V dimenzi zjišťující *interpersonální vztahy a vazby* nacházíme rozdíly mezi skupinami na škálách, jež sledují míru *konformity* (5% hladina signifikance) a *tendence k nezávislosti* (5% hladina signifikance). Naměřené hodnoty ukazují, že více konformní je skupina vybodovaných řidičů. Skóry na škále *tendence k nezávislosti* vypovídají o tom, že skupina vybodovaných řidičů více preferuje osobní svobodu a spíše se spoléhá sama na sebe ve srovnání s řidiči pod vlivem alkoholu, jejichž skóry vykazují opačné tendence.

V dimenzi sledující *vnitřní korekce a regulovanost interakcí* nacházíme statisticky signifikantní rozdíly mezi skupinami na škálách *rigidita versus flexibilita* (1% hladina signifikance) a *frustrovanost versus cílesměrnost* (5% hladina signifikance). Na subškále *rigidita versus flexibilita* zjišťujeme, že vybodovaní řidiči jsou více sociálně přizpůsobiví ve smyslu sugestibility, konformity a sociální poddajnosti oproti řidičům pod vlivem alkoholu, jejichž hodnoty nalézáme spíše na druhé straně spektra. Subškála *frustrovanost versus cílesměrnost* ukazuje, že řidiči pod vlivem alkoholu jsou impulzivnější a s frustrovanějšími schémata interakcí oproti vybodovaným řidičům, jejichž jednání je více cílesměrné.

V poslední dimenzi zkoumající *sebeprosazování* nalézáme rozdíly mezi oběma skupinami řidičů na škálách *potlačená versus vysoká sebejistota* (1% hladina signifikance), *trudomyslnost versus optimismus* (5% hladina signifikance), *nenápadnost versus sebeprosazování* (1% hladina signifikance) a *femininní versus maskulinní typ interakce* (5% hladina signifikance). Řidiči pod vlivem alkoholu vykazují celkově sníženou míru sebejistoty, sebedůvěry a soběstačnosti oproti skupině vybodovaných řidičů. Také jsou více pesimističtí, trudomyslní a přecitlivělí. V další škále se ukazují být více nenápadní a zdrženliví a tedy méně ctižádostiví a ambiciózní. Z naměřených hodnot na poslední škále usuzujeme, že řidiči pod vlivem alkoholu ve srovnání s vybodovanými řidiči vykazují postoje, které jsou protikladné jejich pohlaví.

Počet ve skupině : 65 Počet mužů : 63 Počet žen : 2 Průměrný věk : 36,7

Škála	M	SD	t(mezi)	Škála	M	SD	t(mezi)
1.KOMPONENTY				3.NORMALITA			
KO	9,03	3,64	1,08	VZ	6,06	2,74	1,74
EM	5,89	4,42	-1,22	LS	13,34	2,93	1,96
RE	5,82	3,28	-0,68	AN	-0,26	1,58	-2,92**
AD	15,14	2,02	1,00	EX	3,29	1,35	-1,75
2.FAKTORY				4.VĚROHODNOST			
PV	4,32	2,16	-0,36	L	2,14	1,45	-1,08
MH	5,65	2,22	-0,22				

TAXOMETRICKÉ KOEFICIENTY			
A1-B4	A2-B3	A3-B2	A4-B1
-0,05	0,03	-0,14	-0,06
C1-D4	C2-D3	C3-D2	C4-D1
0,03	0,11	-0,07	0,01

Škála	M	SD	t(mezi)	Škála	M	SD	t(mezi)	Škála	M	SD	t(mezi)
1.STIMULACE				3.INTEGROVANOST				5.KOREKTIVNOST			
SI	7,92	2,86	0,86	UZ	6,98	3,93	-1,26	RF	13,80	1,99	3,01**
IP	6,88	3,07	0,03	EC	5,54	2,95	-1,43	LO	14,09	2,94	1,38
PN	8,25	3,51	0,98	UR	13,12	3,10	1,12	NU	12,55	2,97	-0,43
DI	6,78	2,62	0,20	RR	14,14	2,73	1,75	FC	10,15	2,41	2,20*
SD	6,55	2,94	-0,31	OI	14,74	3,16	2,39*	KI	5,08	2,23	0,04
OS	4,88	3,52	-0,25								
2.RIZIKO				4.VZTAHY				6.SEBEPROSÁZOVÁNÍ			
AS	9,20	2,51	1,66	KT	5,20	3,03	1,47	US	15,38	3,08	2,85**
AC	11,40	3,07	1,42	BE	8,91	2,02	0,24	TO	10,58	2,10	2,59*
TN	5,37	2,62	-0,62	KN	12,32	2,60	2,40*	PR	13,65	3,17	1,62
SE	10,23	3,32	0,41	NE	11,68	2,37	2,26*	NS	10,12	2,10	3,14**
OR	3,86	2,16	-0,40					FM	13,15	2,75	2,45*

Tisk tabulky aktuální skupiny

Skupiny

Konec

Tab. 3: Výsledky Studentova t-testu diferencí mezi skupinou vyhodovaných řidičů a skupinou řidičů pod vlivem alkoholu; skóry vyhodovaných řidičů

Počet ve skupině : 50 Počet mužů : 46 Počet žen : 4 Průměrný věk : 36,9

Škála	M	SD	t(mezi)	Škála	M	SD	t(mezi)
1.KOMPONENTY				3.NORMALITA			
KO	8,26	3,89	-1,08	VZ	5,22	2,25	-1,74
EM	7,02	5,44	1,22	LS	12,00	4,31	-1,96
RE	6,26	3,62	0,68	AN	0,78	2,20	2,92**
AD	14,74	2,17	-1,00	EX	3,86	2,08	1,75
2.FAKTORY				4.VĚROHODNOST			
PV	4,50	3,09	0,36	L	2,46	1,70	1,08
MH	5,74	2,17	0,22				

TAXOMETRICKÉ KOEFICIENTY			
A1-B4	A2-B3	A3-B2	A4-B1
-0,16	-0,03	-0,21	-0,07
C1-D4	C2-D3	C3-D2	C4-D1
-0,01	0,13	-0,06	0,08

Škála	M	SD	t(mezi)	Škála	M	SD	t(mezi)	Škála	M	SD	t(mezi)
1.STIMULACE				3.INTEGROVANOST				5.KOREKTIVNOST			
SI	7,46	2,79	-0,86	UZ	7,98	4,47	1,26	RF	12,58	2,32	-3,01**
IP	6,86	3,44	-0,03	EC	6,46	3,90	1,43	LO	13,22	3,81	-1,38
PN	7,58	3,69	-0,98	UR	12,34	4,34	-1,12	NU	12,82	3,61	0,43
DI	6,68	3,06	-0,20	RR	13,12	3,47	-1,75	FC	9,10	2,68	-2,20*
SD	6,74	3,39	0,31	OI	13,04	4,38	-2,39*	KI	5,06	2,90	-0,04
OS	5,06	4,42	0,25								
2.RIZIKO				4.VZTAHY				6.SEBEPROSÁZOVÁNÍ			
AS	8,32	3,13	-1,66	KT	4,32	3,31	-1,47	US	13,44	4,17	-2,85**
AC	10,56	3,16	-1,42	BE	8,82	1,77	-0,24	TO	9,34	3,00	-2,59*
TN	5,72	3,44	0,62	KN	11,10	2,79	-2,40*	PR	12,60	3,68	-1,62
SE	9,96	3,67	-0,41	NE	10,64	2,48	-2,26*	NS	8,78	2,45	-3,14**
OR	4,04	2,60	0,40					FM	11,66	3,74	-2,45*

Tisk tabulky aktuální skupiny

Skupiny

Konec

Tab. 4: Výsledky Studentova t-testu diferencí mezi skupinou vyhodovaných řidičů a skupinou řidičů pod vlivem alkoholu; skóry řidičů pod vlivem alkoholu

13 Diskuze

V první řadě považujeme za nezbytné zmínit případné zkreslení dat a chyby, které se mohly během realizace výzkumu vyskytnout. Jednou z nich je skutečnost, že jsme nepracovali přímo s probandy a v důsledku toho jsme nemohli kontrolovat podmínky administrace, průběh testové situace a vyhodnocování daného testu. Ovšem vzhledem k tomu, že vše bylo v režii akreditovaného dopravního psychologa, nepředpokládáme, že by tato skutečnost mohla mít zásadní vliv na výsledky výzkumu. Dále je nutné brát v úvahu vysokou sociální žádoucnost, jelikož byly protokoly snímány v rámci dopravně psychologického vyšetření. Právě výsledný posudek tohoto vyšetření je pak součástí rozhodnutí o tom, zda daný řidič znovu získá řidičské oprávnění. Svoboda (2010) v této souvislosti uvádí, že zkreslení výsledků pro subjekt žádoucím směrem je největší nevýhoda dotazníků obecně; proband se snadno může nadhodnocovat a jevit se v příznivějším světle. Tento způsob jsme však zvolili z toho důvodu, že jiná spolupráce s respondenty by byla vzhledem ke specifičnosti této skupiny velmi obtížná. Pro eliminaci tohoto jevu tak byly z výzkumného vzorku odstraněny protokoly, jejichž lži-skóre bylo $z > 1,64$. Ovšem jsme si vědomi toho, co popisuje Svoboda (2010), když dodává, že ani validizační škály nejsou úplnou zárukou kontroly správného vyplňování dotazníků, jelikož průměrně inteligentní osoba brzy přijde na princip otázek a může svoji výpověď v tomto směru ovlivňovat.

Zmínit bychom měli také skutečnost, že skupina řidičů pod vlivem alkoholu byla značně heterogenní. Ve vzorku jsou zařazeni řidiči, kteří byli sankcionováni za velmi malé množství alkoholu (tzv. zbytkový alkohol) i osoby, které řídili ve stavu vylučujícím způsobilost (to je více než 1 promile alkoholu v krvi), usedli za volant pod vlivem alkoholu opakovaně nebo se u nich vyskytla kombinace alkoholu s dalšími návykovými látkami. Je tudíž možné, že v rámci této skupiny řidičů existují samostatné podskupiny, které mohly ovlivnit výsledné skóre. Ovšem vzhledem k velikosti zkoumaného souboru jsme probandy dále nediferencovali. Také v druhé skupině řidičů se mohou vyskytovat rozdíly mezi probandy, jelikož bodové hodnocení zahrnuje přestupky různé závažnosti.

Vzhledem k záměrnému výběru vzorku přes instituci jsme limitováni v generalizování výsledků na celou Českou republiku. Omezujeme tak zjištěné

skutečnosti na oblast Olomouckého kraje a jeho okolí, jelikož je možné, že v jiné spádové oblasti se mohou osobnostní charakteristiky řidičů lišit.

Nyní se zaměříme na analýzu zjištěných výsledků. V dimenzi postihující *rysy normality* zjišťujeme, že řidiči pod vlivem alkoholu inklinují k psychické labilitě. V této souvislosti Havlík (2013) uvádí, že psychická labilita se vyskytuje v osobnostní struktuře řidičů, kteří požili alkohol a havarovali. Podobně Jornet-Gibert et al. (2013) ve své studii zjistili vyšší míru *neuroticismu* (měřeno pomocí inventáře NEO-FFI) u osob, které pod vlivem alkoholu spáchali přečiny dopravě. U vybodovaných řidičů nebyl nalezen statisticky signifikantní skór na škále *psychická labilita versus psychická stabilita*, avšak mínusové hodnoty ukazují na podobné tendence jako u řidičů pod vlivem alkoholu, což také dokazuje srovnání těchto dvou skupin řidičů mezi sebou pomocí Studentova t-testu. Pokud se navíc podíváme na dílčí škály, které jsou zařazeny v dotazníku SPARO v různých dimenzích, zjistíme, že statisticky signifikantní skóry u vybodovaných řidičů nalézáme na škálách *úzkostnost, korigovanost versus impulzivnost a účinná kapacita rozumu*. Podobně v pětifaktorovém osobnostním inventáři NEO je *neuroticismus* sycen subškálami *impulzivnost, úzkostnost a zranitelnost*, kterou Hřebíčková (2011, 97) charakterizuje jako „*tendence nechat se pohltnout naléhavými událostmi nebo stresovými situacemi, tendence jednat panicky*“. V tomto případě tak *zranitelnost* koresponduje se škálou *účinná kapacita rozumu* v dotazníku SPARO. Signifikantní rozdíly u vybodovaných řidičů na škálách v dotazníku SPARO jsou tedy obsahově v souladu se subškálami, jimiž je sycen osobnostní rys *neuroticismus* v inventáři NEO. Lze tak uvažovat o podpoře teorie, která o neuroticismu hovoří jako o rizikovém rysu v dopravě.

Nyní se zaměříme na již zmiňovanou úzkostnost, jejíž vyšší míru nacházíme jak u vybodovaných řidičů, tak u řidičů pod vlivem alkoholu. Toto zjištění je v souladu s výsledky výzkumu autorů Dula et al. (2010), kteří prokázali vztah mezi úzkostností a rizikovým chováním za volantem. Studie autorů Pourabdian a Azmoon (2013) zase potvrdila, že s úzkostností se pojí vyšší množství chyb a omylů. Zde však musíme vzít v úvahu fakt, že u skupiny vybodovaných řidičů neznáme přestupky, za které řidiči obdrželi body.

V dimenzi *účinná integrovanost osobnosti*, která zjišťuje schopnost člověka vyrovnávat se s aktualizovanou zátěžovou situací, nalézáme u osob pod vlivem alkoholu kromě zvýšené *úzkostnosti* signifikantně odlišné skóry od populace

také na všech ostatních škálách; *emocionalita, účinná kapacita rozumu, hladina rezistence vůči rušivým podnětům* a také na *globální škále*. Zjištěné hodnoty u těchto řidičů interpretujeme jako vysokou intenzitu a dynamičnost emocí bez ohledu na jejich druh, sníženou psychickou odolnost, nízkou schopnost sebeovládání a autoregulace. Tyto výsledky korespondují s poznatky Havlíka (2013), který popisuje řidiče havarující pod vlivem alkoholu jako úzkostné, citlivé, zranitelné s oslabenou sebekontrolou, seberegulací a také se sníženou odolností vůči stresu a nízkou frustrační tolerancí.

Konzistentně nalézáme signifikantně odlišné výsledky u řidičů pod vlivem alkoholu také v dimenzi *sebeprosazování*. Právě v této dimenzi se také nejvíce liší obě skupiny řidičů při srovnání mezi sebou navzájem. Lze tak předpokládat, že charakteristiky jako je pesimismus, přecitlivělost, prožitkový přístup (silné nabuzení reálnými či očekávanými situacemi bez efektivní snahy je řešit) mohou činit řidičům pod vlivem alkoholu potíže v běžném životě. Zejména pak hodnoty na škále *potlačená versus vysoká sebejistota* ukazují, že řidiči mají nízkou sebedůvěru. Právě nízké sebevědomí a sebeúcta podle Šuchy et al. (2013) představují rizikové faktory v dopravě, jelikož se řidiči snaží prostřednictvím svého vozidla kompenzovat své nedostatky. S tímto tvrzením korespondují výsledky na škále *sociální exhibicionismus*, jelikož u obou skupin řidičů zde pozorujeme zvýšené hodnoty. Mikšík (2004) uvádí, že takový jedinec volí rizikové jednání či chování, pro které by se jinak nerozhodl, a to vše pro získání obdivu. Často toto jednání bývá i projevem úsilí překonat komplex méněcennosti.

Další výsledky naznačují, že řidiči pod vlivem alkoholu jsou nesvědomití, nezodpovědní a nespolehliví. V tomto ohledu pak korespondují se studií autorů Hubicka et al. (2010). Tento výzkum ukázal, že řidiči, kteří spáchali dopravní přečin pod vlivem alkoholu, měli nižší skóre na škále svědomitost v inventáři NEO-PI-R. Dle Bone a Mowen (2006, in Šucha et al., 2013) zase svědomití řidiči častěji uposlechnou dopravní předpisy a jsou ohleduplní k jiným řidičům, což by mělo ukazovat na negativní vztah k rizikovému řízení. Studie autorů Arthur a Graziano (1996) dokázala, že nižší výskyt nehod měly osoby, které se hodnotily jako zodpovědné, spolehlivé a disciplinované.

Řidiči pod vlivem alkoholu také vykazují statisticky signifikantní rozdíly od populace na škále *anomálie osobnosti*, ve které se také obě skupiny řidičů signifikantně liší při srovnání mezi sebou. Mikšík (2004) popisuje osoby, které dosahují

vysokých skóre jako problémové jedince, kteří se obtížně vpravují do nových podmínek a situací a mají nízkou rezistenci vůči situačním vlivům. Vyznačují se pocity méněcennosti, nepostačitelnosti, potřebou porozumění, povzbuzení a pozornosti od druhých. Přidrží se přijatých přístupů a schémat chování. Přizpůsobují okolí sobě a tam kde to nelze, pak rozvíjejí frustrované typy odezvy. Právě výsledky na dílčích škálách u této skupiny řidičů tyto charakteristiky potvrzují.

Výsledky na škále *korigovanost versus impulsivnost* u vyhodovaných řidičů naznačují, že chování řidičů je neřízené a emocionálně impulzivní (neurotické až cholerické). Dle Šuchy et al. (2013) je impulzivnost jeden z indikátorů agresivity, který se projevuje celkovou připraveností k riskantní jízdě a projevům chování zvyšujících pravděpodobnost nehody a případnou závažnost jejich následků.

V dimenzi *optimální hladina stimulace* a to konkrétně na škále *dynamičnost interakce s prostředím* nacházíme signifikantní rozdíly oproti populaci u obou skupin řidičů. Tyto hodnoty vypovídají o tom, že řidiči preferují stálost a nemají rádi změny a neobvyklosti. Také další podobně zaměřené škály vykazují u obou skupin stejný trend, přičemž u řidičů pod vlivem alkoholu nalézáme na těchto škálách již signifikantní rozdíly. Respondenti dle výsledků preferují bezpečný a klidný způsob života, konvenčnost, stabilitu a fádnot podnětů. Výsledky jsou překvapivé v tom smyslu, že jako rizikový faktor v dopravě jsou většinou uváděny opačné charakteristiky. Tak například výsledky studie, kterou provedli Jonah et al. (2001) naznačují vztah mezi riskantním chováním za volantem a vysokými skóre *sensation seeking*. V tomto případě lze uvažovat o tom, zda nepůsobil efekt sociální žádoucnosti. Dotazník SPARO zahrnuje totiž otázky typu: „*Při jízdě dopravním prostředkem dávám přednost pomalejší, ale zato bezpečné rychlosti*“ nebo „*kdybych řídil automobil, snažil bych se, aby mne předjelo co nejméně jiných vozidel*“ či „*mám rád vzrušující zážitky, byť jsou i poněkud nebezpečné, neobvyklé či hraničí se zákonem*“.

Tento výzkum se jako jeden z prvních zabývá osobností vyhodovaných řidičů. Přestože jsme se o určitá srovnání pokoušeli, zůstáváme především na deskriptivní úrovni. Další informace by měl přinést návazný výzkum; doporučujeme více diferencovat obě skupiny řidičů, a to zejména podle příčin vyhodování a v případě řidičů pod vlivem alkoholu pak podle množství alkoholu v krvi. Lze se zabývat také dalšími fenomény, které se pojí s touto problematikou jako je nehodovost, opakované řízení pod vlivem alkoholu případně drog, maření výkonu úředního

rozhodnutí ve věci porušování zákazu řízení atd. V dalším výzkumu by také bylo vhodné testovat probandy za jiných okolností, než v případech, kdy je sociální žádoucnost velmi zvýšená. Tedy například spolupracovat s respondenty až v situacích, kdy prošli úspěšně procesem, který je nezbytný pro navrácení řidičského oprávnění.

Přínos této práce spočívá zejména v popisu osobnostních charakteristik rizikových skupin řidičů, jejichž znalost může být k užítku při tvorbě preventivních a rehabilitačních programů. Psychologická podpora by mohla fungovat například v rámci programů pro odpočet bodů, které jsou v současné době zaměřeny na ovládání vozidla (program Školení bezpečné jízdy) nebo jako povinný rehabilitační kurz pro řidiče žádající navrácení řidičského oprávnění. Psychologické práce s řidiči by měla být zaměřena právě na fenomény, které se u rizikových skupin řidičů vyskytují. U obou skupin respondentů byla zjištěna zvýšená úzkostnost, emocionální nestabilita, nízké sebeovládání, nízká odolnost vůči stresu a neschopnost se ve vypjatých situacích zachovat racionálně. Právě zvládání stresu a emocí by mělo patřit mezi základní atributy bezproblémového řidiče. Tento výzkum může být také užitečný při posuzování psychické způsobilosti k řízení. V případě, že by dopravní psycholog zaznamenal podobné skóry, které byly nalezeny u těchto probandů, mohl by se na daného řidiče podrobněji zaměřit a dále s ním pracovat. Řidiči by mohli být také například upozorněni na potenciální rizikové faktory plynoucí z jejich osobnostního nastavení.

14 Závěry

Cílem této práce bylo zmapovat osobnostní charakteristiky řidičů, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů. Dílčím cílem bylo identifikovat osobnostní charakteristiky řidičů, kteří řídili pod vlivem alkoholu a také srovnat tyto dvě skupiny mezi sebou navzájem. Z našeho výzkumu vyplývají následující zjištění:

Skupina vybodovaných řidičů vykazuje oproti obecné populaci signifikantně;

- vyšší skóry na škálách *sociální exhibicionismus, úzkostnost, uzavřenost versus kontaktivnost, konformita, rigidita versus flexibilita, korigovanost versus impulsivnost;*
- nižší skóry na škálách *extremita, dynamičnost interakce s prostředím, účinná kapacita rozumu, hladina resistance vůči rušivým podnětům a prožitkový versus reagující přístup.*

Na ostatních škálách nebyl zaznamenán statisticky signifikantní rozdíl mezi skupinou vybodovaných řidičů a obecnou populací.

Skupina řidičů pod vlivem alkoholu vykazuje oproti obecné populaci signifikantně;

- vyšší skóry na škálách *anomálie osobnosti, sociální exhibicionismus, úzkostnost a emocionalita;*
- nižší skóry na škálách *psychická labilita versus psychická stabilita, smyslová imprese, pohybový neklid, dynamičnost interakce s prostředím, účinná kapacita rozumu, hladina resistance vůči rušivým podnětům, dimenze účinné integrovanosti osobnosti, lehkomyšlnost versus odpovědnost, potlačená versus vysoká sebejistota, trdomyslnost versus optimismus, prožitkový versus reagující přístup, nenápadnost versus sebezprosazování a femininní versus maskulinní typ interakce.*

Na ostatních škálách nebyl nalezen statisticky signifikantní rozdíl mezi skupinou řidičů pod vlivem alkoholu a obecnou populací.

Skupina řidičů pod vlivem alkoholu vykazuje oproti vybudovaným řidičům signifikantně;

- vyšší skóry na škále *anomálie osobnosti*;
- nižší skóry na škálách *dimenze účinné integrovanosti osobnosti, konformita, tendence k nezávislosti, rigidita versus flexibilita, frustrovanost versus cílesměrnost, potlačená versus vysoká sebejistota, trdomyslnost versus optimismus, nenápadnost versus sebeprosazování a femininní versus maskulinní typ interakce.*

Na ostatních škálách nebyl nalezen mezi oběma skupinami řidičů statisticky signifikantní rozdíl.

Souhrn

Cílem této diplomové práce bylo popsat osobnostní charakteristiky řidičů, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů. Dílčím cílem bylo identifikovat osobnostní charakteristiky řidičů, kteří řídili pod vlivem alkoholu a také srovnat tyto dvě skupiny mezi sebou navzájem.

System bodového hodnocení řidičů v České republice funguje od roku 2006. Jeho podstatou je evidence vybraných dopravních přestupků a sledování opakovaného porušování pravidel silničního provozu. To umožňuje postihování řidičů - recidivistů, tím způsobem, že po dosažení 12 bodů jsou tito řidiči dočasně vyloučení ze silničního provozu. Od svého zavedení prošel systém mnoha změnami. Jednou z nich bylo zavedení povinnosti absolvovat dopravě psychologické vyšetření pro řidiče, kteří dosáhli 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů (tzv. vybodování řidiči) a žádají o opětovné získání řidičského oprávnění. Nejnověji se tato podmínka vztahuje také na řidiče, kterým bylo řidičské oprávnění pozastaveno za závažné protiprávní jednání bez ohledu na dosažený počet bodů soudem či správním orgánem. Obě tyto skupiny řidičů jsou předmětem našeho výzkumu.

Mnozí autoři uvádí, že osobnostní charakteristiky člověka a jeho postoje v dopravě zaujímají klíčovou roli (například Havlík, 2005; Šikar et al., 2003, Šucha et al., 2013). Uvažuje se tak o celé řadě osobnostních faktorů, jejichž přítomnost či absence u daného jedince může mít vliv na rizikové chování za volantem. Jedná se například o neuroticismus, úzkostnost, extraverci, agresivitu, koncepty sensation seeking, locus of control, svědomitost, altruismus a další. Řada studií potvrdila vztah mezi výše uvedenými vlastnostmi a formami nebezpečných fenoménů v dopravě (nehodovost, dopravní přestupky atd.). Obecně jsou však výsledky výzkumů v tomto směru nejednoznačné. U některých rysů (například úzkostnost) se dokonce polemizuje, zda působí jako protektivní či rizikový faktor. Tato nekonzistentnost je dána zejména používáním rozličných měřících nástrojů, množstvím zkoumaných rysů a dalšími metodologickými obtížemi, které jsou spjaty se zkoumáním osobnosti.

Pro účely této diplomové práce byl zvolen kvantitativní typ výzkumu. Jako diagnostický nástroj sloužil standardizovaný dotazník SPARO, jehož autorem je Oldřich Mikšík. Zabývali jsme se osobnostními charakteristikami, které jsou v tomto dotazníku integrované do následujících dimenzí; *rysy normality osobnosti, optimální*

hladina stimulace, individuální tendence riskovat, účinná integrovanost osobnosti, interpersonální vztahy a vazby, vnitřní korekce - regulovanost interakcí a sebeprosazování. Dotazník byl administrován v rámci dopravně psychologického vyšetření. Předmětem našeho zájmu byla amatérská řidičská populace v České republice. Vzorek byl vybrán záměrným výběrem přes instituci. Zkoumaný soubor tvořili řidiči, kteří absolvovali dopravně psychologické vyšetření u akreditovaného dopravního psychologa v Olomouci v období od srpna 2012 do září 2014. Celkem bylo shromážděno 120 protokolů; z tohoto celku jich bylo pět vyřazeno pro vysoké lži skóre. Použito pro analýzu bylo tak 115 protokolů, které byly rozděleny do dvou skupin. První skupina se skládala z 65 řidičů, jimž byl správním orgánem udělen zákaz řízení motorových vozidel z důvodů dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů (dále jen vybodovaní řidiči) Věkové rozpětí těchto probandů se pohybovalo od 18 do 64 let, z toho bylo 63 mužů a dvě ženy. Druhou skupinu tvořilo 50 respondentů, jimž byl správním orgánem či soudem uložen zákaz řízení motorových vozidel za řízení pod vlivem alkoholu. Věkové rozpětí probandů se pohybovalo od 19 do 63 let. Zastoupeno bylo 46 mužů a čtyři ženy. Údaje z protokolů probandů byly zaznamenány a zpracovány v programu DiarosWin. Srovnání jednotlivých skupin s obecnou populací a mezi sebou navzájem proběhlo vzhledem k velikosti vzorku ($n > 30$) pomocí Studentova t-testu. Zjišťovány byly rozdíly na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

Výsledky srovnání vybodovaných řidičů s populací pomocí Studentova t-testu ukázaly, že vybodovaní řidiči preferující stálost a stereotypii, mají tendence se předvádět a riskovat kvůli získání obdivu. Jsou také zvýšeně úzkostní, mají sníženou schopnost zachovat se racionálně ve vyhrocených situacích a nízkou schopnost sebeovládání. Snadno navazují kontakty s druhými lidmi, jsou konformní a sociálně přizpůsobiví. Jejich chování je neřízené, neurotické až cholerické a vyznačují se prožitkovým přístupem (silným emocionálním nabuzením reálnými či očekávanými situacemi a orientací na jejich dopady bez snahy o efektivní řešení).

Výsledky srovnání řidičů pod vlivem alkoholu s obecnou populací naznačují, že řidiči pod vlivem alkoholu inklinují k psychické labilitě, dávají přednost stabilnímu a málo proměnlivému prostředí, preferují bezpečný a klidný způsob života a stálost. Výsledky na škále *sociální exhibicionismus* ukazují, že se rádi předvádějí a riskují za účel získání obdivu. Jsou úzkostní, citliví až přecitlivělí, intenzivně prožívají emoce. Mají sníženou schopnost zachovat se racionálně ve stresujících situacích a nízkou

schopnost sebeovládání, nízkou sebedůvěru a sebevědomí a celkově nižší integrovanost osobnosti. Bývají lehkomyšní, pesimističtí, zdrženliví a málo ambiciózní. Jejich přístup k situacím je prožitkový (viz výše). Tyto uvedené charakteristiky potvrzuje vysoký skóre na škále *anomálie osobnosti*. Mikšík (2004) charakterizuje osoby s těmito hodnotami jako problémové jedince, kteří se obtížně vpravují do nových podmínek a situací a mají nízkou rezistenci vůči situačním vlivům. Vyznačují se pocity méněcennosti, nepostačitelnosti, potřebou porozumění, povzbuzení a žádají si pozornost od druhých. Přidrží se přijatých přístupů a schémat chování. Přizpůsobují okolí sami sobě a tam kde to nelze, tam pak rozvíjejí frustrované typy odezvy.

Srovnáním skupiny vyhodovaných řidičů a řidičů pod vlivem alkoholu mezi sebou navzájem, jsme došli k závěru, že významné rozdíly nacházíme na výše popsané škále anomálie osobnosti. Další výsledky také přinesly zjištění, že řidiči pod vlivem alkoholu se jeví jako více pesimističtí, frustrovaní, rigidní v sociálních situacích, méně sebejistí a méně ambiciózní. Ve srovnání s vyhodovanými řidiči vyžadují větší porozumění a povzbuzení od druhých a jejich osobnost je celkově méně integrovaná.

Zjištěné souvislosti mají svá omezení, která jsou dána především vysokou sociální žádoucností; zpracovávané protokoly pocházeli z dopravně psychologického vyšetření, jehož výsledek měl vliv na rozhodnutí o navrácení řidičského oprávnění. Vzhledem výběru vzorku z populace (účelový výběr přes instituci) nelze výsledky zobecnit, a proto omezujeme nalezená zjištění na oblast Olomouckého kraje.

V následném výzkumu doporučujeme více diferenciovat obě skupiny řidičů. Doufáme, že nalezené osobnostní charakteristiky rizikových skupin řidičů mohou být využity při posuzování psychické způsobilosti k řízení a také při tvorbě preventivních a rehabilitačních programů právě pro tyto řidiče.

Seznam použitých zdrojů a literatury

AAA Foundation for Traffic Safety. (duben 2009). *Aggressive Driving: Research Update*. Získáno 15. března z <https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/AggressiveDrivingResearchUpdate2009.pdf>

Arthur Jr., W., & Graziano, W. G. (1996). The Five-Factor Model, Conscientiousness, and Driving Accident Involvement. *Journal Of Personality*, 64(3), 593-618. doi:10.1111/1467-6494.ep9703132897.

BESIP-Ministerstvo dopravy. (9. února 2014). *Věk a praxe v řízení: základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. Získáno 8. Března 2014 z <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridicke-praxe.pdf>.

BESIP-Ministerstvo dopravy. (21. února 2014). *Alkohol, léky a narkotika: základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů*. Získáno 16. Března 2014 z <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/alkohol-2-2014/alkohol-leky-a-narkotika.pdf>.

Blatný, M. (2010). *Psychologie osobnosti: hlavní témata, současné přístupy*. Praha: Grada Publishing.

Brinkmann, B., Beike, J., Köhler, H., Heinecke, A. A., & Bajanowski, T. (2002). Incidence of alcohol dependence among drunken drivers. *Drug & Alcohol Dependence*, 66(1), 7. DOI: 10.1016/S0376-8716(01)00177-6.

Caird, J. K., Willness, C. R., Steel, P., & Scialfa, C. (2008). A meta-analysis of the effects of cell phones on driver performance. *Accident Analysis & Prevention*, 40(4), 1282-1293. doi:10.1016/j.aap.2008.01.009.

Cakirpaloglu, P. (2012). *Úvod do psychologie osobnosti*. Praha: Grada Publishing.

Castillo-Manzano, J. I., & Castro-Nuño, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. *Transport Policy*, 21191-201. doi:10.1016/j.tranpol.2012.02.003.

- Caviaola, A. A., Strohmetz, D. B., Wolf, J. M., & Lavender, N. J. (2003). Comparison of DWI offenders with non-DWI individuals on the MMPI-2 and the Michigan Alcoholism Screening Test. *Addictive Behaviors*, 28(5), 971-977. doi:10.1016/S0306-4603(01)00291-X.
- Clarke, S., & Robertson, I. T. (2005). A meta-analytic review of the Big Five personality factors and accident involvement in occupational and non-occupational settings. *Journal Of Occupational & Organizational Psychology*, 78(3), 355-376. doi:10.1348/096317905X26183.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323-1331. doi:10.1016/j.aap.2011.02.002.
- Čermák, I. (1999). *Lidská agrese a její souvislosti*. Žďár nad Sázavou: Fakta.
- Dula, C. S., Adams, C. L., Miesner, M. T., & Leonard, R. L. (2010). Examining relationships between anxiety and dangerous driving. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 2050-2056. doi:10.1016/j.aap.2010.06.016.
- Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb.
- Diaros. (1995). *Program DiarosWin*. Získáno 7. září 2014 z DiarosWin: <http://www.diaros.hyperlink.cz/Program.htm>.
- Hall, C. S., & Lindzey, G. (1999). *Psychológia osobnosti: úvod do teórií osobnosti*. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo.
- Hamerníková, V. (2010). *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství.
- Havlík, K. (2005). *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál.
- Havlík, K. (2013). *Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky*. Klatovy: Vogel Medien International.

Hřebíčková, M. (2011). *Pětifaktorový model v psychologii osobnosti: přístupy, diagnostika, uplatnění*. Praha: Grada Publishing.

Hubicka, B., Källmén, H., Hiltunen, A., & Bergman, H. (2010). Personality traits and mental health of severe drunk drivers in Sweden. *Social Psychiatry & Psychiatric Epidemiology*, 45(7), 723-731. doi:10.1007/s00127-009-0111-8.

Chorvát, F., & Orlík, J. (1982). *Člověk za volantem*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.

Jonah, B., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident; Analysis And Prevention*, 33(5), 679-684.

Jornet-Gibert, M., Gallardo-Pujol, D., Suso, C., & Andrés-Pueyo, A. (2013). Attitudes do matter: The role of attitudes and personality in DUI offenders. *Accident Analysis & Prevention*, 50445-450. doi:10.1016/j.aap.2012.05.023.

Kořán, M. (2008). *Dopravně psychologické vyšetření řidičů prováděné klinickými psychology*. Získáno 13. března 2014 z <http://cmps.ecn.cz/pd/2008/pdf/koran.pdf>.

Lajunen, T. (2001). Personality and accident liability: Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? *Personality And Individual Differences*, 31(8), 1365-1373. doi:10.1016/S0191-8869(00)00230-0.

Lev, D., Hershkovitz, E., & Yechiam, E. (2008). Decision making and personality in traffic offenders: A study of Israeli drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 40(1), 223-230. doi:10.1016/j.aap.2007.05.009.

Lisá, Z. (2011). *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?* Praha: Wolters Kluwer ČR.

Lucidi, F., Giannini, A., Sgalla, R., Mallia, L., Devoto, A., & Reichmann, S. (2010). Young novice driver subtypes: Relationship to driving violations, errors and lapses. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1689-1696. doi:10.1016/j.aap.2010.04.008.

Meng, A., & Siren, A. (2012). Cognitive problems, self-rated changes in driving skills, driving-related discomfort and self-regulation of driving in old drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 49322-329. doi:10.1016/j.aap.2012.01.023.

- Mikšík, O. (2001). *Psychologická charakteristika osobnosti*. Praha: Karolinum.
- Mikšík, O. (2004). *Dotazník SPARO (T-261)*. Brno: Psychodiagnostics.
- Ministerstvo dopravy. (duben 2005). *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*. Získáno 15. ledna 2014 z <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/strategie-final-050526-1.pdf>.
- Ministerstvo dopravy. (28. června 2007). *Roční výročí novelizace zákona 361/2000Sb v ČR*. Získáno 15. ledna 2014 z http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_29_06_2007.htm.
- Nakonečný, M. (2009). *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia.
- Nallet, N., Bernard, M., Gadegbeku, B., Supernant, K., & Chiron, M. (2010). Who takes driving licence point recovery courses in France? Comparison between course-takers and ordinary drivers. *Transportation Research: Part F*, 13(2), 92-105. doi:10.1016/j.trf.2009.11.005.
- Nallet, N., Bernard, M., & Chiron, M. (2008). Individuals taking a French driving licence points recovery course: their attitudes towards violations. *Accident; Analysis And Prevention*, 40(6), 1836-1843. doi:10.1016/j.aap.2008.08.014.
- National Highway Traffic Safety Administration. (nedat.) *Aggressive driving enforcement: strategies for implementing best practices*. Získáno 14. března z <http://www.nhtsa.gov/people/injury/enforce/aggressdrivers/aggenforce/define.html>.
- Organisation for economic cooperation and development. (2006). *Young Drivers: The Road to Safety*. Získáno 12. března 2014 z <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YDpolicyBrief.pdf>.
- Plháková, A. (2003). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia.
- Policie ČR. (nedat.). *Statistika nehodovosti*. Získáno 15. ledna 2014 z <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Nw%3d%3d>.

Porada, V., Bradáč, A., Chmelík, J., Kasanický, G., Kopecký, Z., Nečas, S., ... Slámka, J. (2000). *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde.

Pourabdian, S., & Azmoon, H. (2013). The Relationship between Trait Anxiety and Driving Behavior with Regard to Self-reported Iranian Accident Involving Drivers. *International Journal Of Preventive Medicine*, 4(10), 1115-1121.

Raboch, J., & Zvolský, P. (2001). *Psychiatrie*. Praha: Galén.

Rehnová, V. (7. března 2007). *Práce s problémovými řidiči*. Získáno 14. května 2014 z <http://www.czrso.cz/clanky/prace-s-problemovymi-ridici>.

Renner, W., & Anderle, F. (2000). Venturesomeness and extraversion as correlates of juvenile drivers' traffic violations. *Accident Analysis And Prevention*, 32(5), 673-678. doi:10.1016/S0001-4575(99)00103-7.

Sanyal, N., Chatterjee, S., Dasgupta, M., & Chatterjee, S. (2012). Aggression and Related Psychosocial Correlates among Offending and Nonoffending Drivers: A Therapeutic Intervention. *SIS Journal Of Projective Psychology & Mental Health*, 19(2), 97-106.

Sartre 4. (2011). *European road users' risk perception and mobility: The SARTRE 4 survey*. Získáno 17. dubna 2014 z http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1415230490&hash=8b1ad3ea1a9792d4ff08b82324f81228.

Schmeidler, K. (2003). Je čas přibrzdit agresivní řidiče. *Psychologie dnes*, 9 (11), 20-21.

Siegrist, S., & Roskova, E. (2001), The Effects of Safety Regulations and Law Enforcement, In Barjonet, P. E. (Ed.), *Traffic psychology today*, 181-206. London: Kluwer Academic Publishers.

Smékal, V. (2004). *Pozvání do psychologie osobnosti: člověk v zrcadle vědomí a jednání*. Brno: Barrister & Principal.

Stavrinos, D., Jones, J. L., Garner, A. A., Griffin, R., Franklin, C. A., Ball, D., ... Fine, P. R. (2013). Impact of distracted driving on safety and traffic flow. *Accident Analysis & Prevention*, 6163-70. doi:10.1016/j.aap.2013.02.003.

Svoboda, M. (2010). *Psychologická diagnostika dospělých*. Praha: Portál.

Šucha, M., Rehnová, V., Kořán, M., & Černochová, D. (2013). *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing.

Šucha, M. (Ed.). (2009). *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého.

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

Štikar, J., Hoskovec, J., & Štikarová, J. (2003). *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum.

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

Štikar, J., Hoskovec, J., & Šmolíková, J. (2007). *Bezpečná mobilita ve stáří*. Praha: Karolinum.

Taubman-Ben-Ari, O., & Yehiel, D. (2012). Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis And Prevention*, 45416-422. doi:10.1016/j.aap.2011.08.007.

Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology And Behaviour*, 4(4), 279-297. doi:10.1016/S1369-8478(01)00029-8.

Vágnerová, M. (2010). *Psychologie osobnosti*. Praha: Karolinum.

Vallières, E. F., Bergeron, J., & Vallerand, R. J. (2005) The role of attributions and anger in aggressive driving behaviours. In Underwood, G. (Ed.), *Traffic and transport psychology: theory and application*, (181-190). Amsterdam: Elsevier.

Vallières, E. F., McDuff, P., Bergeron, & J., Vallerand, R. J. (2008). Aggression and Nonaggression Amongst Six Types of Drivers. In Dorn, L. (Ed.), *Driver Behaviour and Training: Volume III*, 117-128. Aldershot, England : Ashgate.

Van Schagen, I., & Machata, K. (srpen 2012). *The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System*. Získáno 17. ledna 2014 z <http://www.bestpoint-project.eu/docs/BPHandBook.pdf>.

Vašek, J. (2008). Senioři za volantem. *Psychologie dnes*, 14(3), 27-28.

Wundersitz, L., & Burns, N. (2005). Identifying Young Driver Subtypes: Relationship to Risky driving and crash Involvement. In Dorn, L. (Ed.), *Driver Behaviour and Training: Volume II*, 155-168. Aldershot, England: Ashgate.

Zákon č. 101/2000 Sb., o ochranně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Formulář zadání diplomové práce

Příloha č. 2: Abstrakt diplomové práce v českém jazyce

Příloha č. 3: Abstrakt diplomové práce v anglickém jazyce

Příloha č. 4: Prohlášení pro účely dopravně psychologického vyšetření

Příloha č. 5: Ukázka položek dotazníku SPARO

Příloha č. 1: Formulář zadání diplomové práce

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Akademický rok: 2012/2013

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

Podklad pro zadání DIPLOMOVÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
SVACHINOVÁ Simona	Křenovice 138, Kojetín	F10010

TÉMA ČESKY:

Osobnostní charakteristiky "vybodovaných" řidičů

NÁZEV ANGLICKY:

Personal Characteristics of Czech drivers with withdrawn driver permit due to lost of points in demerit point system

VEDOUcí PRÁCE:

PhDr. Matiš Šucha, Ph.D. - PCH

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

1. Seznámení se s normami pro DP, dodržování zásad v nich uvedených. Studium literatury z oblasti psychologie osobnosti, dopravní psychologie a souvisejících právních předpisů týkajících se silniční dopravy a bodového systému.
2. Popis teoretických východisek práce: pojem osobnost, osobnost řidiče, bodový systém, osobnostní charakteristiky řidičů, preventivní a rizikové faktory na straně osobnosti řidiče.
3. Hlavní témata teoretické části: předpokládaná osnova; definice osobnosti, struktura a dynamika osobnosti, člověk v roli řidiče - definice řidiče, osobnost řidiče (vlastnosti, temperament a emočnost, schopnosti, motivace, charakter), kognitivní procesy řidiče (vnímání, pozornost, rozhodování, úsudek, paměť, zpracování informací). Bodový systém v ČR (vymezení pojmu, principy jeho fungování, přestupky a trestné činy v bodovém systému, změny od jeho zavedení v roce 2006, odečítání bodů, vliv bodového systému na chování řidičů a nehodovost, kritika bodového systému. Bodový systém a jeho funkčnost v jiných zemích - výsledky projektu Best Point.
4. Formulace výzkumného problému: Ověřit, jestli se osobnost řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění liší od obecné řidičské populace. Identifikovat osobnostní rysy charakteristické pro tzv. "vybodované" řidiče.
5. Design výzkumného projektu:
 - a. Cíle výzkumu: prozkoumání osobnostních charakteristik "vybodovaných" řidičů.
 - b. Základní a výzkumný soubor: Základním souborem je obecná řidičská populace v České republice (soukromí řidiči pouze, nikoliv řidiči z povolání). Výzkumným souborem jsou řidiči, kterým byl odebráno řidičské oprávnění z důvodu dosažení maximálního počtu bodů v rámci bodového systému a kteří podstoupili dopravně-psychologické vyšetření ve společnosti KAPS. Celkově se jedná o 50 řidičů.
 - c. Metody sběru a zpracování dat: Data pocházejí z dopravně-psychologického vyšetření prováděného v letech 2008 - 2012 ve společnosti KAPS. Data budou zpracována a porovnána s daty základního souboru pomocí kvalitativních metody výzkumu (testová statistika).
 - d. Očekávané výstupy a praktické dopady práce: očekávaným výsledkem je popis osobnostních charakteristik "vybodovaných" řidičů a identifikace rizikových faktorů. Přínosem je popis rizikových rysů osobnosti řidičů a další využití při posuzování psychické způsobilosti k řízení.

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

- Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J.: Psychologie v dopravě. Praha, Karolinum, 2003.
- Havlik, K.: Psychologie pro řidiče. Praha, Portál, 2005
- Dorn, L.: Driver behaviour and training - Vol. 2., Hampshire, Ashgate Publishing Limited, 2005
- Nabi, H., Consoli, S., M., Chiron, M., Lafont, S., Chastang, J. F., Zins, M., Lagarde, E. Aggressive/hostile personality traits and injury accidents: an eight-year prospective study of a large cohort of French employees - the GAZEL cohort, Psychological Medicine 36, Mar 2006.
- Parker, D. Driver error and crashes. Proceedings of the international workshop on modelling driver behaviour in automotive environments, European Commission, Joint research Centre, Institute for the protection and security of the citizen, Ispra, Italy, 2005.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. (2006). Psychologická prevence nehod: teorie a praxe. Praha: Karolinum.
- Zaoral, A., Šucha, M. a kolektiv autorů. (2010). Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel, Centrum dopravního výzkumu Brno.
- Časopisy: Specifické časopisy týkající se psychologie dopravy - české a zahraniční.

Podpis studenta:

Datum:

Podpis vedoucího práce:

Datum:

Příloha č. 2: Abstrakt diplomové práce v českém jazyce

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Osobnostní charakteristiky "vybodovaných" řidičů

Autor práce: Simona Svačinová

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

Počet stran a znaků: 71 stran, 122 713 znaků

Počet příloh: 5

Počet titulů použité literatury: 70

Abstrakt (800–1200 zn.):

Cílem této diplomové práce je popsat osobnostní charakteristiky řidičů, kteří dosáhli maximálního počtu bodů v bodovém hodnocení řidičů. Dílčím cílem je identifikovat osobnostní charakteristiky řidičů, kteří řídili pod vlivem alkoholu. V teoretické části se zabýváme osobnostními a výkonovými vlastnostmi řidiče, diagnostikou, systémem bodového hodnocení, rizikovým chováním v dopravě a relevantními zahraničními výzkumy, které se vztahují k dané problematice. V empirické části porovnáváme uvedené skupiny řidičů jak s populační normou, tak mezi sebou navzájem. Ke zjišťování osobnostních charakteristik používáme dotazník SPARO. Výsledky výzkumu ukazují, že se obě skupiny řidičů signifikantně liší jak ve srovnání s populační normou, tak mezi sebou navzájem v osobnostních charakteristikách, které jsou v tomto dotazníku integrované do souhrnnějších dimenzí. Nalezené osobnostní vlastnosti rizikových skupin řidičů mohou být využity při posuzování psychické způsobilost k řízení a dále též při tvorbě preventivních a rehabilitačních programů právě pro tyto řidiče.

Klíčová slova: osobnostní charakteristiky, řidič, bodový systém, alkohol, dotazník SPARO

Příloha č. 3: Abstrakt diplomové práce v anglickém jazyce

ABSTRACT OF THESIS

Title: Personal Characteristics of Czech drivers with withdrawn driver permit due to lost of points in demerit point system

Author: Simona Svačinová

Supervisor: PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Number of pages and characters: 71 pages, 122 713 characters

Number of appendices: 5

Number of references: 70

Abstract (800–1200 characters):

The aim of this thesis is to describe the personal characteristics of drivers who have reached the maximum number of points in demerit point system. A partial objective is to identify personal characteristics of drivers, who drove under influence of alcohol. The theoretical part deals with personal and performance characteristics of drivers, diagnostics, demerit point system, risk behavior in traffic and relevant foreign research related to the issue. In the empirical part we compare given groups of drivers with both general population and with each other. To identify personal characteristics we use the questionnaire SPARO. The results of this research show that both groups of drivers considerably differ from each other, as compared with the general population as well as with each other, in personal characteristics that are in this questionnaire integrated into more comprehensive dimensions. Found personal characteristics of the risk groups of drivers can be used in the assessment of mental capability for driving and in addition also in making up prevention and rehabilitation programs for these drivers.

Keywords: personal characteristics, driver, demerit point system, alcohol, questionnaire SPARO

Příloha č. 4: Prohlášení pro účely dopravně psychologického vyšetření

Prohlášení pro účely dopravně - psychologického vyšetření

Jméno a příjmení (titul) : datum narození :

adresa trvalého pobytu : tel.:

vzdělání : (základní, vyučen, maturita, vysokoškolské)

skupina řidičského oprávnění : název a adresa firmy:

Prohlašuji, že jsem bez výhrady plně schopen / schopna podrobit se dopravně - psychologickému vyšetření dle zákona 361/2000 Sb., § 87a (zákon o silničním provozu). Prohlašuji, že jsem přiměřeně vyspalý (nikoli po noční směně) a zejména nejsem :

- fyzicky nebo duševně unaven (a) či vyčerpán (a)
- pod vlivem alkoholu, léků nebo jiných látek ovlivňujících psychický stav a duševní činnost
- mimořádně rozrušen (a)
- nemocen / nemocná

Prohlašuji, že jsem v uplynulých 3 měsících absolvoval (a) - neabsolvoval (a)* psychologické nebo psychiatrické vyšetření. V případě, že absolvoval (a), uveďte kdy, kde a za jakým účelem bylo uskutečněno :

.....

.....

* Nehodící se škrtněte

Poučení : Máte-li pocit, že Vaše Výkonnost je v současné době z jakýchkoliv důvodů snížena, nepodepisujte toto prohlášení a požádejte o přeložení vyšetření na pozdější termín.

V Olomouci dne

.....
podpis

Příloha č. 5: Ukázka položek dotazníku SPARO

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