

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

OSOBNOSTNÍ CHARAKTERISTIKY
ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL
PERSONAL CHARACTERISTICS OF CZECH DRIVERS



Bakalářská diplomová práce

Autor: **Bc. Aneta Madová**

Vedoucí práce: **doc. PhDr. Matúš Šucha, PhD.**

Olomouc

2020

Prohlášení

„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.“

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

V Olomouci dne 20. 03. 2020

Podpis

Poděkování

Touto cestou bych chtěla poděkovat vedoucímu bakalářské práce doc. PhDr. Matúši Šuchovi, PhD., za odborné vedení a pomoc při vypracovávání této práce.

Dále děkuji dopravní psycholožce a mé mentorce, která byla ochotná poskytnout mi veškerá data a materiály, bez kterých by nebylo možné realizovat výzkum.

V neposlední řadě patří velké díky mému manželovi za jeho důvěru, podporu a pomoc. Byl pro mne velkou oporou po celou dobu mého studia.

OBSAH

Číslo	Kapitola	Strana
	OBSAH	4
	ÚVOD	5
	TEORETICKÁ ČÁST	6
1	OSOBNOST	7
1.1	Teorie osobnosti dle Raymonda B. Cattella	7
1.2	Cattellův šestnáctifaktorový systém.....	8
1.3	Diagnostika osobnosti řidiče	11
2	RIZIKOVÍ ŘIDIČI	13
2.1	Dopravněpsychologické vyšetření rizikových řidičů.....	14
2.2	Osobnostní vlastnosti při řízení	16
2.2.1	Charakteristické osobnostní vlastnosti rizikového řidiče	17
2.2.2	Typologie problémových řidičů.....	19
3	ŘIDIČI Z POVOLÁNÍ	23
3.1	Dopravněpsychologické vyšetření řidičů z povolání	23
3.2	Osobnost profesionálních řidičů	25
	VÝZKUMNÁ ČÁST	27
4	Výzkumný problém	28
5	Typ výzkumu a použité metody	30
5.1	Testové metody.....	30
5.2	Formulace hypotéz ke statistickému testování	33
6	Sběr dat a výzkumný soubor	34
6.1	Etické hledisko a ochrana soukromí	35
7	Práce s daty a její výsledky	36
7.1	Výsledky ověření platnosti statistických hypotéz.....	36
8	Diskuze	41
9	Závěr	45
10	Souhrn	47
	LITERATURA	49
	SEZNAM TABULEK	53
	SEZNAM PŘÍLOH	54

ÚVOD

Tato bakalářská diplomová práce se zabývá osobnostními charakteristikami řidičů motorových vozidel. Pozornost je věnována konkrétně osobnosti rizikových řidičů a zároveň profesionálních řidičů z povolání. Práce se zabývá osobností těchto řidičů především proto, že drtivá většina dopravních nehod je zapříčiněna chybným chováním účastníků silničního provozu. Z toho vyplývá, že pravděpodobně tím nejdůležitějším faktorem v rámci bezpečnosti v dopravě je chování řidiče. Toto chování obecně vychází z charakteristik osobnosti řidiče, ale samozřejmě také z dané situace. Dalším významným faktorem v dopravě je psychická způsobilost řidiče pro řízení motorového vozidla.

Výzkumným problémem práce je empiricky ověřit, zda se osobnost řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, statisticky významně liší od osobnosti řidičů z povolání s bezproblémovým průběhem praxe. Cílem výzkumu je identifikace rizikových a protektivních osobnostních rysů řidičů motorových vozidel. Na teoretickou analýzu navazuje empirické šetření prostřednictvím standardizovaného dotazníku osobnosti. Pro tento účel je použit konkrétně Cattellův šestnáctifaktorový osobnostní dotazník (16 PF). Získaná data jsou vyhodnocena základními statistickými postupy.

Z obsahového hlediska je práce rozdělena na dvě části, teoretickou a výzkumnou část. Teoretická část je rozdělena do 3 hlavních kapitol. V první kapitole je popsána struktura osobnosti a dále je pozornost směřována k teorii osobnosti Raymonda B. Cattella a jeho šestnáctifaktorovému systému popisu osobnosti. Druhá kapitola je zaměřena na rizikové řidiče a jejich osobnostní charakteristiky. Dále je tato kapitola zaměřena na teoretická východiska dopravněpsychologického vyšetření, především na roli osobnostních vlastností při řízení a na diagnostiku osobnosti řidiče. Třetí a zároveň poslední teoretická kapitola popisuje profesionální řidiče, tedy řidiče z povolání, kteří mají dopravněpsychologické vyšetření povinné ze zákona a kteří jsou zároveň kontrolní skupinou k rizikovým řidičům.

Co se týče výzkumné části, zde je nejprve popsán výzkumný problém práce a způsob realizace samotného výzkumu. Dále jsou charakterizovány použité metody výzkumu a v neposlední řadě výzkumný soubor. Empirickou část tvoří především statistická analýza dat, výsledné poznatky jsou následně shrnuty v závěrečné diskuzi.

TEORETICKÁ ČÁST

1 OSOBNOST

Osobnost člověka je soustava poměrně všeobecných a relativně trvalých vlastností člověka, kdy jde o typické spojení, které charakterizuje jedince jako individualitu a zároveň ho tím odlišuje od ostatních lidí. Osobnost tvoří ucelený integrovaný systém vlastností, jakousi uspořádanou strukturu (Repčík, 1993).

V psychologii osobnosti jsou základní kategorie struktura a dynamika. Například Nakonečný (1998) uvádí, že struktura osobnosti je vnitřní uspořádání osobnosti, které poukazuje na trvalý stav psychické určenosti jedince. „*Dynamika osobnosti pak dává jednotlivý osobnostním strukturám tzv. hybnou sílu, určuje zaměření na dosažení cíle a motivuje chování*“ (Šucha, Rehnová, Kořán & Černochová, 2013, 64).

V této kapitole bude předložena rysová a faktorová teorie, která je charakteristická úsilím o zkoumání osobnosti skrze popis a analýzu vlastností lidského chování. Již od nepaměti se vědci snažili stanovit projevy chování, kterými se lidé od sebe navzájem liší a v návaznosti na to pak vytvořit taxonomii osobnostních typů. Jak uvádí Drapela (1997, 83) „*síla Cattellova přístupu spočívá v jeho nesporné schopnosti dospět k empiricky podložené analýze složek osobnosti. Toho se dosahuje statistickým postupem známým jako faktorová analýza*“. Cattellova metodologie tak přinesla užitečné podklady pro tvorbu dalších osobnostních dotazníků.

1.1 Teorie osobnosti dle Raymonda B. Cattella

Pro začátek by bylo vhodné uvést definici osobnosti, kterou nabízí přímo Raymond B. Cattell: „*Osobnost je to, co umožňuje předpovědět, co daná osoba učiní v dané situaci*“ (Cattell 1950, 2, in Drapela, 1997). Z této definice je tedy patrné, že Cattell zdůrazňuje predikci u osobnosti. Dalším důležitým bodem Cattellovy teorie je, že přistupuje k osobnosti především popisně, kdy základními prvky umožňující popis osobnosti jsou rysy. Rysy jsou vlastnosti, které jsou vyvozené z pozorovatelného chování příznačného pro daného jedince (Drapela, 1997).

Jak uvádí Nakonečný (2003), R. B. Cattell rozlišil u osobnosti **povrchové a pramenné rysy**. Povrchové rysy jsou popsány jako psychické vlastnosti osobnosti, které lze vypožorovat z chování. Pramenné rysy jsou postulované vnitřní faktory. Podle Cattella je toto rozlišení velmi významné, jelikož vyjadřuje rozdíl mezi deskripcí a explanací, tedy mezi popisem a vysvětlením. Nakonečný (2003, 279) vysvětluje, že deskripční rysy vyjadřují „*komplexní charakteristiky osobnosti (např. je zdvořilý), kdežto explanační rysy vyjadřují trvalejší vnitřní dispozice (např. úzkostnost)*“. Tento autor dále uvádí, že rys osobnosti je z chování odvozená duševní struktura, kterou lze chápat buď jako vlastnost chování anebo jako vnitřní faktor, který vyjadřuje „*zevšeobecněnou pravděpodobnost reakcí*“.

Drapela (1977) dále doplňuje další Cattellovy kategorie rysů, např. **jedinečné a společné**, kdy jedinečné rysy u lidí skutečně existují a nejsou to pouze abstraktní pojmy. Cattell ale pro výzkumné účely chápe rysy jiným způsobem, a to jako „*abstrakce z konkrétního, operacionálního chování*“ (Cattell, 1946, 88, in Drapela, 1997). Tyto zobecněné pojmy lze použít k popsání prvků chování, které se vyskytují u většího množství jedinců a nazývají se společné rysy.

Konstituční a prostředím utvářené rysy jsou další kategorií rysů, kdy se konstituční rysy získávají prostřednictvím dědičnosti. Dále **schopnostní a temperamentové rysy**, zatímco schopnostní rysy udávají, nakolik dokáže jedinec dosahovat zvolených cílů, temperamentové rysy zahrnují vrozené nástroje osobnosti, např. impulzivitu. Poslední kategorií jsou **dynamické rysy**, jako motivační síly, které pohánějí organismus k určité činnosti. Tyto rysy mohou být buď fyziologické anebo určené prostředím (Drapela, 1997). Tento autor dále doplňuje, že rysy lze dále dělit na rysové prvky, což jsou pramenné rysy neboli faktory. Faktory můžeme definovat jako pramenné rysy s přiřazenou číselnou hodnotou, která znázorňuje korelaci s dalšími faktory.

1.2 Cattellův šestnáctifaktorový systém

Jak uvádí Říčan (2010), Raymond Cattell se proslavil především svým systémem šestnácti osobnostních faktorů. Jak již bylo naznačeno výše, k těmto faktorům dospěl prostřednictvím velkého množství faktorových analýz. Výsledkem jeho výzkumů je osobnostní dotazník 16 PF, který obsahuje také krátký orientační test inteligence. Cílem bylo stanovit pomocí faktorové analýzy základní vlastnosti osobnosti, na které by se dalo redukovat pokud možno co nejvíce z rozmanitostí lidských povah. Nakonečný (1998)

doplňuje, že zkratka dotazníku „16 PF“ znamená 16 faktorů osobnosti, tedy 16 „personality factors“.

Drapela (1997) uvádí, že pro úspěšné faktorově-analytické zpracování získal Cattell spoustu povrchových proměnných, které zahrnovaly všechny myslitelné situace, na které lidé mohou reagovat a označil je jako osobnostní sféra. K jejímu popisu použil především tři zdroje informací.

Zprvce to byly údaje o životě, neboli **L-data** (z angl. Life), kdy jde o záznam o chování člověka ve společnosti. Jedná se o údaje o každodenním chování, např. ve škole, soudní záznamy, o sňatcích či o rozvodech apod. Tyto údaje se však nezískávají od zkoumané osoby, ale od jiných osob.

Za druhé data získaná prostřednictvím dotazníku, neboli **Q-data** (z angl. Questionnaire). Tyto údaje se získávají v předloženém dotazníku v rámci sebeposouzení. Dotazník obsahuje určité výroky, kterými jedinec popisuje sám sebe. Q-data lze pak srovnávat s nezávislým záznamem L-dat. Tím lze odhadnout, jako moc se získané poznatky shodují.

A posledním, třetím zdrojem informací jsou objektivní testy, neboli **T-data**. Tyto informace se získávají v rámci výsledků objektivních zkoušek. Vytvářejí se různé životní situace, ve kterých se poté hodnotí či boduje chování daného člověka. Cattell si všimnul, že z L-dat a Q-dat se získávají podobné faktorové struktury a ty považuje za ustálené vzorce lidského chování (Drapela, 1997).

R. B. Cattell začal pracovat na svém šestnáctifaktorovém modelu struktury osobnosti již od poloviny čtyřicátých let. Cattell se snažil vytvořit určitý seznam dimenzí, ve kterém by se promítla rozmanitost lidského chování (Kolaříková, 2005). Nakonečný (1998) uvádí, že Cattellovo faktorování (zahrnující celkovou sféru osobnosti) vycházelo z jazykového slovníku, který zachycoval způsoby chování a zkušenosti jedince. Tento slovník obsahoval seznam skoro 18 000 slov, kterými je možné charakterizovat projevy osobnosti. Kolaříková (2005) uvádí, že tento seznam 18 000 slov publikovali G. W. Allport a H. S. Odbert, a to již v roce 1936.

Podle Nakonečného (1998) poté Cattell zredukoval synonyma, několikrát poupravil seznam a dospěl k 171 termínům a následně k 36 různým proměnným, které nazval pramenné rysy. Poté byly tyto rysy roztrženy podle způsobu jejich měření. Toto měření vycházelo z pozorování druhých jedinců, sebepozorování (dále rozděleno na introspektivní

proměnné a proměnné z dotazníku) a objektivního testování. Jak uvádí Kolaříková (2005, 27), „výsledkem bylo vyvození systému osobnostních faktorů temperamentového i motivačního rázu“. Cattell poté roku 1957 uvádí ve své knize jeho souhrnnou podobu, avšak k přepracování tohoto systému docházelo i později, kdy byla pozměněna především temperamentová část.

V konečném výsledku Cattell určil **16 primárních faktorů** (pramenných rysů), díky kterým vznikl Cattellův osobnostní dotazník 16 PF (Cattell, Eber & Tatsouka, 1970). Nakonečný (1998) uvádí význam těchto šestnácti primárních faktorů, které byly dříve nazývány faktory prvního řádu. Tyto faktory jsou uvedeny společně s originálním anglickým názvem faktoru (Russell & Karol, 1997) a jejich významem na levé a pravé straně v Tabulce 1.1.

Tab. 1.1: Primární faktory Cattellova osobnostního dotazníku společně s anglickými názvy

Primární faktor	Anglický název	Význam na levé straně	Význam na pravé straně
Vřelost	Warmth	Rezervovaný	Vřelý
Usuzování	Reasoning	Konkrétní	Abstraktní
Emocionální stabilita	Emotional Stability	Emočně méně stálý	Emočně nestálý
Dominance	Dominance	Submisivní	Dominantní
Živost	Liveliness	Opatrný	Lehkomyslný
Zásadovost	Rule-Consciousness	Neodpovědný	Svědomitý
Sociální smělost	Social Boldness	Nesmělý	Dobrodružný
Senzitivita	Sesitivity	Utilitární	Senzitivní
Ostražitost	Vigilance	Důvěřivý	Ostražitý
Snivost	Abstractedness	Prakticky založený	Snivý
Uzavřenost	Privateness	Přirozený	Nepřístupný
Ustrašenost	Apprehension	Sebejistý	Ustrašený
Otevřenost ke změnám	Openness to Change	Tradicionalistický	Experimentující
Soběstačnost	Self-Reliance	Orientace na skupinu	Soběstačný
Perfekcionismus	Perfectionism	Slabá sebekontrola	Vysoká sebekontrola
Tenze	Tension	Uvolněný	Napjatý

Zdroj: Nakonečný (1998), Russell & Karol (1997), vlastní úpravy

Následně bylo od šestnácti primárních faktorů odvozeno **5 globálních faktorů**, které se dříve nazývaly faktory druhého řádu. Globální faktory nám poskytují obecnější a jednodušší pohled na osobnost, jelikož zobrazují vzájemné vztahy mezi primárními faktory (Russell & Karol, 1997). Vágnerová (2010) doplňuje význam globálních faktorů na levé a pravé straně, které jsou uvedeny v Tabulce 1.2 opět společně s originálními anglickými názvy.

Tab. 1.2: Globální faktory Cattellova osobnostního dotazníku společně s anglickými názvy

Globální faktor	Anglický název	Význam na levé straně	Význam na pravé straně
Extraverze	Extraversion	Introverze	Extraverze
Anxieta	Anxiety	Neúzkostnost	Úzkostnost
Strnulost	Tough-Mindedness	Racionálnost	Citlivost
Nezávislost	Independence	Přizpůsobivost	Nezávislost
Sebekontrola	Self-Control	Neovládající se	Ovládající se

Zdroj: Vágnerová (2010), Russell & Karol (1997), vlastní úpravy

1.3 Diagnostika osobnosti řidiče

Zaoral et al. (2010) uvádí, že osobnostní diagnostika má za cíl získat určité informace o člověku a následně na jejich základě určit předpověď jeho budoucího chování v dané situaci. Podobný názor měl také R. B. Cattell. To znamená, že co se týče dopravy, mělo by se především předcházet vstupu do situace řízení osobám s rizikovými vlastnostmi nebo právě naopak vybírat vhodné kandidáty na řidiče.

Cattellův dotazník, který vychází z faktorové analýzy, je víceméně starší metodou, avšak v diagnostice stále velmi využívanou (Šucha et al., 2013). Také Havlík (2013) doporučuje využívat osvědčený Cattellův osobnostní dotazník. Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003) uvádí, že z tohoto dotazníku bylo zjištěno, že nehodový řidič má rysy neodpovědnosti, neopatrnosti, neinhibovanosti, impulzivity, dále že má zvýšenou emoční sensitivitu, nezralost, nejistotu, úzkostnost a má méně realistické postoje (F+, G-, O+, Q1+, Q4+). Havlík (2013) doplňuje, že úspěšní a bezproblémoví řidiči mají pochopitelně opačné hodnoty těchto rysů (tedy F-, G+, O-, Q1-, Q4-)¹. Svoboda (2005) se dále domnívá, že v rámci Cattellova dotazníku mohou s řízením souviset také faktory druhého řádu, konkrétně faktor extraverze a úzkosti (EX a AX).

¹ Faktory podrobně popsány ve výzkumné části práce, v kapitole 5.1.

Výzkum zaměřený na úzkost řidičů provedli např. Dula, Adams, Miesner a Leonard (2010). Tito autoři zjistili, že vyšší úroveň obecné úzkosti souvisí s celou řadou nebezpečného chování při řízení. Rozdíly se týkaly (nezávisle na pohlaví) především v rovině úzkosti. Vyšší úroveň úzkosti byla spojována s vyšší úrovní nebezpečné jízdy. Obzvláště důležité bylo zjištění, že skupina s velkou úzkostí způsobila výrazně více nehod než skupiny s nízkou anebo střední úzkostí.

Dále je podle Šuchy et al. (2013) umožněno v tomto dotazníku zachytit možné indikátory agrese či riskantního chování za volantem, a to konkrétně u faktorů emoční stabilita (C), dále dominance (E) a perfekcionismus (Q3). Zaoral et al. (2010) doplňuje, že Cattellův dotazník obsahuje celkem 185 položek, které jsou ve 2 paralelních verzích. Výhodou je, že jsou u tohoto dotazníku dostupné české standardizované normy. Podle Šuchy et al. (2013) je také výhodná velká zkušenost diagnostiků s jeho použitím a navíc je realizováno také spousta výzkumů s tímto dotazníkem.

2 RIZIKOVÍ ŘIDIČI

Podle Zaorala et al. (2010) se na základě výzkumů, které se zabývaly rizikovými charakteristikami řidičů jak v české, tak i zahraniční literatuře, zaměřujeme na osobnostní proměnné, které budou podrobně popsány níže. Jelikož tato práce vychází z Cattelovy teorie osobnosti, pozornost bude směřována k rysovým charakteristikám osobnosti, kdy jde především o dominanci a egocentrismus, emoční labilitu a stabilitu, úzkostnost, sebejistotu a sebepojetí, extroverzi a introverzi, sebekontrolu a svědomitost, nízkou frustrační toleranci, únavu a psychickou odolnost.

Nejčastěji jsou viníci dopravních nehod osobnosti velice nestabilní. Také to jsou velmi často extroverti, kteří jsou méně adaptovaní, většinou s nižší inteligencí a tendencí chovat se často agresivně (Šucha et al., 2013). Jak uvádí Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003), lidé, kteří jsou excentričtí, psychopatičtí či impulzivní bývají často řidiči s větším počtem dopravních nehod. Podle nich jsou tito řidiči osoby, které obecně nemají respekt k autoritě, jsou špatně společensky přizpůsobené a zároveň jsou trvale či alespoň dočasně emocionálně nestálé.

Zaoral et al. (2010) uvádí, že existuje daleko více ukazatelů, které ovlivňují řízení. Za zmínku stojí např. vyhledávání situačního vzrušení, dobrodružství, antisociální postoje či agresivní tendence, do kterých spadá například agrese, hněv či hostilita. U situačního vzrušení se na malou chvíli pozastavíme. Plháková (2004) uvádí, že koncept vyhledávání situačního vzrušení, neboli sensation seeking, popsal poprvé Marvin Zuckerman. Lidé, kteří skórují vysoko v této škále, mají tendenci vyhledávat nové, různorodé a intenzivní zážitky. Podle Rosenblooma (2003) lze sensation seeking charakterizovat skrze čtyři hlavní body. Zaprvé jde o vyhledávání vzrušení a dobrodružství, dále vyhledávání nových zkušeností, za třetí jde o ztrátu zábrán a poslední čtvrtý bod je citlivost na nudu. Nicméně je vhodné, aby se všem výše zmíněným charakteristikám věnovala zvýšená pozornost při dopravněpsychologickém vyšetření (Zaoral et al., 2010).

2.1 Dopravněpsychologické vyšetření rizikových řidičů

Dopravní psychologie je pokládána za významnou oblast profesionální psychologie a zároveň je menší oblastí aplikované psychologie. Hlavní náplní práce dopravních psychologů je vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k výkonu činnosti řízení motorových vozidel. Při posuzování psychické způsobilosti k řízení motorového vozidla nejde o posouzení tělesného či duševního zdraví, ale zda je žadatel anebo uchazeč způsobilý řídit motorové vozidlo (Šucha et al., 2013). Tito autoři dále doplňují, že psychická způsobilost se posuzuje nejen u řidičů z povolání, ale také u řidičů vozidel, které neslouží k výdělečné činnosti, jinak řečeno, u řidičů amatérů. Dále se způsobilost posuzuje také u pracovníků ve vybraných profesích městské a železniční dopravy a u učitelů autoškol.

Podle Šuchy, Šrámkové, Zámečnicka, Černochové a Rehnové (2016) je nejčastějším důvodem dopravněpsychologického vyšetření odebrání řidičského oprávnění nebo vyšetření profesionálních řidičů. Tito autoři dále uvádí, že ve více než 70 % případů všech vyšetření bývá řidič posouzen jako způsobilý, v zhruba 20 % případů jako způsobilý s podmínkou či nezpůsobilý. Nejčastějšími přestupky v ČR jsou rychlá jízda či jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

Dopravněpsychologické vyšetření je podrobně popsáno v zákonu o silničním provozu č. 361/2000 Sb., v § 87a, kdy každá osoba, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, se musí podrobit dopravněpsychologickému vyšetření. Jde konkrétně o čtyři případy, zaprvé pokud osoba pozbyla řidičské oprávnění v důsledku dosažení celkového počtu 12 bodů v rámci bodového hodnocení řidičů („vybodování“). Za druhé pokud osoba pozbyla řidičské oprávnění v důsledku soudem uloženého trestu zákazu činnosti, který spočívá v zákazu řízení všech motorových vozidel. Třetí případ se týká osob, kterým byla správním orgánem uložena sankce zákazu činnosti, která spočívá v zákazu řízení motorových vozidel, a to na dobu nejméně šesti měsíců. A poslední, čtvrtý případ povinnosti vykonat dopravněpsychologické vyšetření se týká v důsledku podmíněného odložení podání návrhu na potrestání či podmíněného zastavení trestního stíhání, kdy v průběhu zkušební doby se zavázala osoba zdržet se řízení motorových vozidel.²

Šucha et al. (2013) uvádí, že dopravněpsychologické vyšetření se dále věnuje také studiu dodaných objektivních zpráv. Jde především o evidenční kartu řidiče, popřípadě

² Zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb., § 87a, Dopravněpsychologické vyšetření.

výměnný poukaz od praktického lékaře, společně se zdůvodněním požadavku dopravněpsychologického vyšetření u daného jedince. Důležité je zjišťování anamnestických údajů, zvláště o průběhu řídičské praxe. Tyto údaje může psycholog získat při rozhovoru nebo za použití standardizovaného anamnestického dotazníku.

Havlík (2013) dále doplňuje, že součástí posuzování dopravněpsychologické způsobilosti je především hodnocení, které zahrnuje v první řadě kvalifikaci, znalosti, dovednosti, dále praxi, zkušenosti, zdravotní i tělesnou způsobilost a mravní profil řidiče. Dále Havlík (2005) uvádí, že psycholog by měl v rámci pozorování u vyšetřované osoby sledovat zároveň celkový vzhled, účes, oblečení, postoj, chůzi, nebo také např. gesta, mimiku, vystupování, dále verbální či neverbální projevy apod. Psycholog by měl pozorovat, jak daný jedinec reaguje v nejrůznějších nestandardních podmínkách, např. při vyplňování zadaných úkolů, ve stresu, v časové tísní, při zkouškách na přístrojích atd.

Po vstupním rozhovoru a zjištění anamnestických údajů následuje zadávání výkonových testů, např. test inteligence, paměti a pozornosti, rozhodování, rychlosti a kvality reakcí na podněty. Dále následují osobnostní dotazníky, které jsou zaměřené především na ty vlastnosti či stavy, které by mohly vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, např. výrazná labilita, nezralost, soutěživost, zvýšená míra agresivity, impulzivita, tendence k riskování či k bagatelizaci apod. (Šucha, Rehnová, Šrámková, Černochová & Zámečník, 2015).

Po vyšetření klienta pak následuje rozhovor, během kterého jsou probrány výsledky vyšetření, případně vysvětlení omezení či sdělení záporného výsledku a nakonec sepsání závěrečné zprávy pro zadavatele vyšetření nebo vystavení závěrečného posouzení přímo klientovi. Podle Šuchy et al. (2013, 27) existují víceméně celkem tři typy celkového závěrečného posouzení, kdy *„klient je způsobilý/nezpůsobilý řídit motorové vozidlo; klient je způsobilý/nezpůsobilý řídit motorové vozidlo požadovaného typu vozidla a poslední, klient je/není vhodný pro daného zaměstnavatele (výběr řidičů pro firmu).“*

V zákoně o silničním provozu č. 361/2000 Sb., v § 87b, je uvedeno, že dopravní psycholog vydává posuzované osobě písemný posudek o výsledku dopravněpsychologického vyšetření. V závěru posudku musí být jasné, zda je posuzovaná osoba psychicky způsobilá, psychicky způsobilá s podmínkou či psychicky nezpůsobilá řídit motorové vozidlo³. V rámci celkového posouzení se musí brát v potaz samozřejmě i

³ Zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb., § 87b, Dopravněpsychologické vyšetření.

získaná anamnestická data a objektivní údaje o řídičské praxi, dále zdravotní stav anebo výsledky předchozích vyšetření u (jiného) dopravního psychologa (Šucha et al., 2015).

Šucha et al. (2013) uvádí, že ve vyšetření se podrobně zaměřuje na ty psychologické kategorie, které jsou při řízení velmi důležité a které determinují styl jízdy řidiče. První kategorií jsou kognitivní funkce, kdy se věnujeme hlavně pozornosti, odolnosti proti monotonii, paměti, inteligenci, dále perifernímu vnímání a reakčnímu času (přesnost a rychlost reakcí). Druhou kategorií jsou osobnostní vlastnosti, které budou podrobně popsány v následující kapitole.

2.2 Osobnostní vlastnosti při řízení

Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003, 147) jsou přesvědčení, že pro úspěšné řízení motorového vozidla jsou kromě tělesných a smyslových předpokladů velmi důležité osobnostní předpoklady, kdy „*řídičské vlastnosti nelze ovšem zcela vymezit jen určitými izolovanými vlastnostmi, ale celou strukturou osobnosti*“.

Podle Havlíka (2013, 10), osobnost řidiče „*představuje soubor psychosomatických vlastností a schopností člověka v kontextu s dopravním prostředím a situací*“. V rámci dopravněpsychologického vyšetření se u struktury a dynamiky osobnosti posuzují tyto oblasti: emocionální labilita/stabilita, impulzivita, dominance, agresivita, svědomitost, ale také např. tendence k riskování. Dále pak extraverte/introverte, soutěživost, sebekritičnost, úzkostnost, odolnost vůči zátěži, sebekontrola a neurotická či psychotická symptomatika (Šucha et al., 2013). Jak uvádí Havlík (2013, 10) struktura osobnosti obsahuje obecně „*temperament (prožívání, emocionalita...), charakter (vztahy k sobě, k ostatním...), dále motivaci (potřeby, zájmy, hodnoty...), v neposlední řadě také schopnosti (inteligence, paměť...) a sociální vlastnosti (empatie, snášenlivost...)*“.

S tímto pojetím souhlasí Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003), kteří dále doplňují, že styl řízení vozidla závisí především na pozornosti, paměti, dovednostech, temperamentu a na charakterových vlastnostech řidiče. Podle nich např. neopatrnost řidiče může být způsobena tím, že je řidič nedisciplinovaný, neschopný se správně orientovat či jeho špatně zaměřenou pozorností. Avšak podle Šuchy et al. (2013) jedinečnost každé osobnosti zároveň způsobuje to, že je velice obtížné nalézt standardní způsob posuzování osobnosti řidiče a jeho způsobilosti k řízení. Tudíž je možné určit jen vlastnosti, které jsou pro osobnost daného řidiče přínosem a rizikem pouze obecně.

2.2.1 Charakteristické osobnostní vlastnosti rizikového řidiče

Ve výzkumech se již ukázalo, že určité osobnostní vlastnosti řidiče mohou být velmi rizikové. V první řadě je agresivní jízda příčinou velkého procenta dopravních nehod, z tohoto důvodu se pak při zkoumání osobnosti klade velký důraz na téma agrese a agresivního řízení (Šucha et al., 2013).

Grey, Triggs a Hawort (1989) jsou toho názoru, že agresi lze definovat jako jakékoli chování zaměřené na způsobení fyzického nebo duševního zranění. Avšak klasifikace činu jako agresivního závisí také na subjektivních úsudcích o úmyslu a kauzalitě. Tento koncept záměru je užitečný při rozlišování mezi řidičskými akty, jejichž cílem bylo způsobit škodu, a jinými řidičskými akty, které odhalují ochotu náhodně se vystavit nebezpečným výsledkům za účelem naplnění motivů řidiče. Tato druhá situace nutně zahrnuje chování, kdy řidič nemusí mít v úmyslu poškodit ostatní účastníky silničního provozu a nemusí si být vědom toho, že je spojeno s významným rizikem.

Podle těchto autorů (1989) jsou navrženy dvě definice agresivity v řízení, které zahrnují rozsah možného agresivního chování. První definice agresivity v řízení zahrnuje to, co by se za normálních okolností klasifikovalo jako extrémní chování. Jedná se o vraždy, sebevraždu, úmyslné a škodlivé útoky (fyzické nebo psychologické). Druhá definice zahrnuje pojem riskování. Toto chování při řízení je zjevně agresivní, ale nutně neznamená úmysl způsobit škodu, ačkoli to může následně ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.

Také u hustého a navíc složitého dopravního prostředí se může u řidiče objevit tendence k agresivnímu a riskantnímu chování, které se následně může projevat i v dopravně přiměřených podmínkách. Např. v zemích s volnějším režimem (jižní Evropa, Afrika, latinskoamerické země) „*se mohou upevňovat rysy cholerické, manifestované impulsivním reagováním, lehkovážností, netrpělivostí, neopatrností aj.*“ (Havlík, 2013, 10).

Je známo, že určité rozdíly v osobnosti spolehlivě předpovídají rizikové chování lidí při řízení. Například Wilson (1990) prokázal, že řidiči, kteří nepoužívali bezpečnostní pásy, byli jedinci, kteří vyhledávali vzrušení, byli impulzivnější a nashromáždili za svůj život více dopravních přestupků než umírnění a důslední uživatelé bezpečnostních pásů. Neživatelé bezpečnostních pásů byli také častěji mladší, méně vzdělaní muži než uživatelé bezpečnostních pásů.

Bylo také prokázáno, že havárie vozidel pozitivně korelují s rychlostí vozidla, což dokládá nárůst nehod, k nimž dochází souběžně se zvýšením národního rychlostního limitu (Boyce & Geller, 2002). Dále tito autoři (2002) doplňují, že většinu havárií vozidel lze přičíst především chování řidiče. Někteří lidé řídí celý život, aniž by došlo k nehodě, zatímco jiní řidiči jsou v průběhu svých životů zapojeni do několika nehod. Zastánci psychologie osobnosti tvrdí, že někteří lidé jsou náchylnější k riskování než jiní. Výsledky výzkumu naznačují, že rizikové řízení (např. nepoužívání bezpečnostních pásů, překročení rychlosti a řízení pod vlivem alkoholu) je součástí většího rizikového syndromu řízení.

Také výsledky výzkumu Šuchy et al. (2015) potvrzují empirické zjištění, že rizikové dopravní chování je založeno především na řídicích nevhodných osobnostních vlastnostech. V tomto výzkumu byly nalezeny významné rozdíly mezi rizikovými a nerizikovými (profesionálními) řidiči, kdy rizikovní řidiči vykazovali např. „*vyšší míru impulzivnosti, potřeby vyhledávat vzrušení, nižší schopnost anticipace, svědomitosti, zodpovědnosti, rozvážnosti a disciplinovanosti*“ (Šucha et al., 2015, 19).

Šucha et al. (2013) dále tvrdí, že vztah rizikového řízení a osobnostních charakteristik lze vymezit skrze postoje řidiče, s čímž souhlasí také Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003). U rizikových řidičů se se postojem týkají především takových faktorů, jako např. respektování pravidel silničního provozu, tendence k riskování v dopravních zácpách, ale zároveň také pozitivní postoje k těmto zácpám (Yilmaz & Celik, 2004). Dalším předpokladem dopravních nehod může být také pozitivní postoj k násilí za volantem (West & Hall, 1997, in Šucha et al., 2013).

Havlík (2005) kupříkladu uvádí, že rizikovní řidiči vykazují znaky agresivity, bezohlednosti a potřebu prosadit se. Také v rámci Vavrikovy studie (Vavrik, 1997, in Zaoral et al., 2010) se ve výsledcích dospělo k obdobným rizikovým vlastnostem řidičů, které jsou určeny vysokou mírou dominance, sebevědomím a sklonem k exhibici. Avšak Havlík (2005) naproti tomu konstatuje, že v rysu dominance je sice přítomen egoismus, sebejistota či agresivita, ovšem tato vlastnost nestojí v osobnosti sama o sobě. Dominance může být utlumena např. odpovědností nebo nadprůměrnou emoční inteligencí. Dominance se také projevuje odlišně u jedince extrovertního či introvertního.

Hanzlíková (2004, in Šucha et al., 2013) uvádí dominantní vlastnosti rizikových a nebezpečných řidičů, mezi které patří např. nízká odpovědnost za vlastní činy, emocionální labilita, nízká frustrační tolerance, hostilita, nízká sebekontrola nebo sklon k agresivitě.

Podle Havlíka (2013), v dopravním charakteru problémového řidiče stojí převážně nepřizpůsobivé a zároveň riskantní chování. Toto chování bývá zpravidla podepřené také disharmonickou strukturou jeho osobnosti a navíc narušeným mravním profilem, kdy je zdůrazněný především nesoulad mezi schopnostmi a osobnostními i mravními vlastnostmi. Tento řidič se také vícekrát dopouští vážných přestupků nebo dokonce nehod, jezdí pod vlivem alkoholu či drog a zároveň postrádá schopnost učit se ze svých zkušeností.

Havlík (2013, 19) dále uvádí výčet osobnostních vlastností a sklony problémových řidičů, mezi které patří např. „*nepřizpůsobivost, riskantní chování, impulzivita, vznětlivost, úzkostnost, neodpovědnost, závislost, agresivita, egoismus, náladovost, přecitlivělost, nesvědomitost, neopatrnost*“ a mnoho dalších. Ve struktuře osobnosti vyčnívá např. neschopnost jednat racionálně, což se může projevat především v krizových situacích, kdy převládají emoce nad rozumem. V zátěžových situacích se projevuje sklon k impulzivnímu reagování, situační nepřizpůsobivost, dále snaha přizpůsobit prostředí sobě a spoléhat na náhodu.

2.2.2 Typologie problémových řidičů

Již v minulosti byly vytvářeny různé typologie s cílem určit jednotlivé kategorie a vlastnosti, které jsou riskantní pro dopravní situace. To mělo pomoci k lepší orientaci při posuzování psychické způsobilosti jedince k řízení.

Chorvátova a Orlikova (1980) typologie je jednou z nejstarších typologií, která určuje konkrétně šest typů nebezpečných řidičů, ke kterým patří řidič **závodník, hazardér, exhibicionista, stíhač, uháněč a bázlivec**. Těchto šest typů řidičů jsou pro silniční provoz velmi nebezpeční a ostatní řidiči by s nimi měli na silnici počítat.

V roce 1996 vytvořil Larson (in Štikar, Hoskovec & Šmolíková, 2006) typologii agresivních řidičů. Tyto řidiče následně rozdělil do pěti kategorií. První kategorií tvoří **závodník**, který se snaží dosáhnout místa určení co nejrychleji a když je mu v tom zabráněno, rychle se rozzuří. Dále **soutěžící agresor**, který soutěží v dopravní situaci s ostatními řidiči a snaží se zvítězit. Pokud se mu to nepodaří, zvyšuje se jeho agrese. Třetí kategorií tvoří **pasivní agresor**, který se snaží ostatním řidičům mařit jejich snahy o předjíždění, zařazení se do pruhu apod. a vytváří tak v ostatních pocitu zlosti. Předposlední kategorií tvoří **narcista**, který rigidním způsobem dodržuje předpisy a má zlost, pokud je ostatní nedodržují stejně. A konečně poslední kategorie, **strážce**, který si myslí, že je povolán k trestání ostatních za jakékoliv přestupky.

Z roku 2001 pochází Ullebergova typologie šesti subtypů osobnosti řidiče. Tento autor identifikoval dva nejrizikovější subtypy. Zaprvé se jedná o muže s nízkou mírou altruismu a úzkostnosti, vysokou úrovní sensation seeking, nezodpovědnosti a agresí za volantem. Druhou skupinu tvoří jedinci s vysokou tendencí vyhledávat zajímavé podněty, kteří jsou agresivní, se sklonem k hněvu při řízení. Současně oba nejrizikovější subtypy nejméně reagují na dopravněbezpečnostní kampaně (Ulleberg, 2001).

Svéráznou skupinu vytváří také mladí řidiči, kdy od starších řidičů je odděluje (kromě věku) nezralost, nevyježděnost, mnohem méně zkušeností a osobitý životní styl. Navíc s počtem ujetých kilometrů čím dál tím víc vzrůstá jejich sebejistota (Havlík, 2013). Podle Šuchy et al. (2013) řidiči ve věku od 18 do 24 let vykazují vyšší míru rizika zavinění dopravní nehody. Havlík (2013) doplňuje, že u mladých řidičů vyžívá dopravní charakter během prvních 5 či 6 let nebo po najetí alespoň 50 000 kilometrů. Podle Havlíka (2013, 12) není samotná praxe až tak rozhodující, jelikož „*za dozrání je považována relativní harmonie vzájemných vztahů mezi výkonovou a osobností, sociální a mravní stránkou*“, což je u každého individuální. Z toho vyplývá, že nezáleží tak na chronologickém věku, jako na mentálním řidičským věku.

Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003) uvádí, že z výzkumu Spolkového úřadu pro dopravní bezpečnost, který se konal v 70. letech v Německu, vyplývá, že mladí řidiči jsou většinou viníci nehod, ke kterým dochází převážně mimo město. V rámci místa nehody a příčiny nehody je zřejmé, že dominantní roli v tom případě hraje nepřiměřená rychlost. S tímto tvrzením souhlasí také Havlík (2013) který dodává, že mladí řidiči jsou nejvíce pokutováni za nepřiměřenou rychlost jízdy, a to bez ohledu na dopravní podmínky, situaci a prostředí. Sjetí z vozovky a srážka s protijedoucím vozidlem patří mezi nejčastější typ nehody. Z toho vyplývá, že se jedná o jednání, během kterého nezáleží na roli druhého řidiče, tudíž se obvykle jedná o ztrátu kontroly nad vlastním vozidlem (Štikar, Hoskovec & Štikarová, 2003).

Pro mladé řidiče je typické chování, které je motivované snahou vyzkoušet si něco nového, spojené s nedostatečnou schopností předvídat nebezpečí. Také vozidlo zde hraje důležitou roli. Auto může být chápáno jako důležitý prostředek, který umožňuje mladému řidiči vymanit se z rodičovského vlivu. Další důvod může být spatřován také v identifikaci s vozidlem a možností trávení volného času (Štikar, Hoskovec & Štikarová, 2003).

Havlík (2013, 12) doplňuje, že k přirozeným přednostem mladých řidičů patří také perfektní smyslové funkce a tělesná zdatnost. Avšak dobrá schopnost soustředění, paměti, pohotovost vnímání, rozhodování a hbité reagování nemusí za všech okolností znamenat motoristickou úspěšnost. Jde o to, že „*duševní výkonové procesy se nedají oddělit od celkové osobnosti struktury*“.

Další hlavní rizikový faktor dopravních nehod je řízení pod vlivem alkoholu. To je totiž příčinou přibližně 10 000 úmrtí na silnicích zemí Evropské unie (Peden, Scurfield & Sleet, 2004). Jak uvádí Havlík (2005), alkohol v množství vyšším než 0,2 promile narušuje zrakové a prostorové vnímání, koncentraci, pozornost, postřeh, zorné pole a úhel, rozpoznání červené a zelené barvy, emoční hladinu a sebekontrolu. V dopravním provozu pak alkohol prodlužuje vnímání, hodnocení, rozhodování, reagování, psychomotoriku či koordinaci pohybů. Množství alkoholu do 0,3 promile zvyšuje riziko nehody o jednu tolik. U hladiny alkoholu v krvi v rozmezí od 0,3 do 0,99 promile je toto riziko již 7x větší. Podle Havlíka (2005) je však nejrizikovější hodnota od 0,5 do 1,5⁴, kdy řidič nemá pocit, že by řízení nezvládl ba právě naopak, řidič má v tuto chvíli posílenou sebedůvěru, přestává vnímat nebezpečí, více riskuje, jede rychleji a opakovaně se dopouští chyb.

Roku 2011 se konal evropský projekt SARTRE 4 (Antov et al., 2012), který se věnoval problematice alkoholu za volantem. Tato studie dokládá, že největší pravděpodobnost řízení pod vlivem alkoholu je u jedinců mezi 25 – 34 lety, a zpravidla u mužů. Zajímavým zjištěním je, že u osob bez jakéhokoli vzdělání se pravděpodobnost jízdy pod vlivem alkoholu zvyšuje až o neskutečných 132 %.

Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003) uvádí výzkum, který byl provedený v Institutu právní medicíny na Univerzitě v Salzburku. Tento výzkum přinesl zjištění, že řidiči po požití alkoholu velmi často přeceňují své skutečné dovednosti. Tyto řidiče je možné rozdělit do 2 skupin. První skupina má omezenou hladinu alkoholu (0,80 – 1,09 promile), kdy přestupky těchto řidičů bývají zpravidla ve spojitosti s oslavami, party či návštěvou diskotéky. Osobní problémy ani návyk na alkohol zde nemají důležitý vliv. Druhá skupina má již vyšší hladinu alkoholu, kdy jeho konzumace se děje často ve specifických seskupeních a zpravidla vykazuje určité rysy rituálu. Obvykle se zde vyskytují již osobní problémy, např. v rodině, ve vzdělání, v povolání či ve vztahu (Štikar, Hoskovec & Štikarová, 2003).

⁴ Riziko nehody je již 31x větší oproti minulým 2 příkladům. Pro zajímavost, nad 1,5 a více promile je riziko 128x větší.

Výzkum, který proběhl v Rakousku, dokládá, že 85 % řidičů (kteří byli zařazeni do doškolovacích kursů⁵) pije alkohol pro naladění pocitů spokojenosti či dobré nálady. Pouze omezený počet uvádí, že pijí alkohol kvůli tomu, aby zvládli své problémy či frustraci. Bylo zjištěno, že v této skupině se nachází lidé s nedostatečně rozvinutou osobností a alkohol má pak překrýt tyto osobnostní nedostatky, pocity méněcennosti či osamělosti. Tito řidiči mají bohužel tendenci často opakovat své chyby (Štikar, Hoskovec & Štikarová, 2003).

Grey, Triggs a Haworth (1989) doplňují, že existují důkazy, že stres a alkohol mohou významným způsobem ovlivnit agresivní chování při řízení. Naproti tomu se však zdá, že je k dispozici relativně málo informací o účincích jiných drog a nemocí na agresivní chování při jízdě motorovým vozidlem.

Kromě mladých řidičů a řidičů, kteří řídí pod vlivem alkoholu, jsou další problémovou skupinou řidiči senioři. Tento typ řidiče má sklon již k pomalejší a opatrnější jízdě. Senioři obecně velmi neradi riskují. Nevýhodou je, že u této kategorie řidičů dochází k postupnému zhoršování zdravotního stavu. Řidiči senioři mívají již pomalejší vnímání a ani myšlení není tak pružné jako za mlada. Také rozhodování a reakce mohou být buď opožděné, impulzivní anebo žádné. Může docházet k opomenutí či přehlédnutí důležitých podnětů. Pro seniory může být problematické také užívání léků, které ovlivňují koncentraci pozornosti. Avšak ubývající schopnosti nahrazují tito řidiči dlouholetou praxí a zkušenostmi (Havlík, 2013).

⁵ V Rakousku povinně nejméně čtyři skupinová sezení po 50 minutách.

Dostupné z: <https://www.cd.v.cz/reforma-pravnich-zakladu-pro-zdokonalovani-ridicu-v-rakousku/>

3 ŘIDIČI Z POVOLÁNÍ

Práce profesionálního řidiče klade zvýšené nároky na psychiku jedince. Tento typ řidičů je totiž vystaven psychické zátěži a stresu v drtivé většině pracovní doby. Z tohoto důvodu nemůže tuto psychicky náročnou profesi vykonávat každý. Havlík (2013) se domnívá, že u tohoto typu řidiče má klíčovou roli pozitivní motivace k práci a dlouholetá praxe, která leckdy dokáže překonat i některé nedostatky ve struktuře schopností a vlastností.

U profesionálních řidičů je větší pravděpodobnost, že se stanou účastníkem dopravní nehody (Lynn & Lockwood, 1998). Řidiči z povolání najedou oproti běžným řidičům daleko větší počet kilometrů, a to jak ve dne, tak i v noci, během jakéhokoliv počasí. Avšak zajímavým zjištěním je, že i když nevezmeme v potaz počet najetých kilometrů, přesto je pravděpodobnost dopravní nehody vyšší než u běžných řidičů „amatérů“ (Broughton, Baughan, Pearce, Smith & Buckle, 2003). Řidiči musejí naráz sledovat velkou spoustu informací, které musí umět správně zpracovat, jelikož při špatném vyhodnocení situace může dojít k dopravní nehodě. Avšak hlavní příčinou dopravních nehod u řidičů z povolání je především stres a únava (Cartwright, Cooper & Barron, 1996). Bylo zjištěno, že kromě stresu a únavy má velký vliv na nehodovost také zdravotní stav řidiče (Hakkanen & Summala, 2000).

3.1 Dopravněpsychologické vyšetření řidičů z povolání

Šucha et al. (2013) uvádí, že postupem času bylo v historii dopravní psychologie vypracováno hned několik metod pro posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel, které byly zpočátku zaměřené především na řidiče z povolání. Zpočátku převažovala výkonová složka jako základní psychická funkce, ale postupně se začal klást větší důraz na neméně důležitou oblast, a to na osobnostní charakteristiky.

V roce 2005 začal platit zákon 411/2005 § 87a bod 1) o povinném dopravněpsychologickém vyšetření řidičů z povolání. Praktičtí lékaři mají povinnost vydávat potvrzení o zdravotní způsobilosti či nezpůsobilosti řídit motorové vozidlo u držitelů skupin C, C+E, D, D+E a podskupin. Tomuto vyšetření podléhají ale také učitelé

autoškol, komisaři a dále osoby, které jsou doporučeny lékařem, policejním vyšetřovatelem, soudem anebo dokonce advokátem (Havlík, 2013).

Dopravněpsychologické vyšetření je podrobně popsáno v zákonu o silničním provozu č. 361/2000 Sb., konkrétně v § 87a, kde je uvedeno, že tomuto vyšetření se musí podrobit držitel řidičského oprávnění pro skupinu vozidel C1+E, C nebo C+E, který řídí nákladní automobil o maximální povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg či speciální automobil o maximální povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg. Může se jednat také o jízdní soupravu, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla či ze speciálního automobilu a přípojného vozidla, kdy maximální povolená hmotnost převyšuje opět 7 500 kg. Další kategorií tvoří řidiči, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění pro skupinu D1+E, D nebo D+E, zdali řídí motorové vozidlo, které je zařazené do některé z těchto uvedených skupin vozidel⁶.

Šucha et al. (2015) uvádí periodicitu vyšetření řidičů z povolání, kteří musí podstoupit dopravněpsychologické vyšetření před zahájením výkonu činnosti. Dále pak nejdříve půl roku před dovršením 50 let, avšak nejpozději v den narozenin a dále pak pravidelně každých 5 let. Havlík (2005) uvádí, že dopravněpsychologické vyšetření nebývá u řidičů z povolání velmi oblíbené. Většina těchto řidičů přichází s obavami, protože netuší, co je čeká a bojí se, že neuspějí. Podle tohoto autora platí, že až na pár výjimek vede bezúhonná, alespoň 5 letá praxe víceméně k dobrému psychologickému hodnocení.

V zákonu č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je uvedeno získávání a obnovování profesní způsobilosti v rámci dalšího vzdělávání a výcviku. „*Průkaz profesní způsobilosti řidiče se vydává řidičům, kteří úspěšně absolvovali zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a přezkoušení*“ (Šucha et al., 2013, 134). Řidič je povinen se účastnit zdokonalování odborné způsobilosti, pokud řídí motorové vozidlo a je držitelem skupiny C, C+E, D a D+E nebo podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E. Součástí zdokonalování odborné způsobilosti je vstupní školení a následně také pravidelná školení. Platnost průkazu profesní způsobilosti je pět let (Šucha et al., 2013).

^{6 6} Zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb., § 87a, Dopravněpsychologické vyšetření.

3.2 Osobnost profesionálních řidičů

Řidič by měl být ideálně jak tělesně, tak duševně zdravý. Podle Smékala (2002) můžeme osobnost definovat jako jedince se všemi jeho duševními a fyzickými vlastnostmi. Vytváří jednotu psychických procesů, stavů a vlastností a je tak souhrnem determinant prožívání a chování. Tento autor určuje šest základních složek osobnosti, jsou jimi stavba těla, temperament, dále zaměřenost, schopnosti, charakter a životní dráha.

Antušek (1998) se např. domnívá, že chování řidiče ovlivňuje převážně jeho temperament a charakter. Podle tohoto autora mají úspěšní řidiči vyrovnaný a zároveň silný typ nervové soustavy a navíc reagují rychle a přesně. Naopak problémoví řidiči mívají tendenci k nezodpovědnosti, neopatrnosti, impulzivitě, emocionální přecitlivělosti a někdy také k úzkostlivosti.

Jak uvádí Havlík (2005, 13), v osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí v první řadě „*vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, sebeovládání, přizpůsobivost, dále přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost*“. Součástí je ale například také altruismus, který je vyjádřený schopností myslet na ostatní a s nutností predikovat jejich chování. Řízení vozidla je tedy činnost, kdy jedinec musí neustále myslet nejenom za sebe, ale také za druhé. Řidič zkrátka musí počítat s případnými chybami druhých a musí umět předvídat.

Podle Bena et al. (1968) je během testování a výběru běžných i profesionálních řidičů nutné věnovat pozornost převážně takovým osobnostním charakteristikám jako je agresivita, emocionální stabilita, společenské přizpůsobení se, postoje jedince k předpisům, k příčinám nehod, ale i k dopravním orgánům. Pokud je jedinec schopen získat řidičské oprávnění, nehraje dále jeho inteligence při nehodovosti roli, nicméně, výsledky inteligenčních testů by se měly pohybovat alespoň v pásmu průměru. Havlík (2013, 16) doplňuje, že u profesionálních řidičů by se měla objevovat „*psychická vyváženost, přizpůsobivost, rozvážnost, obezřetnost, trpělivost, rozhodnost, samostatnost, spolehlivost, odpovědnost a předvídavost*“.

Zajímavý pohled na věc uvádí Havlík (2013) v rámci určitých složek osobnosti řidiče, které mohou být zvýrazněné anebo naopak potlačené. Jedná se např. o typ vozidla (osobní, sportovní, kamion apod.), dále specifický druh dopravy (nákladní, autobusová, aj.), a dopravní prostředí (husté, přiměřené, atd.). Co se týče typu vozidla, tak tento autor (2013) se domnívá, že např. luxusní velké auto je obrazem určitého sociálního postavení,

životního stylu či svobody. Řidič terénního vozu s mohutnými koly si může tímto způsobem vyvažovat komplex méněcennosti a umocňovat si tak pocity dominance, moci či síly, jelikož u něj vzroste sebedůvěra.

V rámci druhu dopravy se ukázalo, že několikaletou praxí řidičského povolání u stejného druhu dopravy se posilují určité vlastnosti, které jsou velmi důležité pro bezpečnou jízdu. Např. u řidičů linkové autobusové dopravy postupně roste smysl pro povinnost, zodpovědnost a zároveň se zlepšuje frustrační tolerance a sebeovládání. Dále se řidiči kamionů postupně stávají přizpůsobivější, vytrvalejší i trpělivější (Havlík, 2013). Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003) k tomu doplňují, že řada psychologických výzkumu ukázala, že řidiči, kteří po dlouhou dobu neměli žádnou nehodu, byli obecně víc ukáznění, vyrovnaní, rozvážní, rozhodní, vytrvalí a přizpůsobiví oproti řidičům, kteří za sebou měli větší počet nehod.

VÝZKUMNÁ ČÁST

4 VÝZKUMNÝ PROBLÉM

Výzkumným problémem práce je empiricky ověřit, zda se osobnost řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, statisticky významně liší od osobnosti řidičů z povolání s bezproblémovým průběhem praxe. Výzkumnou otázkou práce je zjistit, zda souvisí osobnostní faktory s rizikovým či bezpečným dopravním chováním řidičů. Cílem práce je identifikovat rizikové a protektivní osobnostní rysy řidičů motorových vozidel. V této práci jsou stanoveny dva dílčí výzkumné cíle, které jsou značeny C1 a C2.

C1: Zjistit, zda u rizikových řidičů a řidičů z povolání existují statisticky významné rozdíly v dimenzích osobnosti dotazníku 16 PF.

C2: Zjistit, zda se rizikovní řidiči a řidiči z povolání statisticky významně liší v dimenzi živosti (F), zásadovosti (G), ustrašenosti (O), otevřenosti ke změnám (Q1), napjatosti (Q4), extraverci (EX) a úzkostnosti (AX).

Ve výzkumné části bakalářské diplomové práce je pomocí Cattellova osobnostního dotazníku (16 PF) zkoumána problematika osobnostních rysů rizikových řidičů a bezproblémových řidičů z povolání. Tato část vychází z teoretických poznatků, které se týkají především dopravněpsychologického vyšetření a osobnosti rizikových a profesionálních řidičů.

Předpoklad výzkumu této práce se opírá o výsledky výzkumů, které byly na toto téma již uskutečněny. Již v roce 1940 si Selling všiml vztahu mezi osobností a rizikovým řízením vozidel. Selling u svých psychiatrických pacientů nacházel v anamnéze častější výskyt dopravních nehod (Selling, 1940).

Je dokázáno, že v osobnosti bezproblémového řidiče stojí v popředí v první řadě „*vyrovnaná struktura, emotivní stabilita, sebeovládání, přizpůsobivost, dále přiměřená sebedůvěra, odolnost vůči stresu, svědomitost a spolehlivost*“. Součástí je ale například také altruismus, který je vyjádřený schopností myslet na ostatní a s nutností predikovat jejich chování (Havlík, 2005, 13). Tento autor (2005) dále uvádí, že naopak rizikovní řidiči vykazují znaky agresivity, bezohlednosti a potřebu prosadit se. V rámci Vavrikovy studie (Vavrik, 1997, in Zaoral et al., 2010) se dospělo k obdobným rizikovým vlastnostem

řidičů, které jsou určeny vysokou mírou dominance, sebevědomím a sklonem k předvádění se. Podle Hanzlíkové (2004, in Šucha et al., 2013) patří mezi dominantní vlastnosti rizikových a nebezpečných řidičů také nízká odpovědnost za vlastní činy, emocionální labilita, nízká frustrační tolerance, hostilita, nízká sebekontrola a sklon k agresivitě.

Podle Havlíka (2013), v dopravním charakteru problémového řidiče stojí převážně nepřizpůsobivé a zároveň riskantní chování. Tento řidič se také vícekrát dopouští vážných přestupků nebo dokonce nehod, dále jezdí pod vlivem alkoholu či drog a zároveň postrádá schopnost učit se ze svých minulých zkušeností. Tento autor (2013, 19) doplňuje další výčet osobnostních vlastností, mezi které patří např. „*nepřizpůsobivost, riskantní chování, impulzivita, vznětlivost, úzkostnost, neodpovědnost, závislost, agresivita, egoismus, náladovost, přecitlivělost, nesvědomitost, neopatrnost*“ a mnoho dalších.

Svoboda (2005) se domnívá, že co se týče Cattellova dotazníku, tak s řízením mohou souviset také faktor extravertze a úzkosti. Výzkum zaměřený na úzkost řidičů provedli např. Dula, Adams, Miesner a Leonard (2010). Zjistilo se, že úzkost souvisí s celou řadou nebezpečného chování při řízení. Vyšší úroveň úzkosti byla spojována s vyšší úrovní nebezpečné jízdy. Co se týče výše zmiňované extravertze, tak pozitivní korelaci extravertze a dopravních nehod potvrdila také studie Lajunena (2001).

5 TYP VÝZKUMU A POUŽITÉ METODY

K dosažení výše uvedeného výzkumného cíle této práce byl zvolen kvantitativní typ výzkumu. Veškerá data pocházejí z dopravěpsychologických vyšetření řidičů konaných v letech 2015 – 2019 u akreditovaného dopravního psychologa.

Data obsahují odpovědi rizikových řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, a to nejčastěji z důvodu rychlé jízdy, řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek nebo dosažení celkového počtu 12 bodů. Druhou skupinu tvořili odpovědi profesionálních řidičů neboli řidičů z povolání, kteří mají bezproblémovým průběhem praxe. V této skupině převažovali řidiči s řidičským oprávněním pro skupinu motorových vozidel C+C1+E, což je oprávnění pro řízení nákladního auta.

5.1 Testové metody

U všech řidičů byl použit standardizovaný Cattellův osobnostní dotazník 16 PF. Tento dotazník byl poskytnut akreditovaným dopravním psychologem, byl využit pod supervizí tohoto psychologa, a to pouze k výzkumným účelům práce. Z tohoto důvodu není možné dotazník zveřejnit.

Dotazník 16 PF obsahuje 185 tvrzení, které dohromady tvoří 16 primárních osobnostních faktorových škál. U všech 185 položek respondent vyjadřuje křížkem svůj souhlas či nesouhlas, tedy možnost výběru „ano“ a „ne“. U tohoto testu je také možnost výběru odpovědi „?“ . Doba administrace trvá maximálně 50 minut, nicméně respondenti nejsou časově nijak limitováni.

Příručka 16 PF uvádí, že primární faktory (resp. škály) byly původně značeny pouze písmeny (např. faktor A, B, C...); nicméně nyní navíc poskytuje pojmy běžného jazyka pro značení každé škály. Škály jsou svou povahou bipolární, což znamená, že vysoké a nízké skóre mají odlišný význam. Nízké skóre se vykytuje na levé straně a vysoké skóre naopak na pravé straně. Každá škála obsahuje 10 až 15 položek (Russell & Karol, 1997). Přehled 16 primárních škál shrnuje Tabulka 5.1.

Tab. 5.1: Primární faktory dotazníku 16 PF

Zkratka	Primární faktor	Nízké skóre (-)	Vysoké skóre (+)	α
A	Vřelost	Neosobní, odměřený	Vřelý, společenský	0,69
B	Usuzování	Konkrétní	Abstraktní	0,77
C	Emocionální stabilita	Emocionálně nestálý	Emocionálně stabilní	0,78
E	Dominance	Submisivní	Dominantní, asertivní	0,66
F	Živost	Vážný, opatrný	Spontánní, živý	0,72
G	Zásadovost	Nekonformní	Zásadový	0,75
H	Sociální smělost	Plachý, nesmělý	Dobrodružný, smělý	0,85
I	Senzitivita	Utilitářský, objektivní	Senzitivní, vnímavý	0,77
L	Ostražitost	Důvěřující, nepodezřívavý	Obezřetný, podezřívavý	0,74
M	Snivost	Realistický, praktický	Snivý, imaginativní	0,74
N	Uzavřenost	Přímý, přirozený	Uzavřený, nepřístupný	0,75
O	Ustrašenost	Sebejistý, bezstarostný	Ustrašený	0,78
Q1	Otevřenost ke změnám	Tradicionalistický	Experimentující	0,64
Q2	Soběstačnost	Orientovaný na skupinu	Soběstačný, samotářský	0,78
Q3	Perfekcionismus	Neprecizní, flexibilní	Perfekcionista	0,71
Q4	Tenze	Uvolněný, klidný	Napjatý, netrpělivý	0,76

Pozn.: ve sloupci α jsou uvedeny hodnoty koeficientu reliability (Cronbachova α) uvedené v příručce k metodě.

Zdroj: Cattell (1997) in Russell & Karol (1997).

16 PF dále obsahuje kromě primárních faktorů také globální faktory, což je sada pěti škál spojující příbuzné primární faktory do globálních faktorů osobnosti. Globální faktory byly původně nazývány jako faktory druhého řádu a obdobně primární faktory jako faktory prvního řádu. Tabulka 5.2 shrnuje přehled 5 globálních faktorů Cattellova dotazníku.

Tab. 5.2: Globální faktory dotazníku 16 PF

Zkratka	Globální faktor	Nízké skóre (-)	Vysoké skóre (+)
EX	Extraverze	Introvertovaný	Extrovertovaný
AX	Úzkostnost	Nízká úzkostnost	Vysoká úzkostnost
TM	Strnulost	Přístupný, otevřený	Tvrdohlavý, strnulý
IN	Nezávislost	Přízpůsobivý, nesobecký	Nezávislý, přesvědčivý
SC	Sebekontrola	Neovládající se	Ovládající se

Zdroj: Cattell (1997) in Russell & Karol (1997).

Cattellův osobnostní dotazník využívá stenové skórovací škály, kdy stenové skóre se pohybuje v rozmezí 1 – 10, s průměrem 5,5 a standardní odchylkou 2. Rozsah stenů od 4 do 7 se považuje za průměr. Stenový skór 4 se považuje za nízký průměr a stenový skór 7 za vysoký průměr (Russell & Karol, 1997).

Allen (2015) uvádí, že v klinické psychologii se Cattellův osobnostní dotazník využívá především k diagnostice delikvencí a problémů s chováním, úzkosti, neuróz, ale např. také k alkoholismu a závislosti na drogách. Osobnostní dotazník 16 PF byl zvolen také z toho důvodu, jelikož je adaptovaný na české podmínky a vzhledem k vysokému počtu faktorů popisuje osobnost podrobněji a komplexněji než např. velmi známý osobnostní dotazník Big Five. Test 16 PF je navíc oproti testu Big Five starší, navíc čtyři z pěti současných rysů Big Five byly již popsány v Cattellově knize z roku 1957. To by mohlo znamenat, že v praxi je 16 PF také mnohem víc ověřený (Cattell & Mead, 2008). Obdobné a podrobnější informace v rámci srovnání 16 PF a Big Five uvádí ve svém výzkumu např. autoři Rossier, Meyer de Stadelhofen & Berthoud (2004).

5.2 Formulace hypotéz ke statistickému testování

Hlavním cílem bakalářské diplomové práce je identifikovat rizikové a protektivní osobnostní rysy řidičů motorových vozidel, případně také identifikace rizikových faktorů. Tato identifikace se týká řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění a profesionálních řidičů z povolání.

V rámci studia literatury (Štikar, Hoskovec, Štikarová, 2003; Svoboda, 2005; Šucha et al., 2013; Havlík, 2013) se zaměříme na vybrané dimenze Cattellova dotazníku 16 PF. Bude se konkrétně jednat o dimenzi živosti (F), zásadovosti (G), ustrašenosti (O), dále otevřenosti ke zkušenosti (Q1), napjatosti (Q4), extraverzi (EX) a úzkostnosti (AX). Za těmito účely budou testovány tyto hypotézy:

H1: Rizikovní řidiči dosahují v dimenzi živosti (F) vyššího skóru oproti řidičům z povolání.

H2: Rizikovní řidiči dosahují v dimenzi zásadovosti (G) nižšího skóru oproti řidičům z povolání.

H3: Rizikovní řidiči dosahují v dimenzi ustrašenosti (O) vyššího skóru oproti řidičům z povolání.

H4: Rizikovní řidiči dosahují v dimenzi otevřenosti ke změnám (Q1) vyššího skóru oproti řidičům z povolání.

H5: Rizikovní řidiči dosahují v dimenzi napjatosti (Q4) vyššího skóru oproti řidičům z povolání.

H6: Rizikovní řidiči dosahují v dimenzi extraverzi (EX) vyššího skóru oproti řidičům z povolání.

H7: Rizikovní řidiči dosahují v dimenzi úzkostnosti (AX) vyššího skóru oproti řidičům z povolání.

6 SBĚR DAT A VÝZKUMNÝ SOUBOR

Vzhledem k povaze výzkumu byl zvolen výběr vzorku z populace metodou záměrného (účelového) výběru přes instituci. Sesbíraná data respondentů pocházejí z dopravněpsychologických vyšetření, které se konaly v letech 2015 – 2019 u akreditovaného dopravního psychologa Ministerstva dopravy ČR.

Výzkumný soubor tvoří celkem 178 řidičů motorových vozidel, kteří byli rozděleni do 2 skupin, a to rizikovní řidiči a řidiči z povolání. Z celého souboru byl vyřazen pouze jeden respondent, který měl profesní osvědčení pro skupinu C+C1+E a zároveň mu byl odebrán řidičský průkaz. Řidiči, kteří pozbyli řidičské oprávnění na min. 6 měsíců v rámci zákazu řízení motorových vozidel a dále vybodovaní řidiči spadají do kategorie rizikových řidičů. Těchto řidičů je celkem 113.

Zbýlých 65 profesionálních řidičů tvoří druhou kategorii, a to kontrolní skupinu řidičů z povolání. Drtivou většinu řidičů z povolání tvoří kategorie řidičů, kteří mají řidičské oprávnění pro skupinu vozidel C+C1+E (nákladní auto), několik výjimek představují také řidiči autobusu (skupina D). Důvodem výběru této kontrolní skupiny je předpoklad, že profesionální řidiči mají bezproblémový průběh řidičské praxe, na rozdíl od všech rizikových řidičů, kteří mají minimálně 1 záznam ve výpisu z evidenční karty řidičů.

Všichni tito řidiči vykonali ze zákona povinné dopravněpsychologické vyšetření a zároveň byl u všech použit osobnostní dotazník 16 PF (Cattell). Dotazník byl u respondentů realizovaný formou tužka – papír. Údaje z protokolů respondentů byly poté převedeny a zpracovány v programu Psychosoft⁷, který slouží k ulehčení administrace a především k vyhodnocování testů. Ukázkový anonymní vzor výstupu dotazníku 16 PF je uvedený v Příloze č. 5 této práce.

Věkové rozmezí respondentů bylo 18 – 73 let. Drtivou většinu výzkumného souboru tvoří muži, konkrétně jde o 163 z celkových 178 řidičů. Z toho tedy vyplývá, že ve výzkumném souboru je pouze 15 řidiček, kdy dvanácti z nich bylo odebráno řidičské

⁷ <http://www.psychosoft.cz/Default.aspx>

oprávnění a pouze tři ženy z výzkumného souboru jsou řidičkami z povolání. Deskriptivní charakteristiky respondentů najdeme v Tabulce 6.1.

Tab. 6.1: Deskriptivní charakteristiky respondentů

	Rizikovní řidiči	Řidiči z povolání
Věkové rozmezí v letech	18-73	23-68
Průměrný věk v letech	40,2	45,4
Počet mužů	101	62
Počet žen	12	3
Počet respondentů celkem	113	65

Zdroj: vlastní zpracování

6.1 Etické hledisko a ochrana soukromí

Při získávání dat pro účely této práce se nepracovalo přímo s respondenty výzkumu, ale již s výsledky jejich protokolů. Data byla obdržena v elektronické podobě, kde byla původně uvedena jména respondentů. Jakmile bylo zjištěno, z jakého důvodu (odebrání ŘP nebo z důvodu povolání) respondent absolvoval dopravněpsychologické vyšetření, byl namísto jména přiřazen pouze číselný kód.

Datový soubor obsahuje důvod dopravněpsychologického vyšetření (zákaz nebo z povolání), pohlaví a věk všech respondentů. Následně se tedy nepracovalo s žádnými údaji, podle kterých by bylo možné danou osobu identifikovat či jakýmkoli jiným způsobem dohledat. V tomto případě se tedy jednalo o anonymizovaný údaj, který definuje zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů v § 4 písm. c). Z toho vyplývá, že se nejedná o zákonem chráněné osobní či citlivé údaje, které zmíněný zákon uvádí v § 4 písm. a), b), a tudíž nehrozí jakékoli poškození respondentů.

7 PRÁCE S DATY A JEJÍ VÝSLEDKY

Tato kapitola je věnována všem poznatkům, které byly získány od respondentů. Získané údaje byly vyhodnoceny statistickým programem Statistica. Pro zjištění statisticky významných (signifikantních) rozdílů v aritmetických průměrech dvou proměnných byl použit t-test pro dva nezávislé výběry.

7.1 Výsledky ověření platnosti statistických hypotéz

Ke splnění cíle této práce byly stanoveny hypotézy, jejichž ověření potvrdí, zda u rizikových řidičů a řidičů z povolání existují statisticky významné rozdíly ve vybraných dimenzích dotazníku 16 PF⁸. Konkrétně se jednalo o dimenzi živosti (F), zásadovosti (G), ustrašenosti (O), dále otevřenosti ke zkušenosti (Q1), napjatosti (Q4), extraverci (EX) a úzkostnosti (AX). Platnost hypotéz byla ověřena pomocí t-testu pro dva nezávislé výběry. Pozornost bude věnována výsledkům, které byly statisticky významné na hladině 5 % ($\alpha = 0,05$). Výsledky statistického srovnání jsou uspořádány do Tabulky 7.1.

Tab. 7.1: Výsledky t-testu vybraných dimenzí dotazníku 16 PF

Dimenze	t	df	p	d
F	2,733	176	0,007	0,425
G	-0,701	176	0,485	-0,109
O	0,604	176	0,547	0,094
Q1	1,816	176	0,071	0,282
Q4	0,505	176	0,614	0,078
EX	2,560	176	0,011	0,398
AX	0,714	176	0,476	0,111

Pozn.: sloupec t obsahuje hodnotu testové statistiky t-testu. Sloupec df obsahuje stupně volnosti. Sloupec d obsahuje hodnotu míry účinku, tedy rozdílů průměrů vydělený společnou směrodatnou odchylkou. Tučně jsou zvýrazněny dimenze, u kterých byly nalezeny statisticky významné rozdíly, a jejich p-hodnoty.

Zdroj: vlastní výpočty v programu Statistica.

⁸ Viz kapitola 5.2.

Z těchto výsledků vyplývá, že na hladině významnosti 5 % existuje statisticky významný rozdíl mezi rizikovými řidiči a řidiči z povolání pouze ve dvou dimenzích. Konkrétně v dimenzi **živosti (F)**, kde hodnota $p = 0,007$ a v dimenzi **extraverze (EX)**, kde hodnota $p = 0,011$. Výsledky t-testu pro porovnání průměru mezi skupinou rizikových řidičů (R) a řidičů z povolání (P) najdeme v následující Tabulce 7.2.

Tab. 7.2: Výsledky t-testu pro porovnání průměru mezi skupinami

Dimenze	Průměr		Sm. odchylka	
	R	P	R	P
F	5,58	5,00	1,34	1,37
G	6,12	6,29	1,70	1,23
O	4,75	4,65	1,18	1,04
Q1	5,02	4,55	1,66	1,60
Q4	3,60	3,48	1,61	1,55
EX	6,23	5,58	1,72	1,43
AX	4,09	3,94	1,41	1,25

Pozn.: R = rizikovní řidiči; P = profesionální řidiči.

Zdroj: vlastní výpočty v programu Statistica.

Z těchto výsledků vyplývá, že rizikovní řidiči skórovali v dimenzi živosti (F) v průměru výše, což znamená, že jsou živější a spontánnější oproti řidičům z povolání, kteří jsou tudíž vážnější a opatrnější. Rizikovní řidiči dosahovali konkrétně v této dimenzi skóru 5,58 a řidiči z povolání dosahovali průměrného skóru 5,00 (na desetibodové škále).

Co se týče dimenze extraverze (EX), tak rizikovní řidiči opět dosahovali v průměru vyššího skóre, než řidiči z povolání. Rizikovní řidiči dosahovali v této dimenzi skóru 6,23 a řidiči z povolání dosahovali skóru 5,58 (na desetibodové škále). To znamená, že rizikovní řidiči jsou v porovnání s řidiči z povolání více extrovertní a řidiči z povolání tudíž inklinují spíše k introverzi.

H1: přijímáme. Potvrdil se statisticky významný rozdíl v dimenzi **živosti (F)** u rizikových řidičů a řidičů z povolání, kde $p = 0,007$.

H2: nemůžeme přijmout. Hodnota $p = 0,485$; tudíž se nepotvrdil statisticky významný rozdíl v dimenzi zásadovosti (G) u rizikových řidičů a profesionálních řidičů.

H3: nemůžeme přijmout. Hodnota $p = 0,547$; tudíž se nepotvrdil statisticky významný rozdíl v dimenzi ustrašenosti (O) u rizikových řidičů a profesionálních řidičů.

H4: nemůžeme přijmout. Hodnota $p = 0,071$; tudíž se nepotvrdil statisticky významný rozdíl v dimenzi otevřenosti ke změnám (Q1) u rizikových řidičů a profesionálních řidičů.

H5: nemůžeme přijmout. Hodnota $p = 0,614$; tudíž se nepotvrdil statisticky významný rozdíl v dimenzi napjatosti (Q4) u rizikových řidičů a profesionálních řidičů.

H6: přijímáme. Potvrdil se statisticky významný rozdíl v dimenzi **extraverze (EX)** u rizikových řidičů a řidičů z povolání, kde $p = 0,011$.

H7: nemůžeme přijmout. Hodnota $p = 0,476$; tudíž se nepotvrdil statisticky významný rozdíl v dimenzi úzkostnosti (Q4) u rizikových řidičů a profesionálních řidičů.

Z těchto výsledků t-testu je tedy patrné, že rizikovní řidiči a řidiči z povolání se statisticky významně liší pouze ve dvou dimenzích dotazníku 16 PF z celkem 7 zvolených dimenzí (hypotézy H1 – H7). Avšak zajímavým zjištěním je, že větší počet statisticky významných rozdílů byl nalezen překvapivě v ostatních dimenzích tohoto dotazníku, které jsou zaznamenány v následující Tabulce 7.3.

Tab. 7.3: Výsledky t-testu ostatních dimenzí dotazníku 16 PF

Dimenze	t	df	p	d
A	1,349	176	0,179	0,210
B	0,103	176	0,918	0,016
C	-0,428	176	0,669	-0,066
E	2,979	176	0,003	0,463
H	2,624	176	0,009	0,408
I	0,645	176	0,520	0,100
L	-0,426	176	0,671	-0,066
M	-0,428	176	0,669	-0,066
N	-2,581	176	0,011	-0,401
Q2	-1,952	176	0,052	-0,303
Q3	1,023	176	0,308	0,159
TM	-1,435	176	0,153	-0,223
IN	3,327	176	0,001	0,517
SC	-0,413	176	0,680	-0,064

Pozn.: sloupec t obsahuje hodnotu testové statistiky t-testu. Sloupec df obsahuje stupně volnosti. Sloupec d obsahuje hodnotu míry účinku, tedy rozdílů průměrů vydělený společnou směrodatnou odchylkou. Tučně jsou zvýrazněny dimenze, u kterých byly nalezeny statisticky významné rozdíly, a jejich p-hodnoty.

Zdroj: vlastní výpočty v programu Statistica.

Podle výsledků v Tabulce 7.3 je patrné, že na hladině významnosti 5 % existuje statisticky významný rozdíl mezi rizikovými řidiči a řidiči z povolání ve čtyřech dimenzích. Konkrétně se jedná o rozdíl v dimenzi **dominance (E)**, kde hodnota $p = 0,003$; dále v dimenzi **plachosti (H)**, kde hodnota $p = 0,009$. Statisticky významný rozdíl byl nalezen také v dimenzi **uzavřenosti (N)**, kde hodnota $p = 0,011$ a v dimenzi **přízpůsobivosti (IN)**, kde hodnota $p = 0,001$. Výsledky t-testu pro porovnání průměru mezi skupinou rizikových řidičů (Z) a řidičů z povolání (P) najdeme v následující Tabulce 7.4.

Tab. 7.4: Výsledky t-testu pro porovnání průměru mezi skupinami u ostatních dimenzí

Dimenze	Průměr		Sm. odchylka	
	R	P	R	P
A	5,79	5,42	1,83	1,66
B	4,70	4,68	1,38	1,38
C	6,55	6,63	1,21	1,27
E	5,50	4,68	1,71	1,90
H	6,03	6,74	1,85	1,68
I	4,89	4,74	1,62	1,41
L	5,70	5,80	1,55	1,47
M	4,23	4,32	1,50	1,19
N	4,95	5,55	1,63	1,28
Q2	4,66	5,15	1,57	1,68
Q3	6,22	5,94	1,84	1,66
TM	6,35	6,68	1,49	1,36
IN	4,92	5,77	1,74	1,57
SC	6,35	6,45	1,56	1,17

Pozn.: R = rizikovní řidiči; P = profesionální řidiči.

Zdroj: vlastní výpočty v programu Statistica.

Z těchto výsledků vyplývá, že rizikovní řidiči skórovali v dimenzi dominance (E) v průměru výše, což znamená, že jsou oproti řidičům z povolání více dominantní. Rizikovní řidiči dosahovali konkrétně v této dimenzi skóru 5,50 a řidiči z povolání dosahovali průměrného skóru 4,68 (na desetibodové škále).

Za povšimnutí stojí také statisticky významný rozdíl v dimenzi plachosti (H), kde řidiči z povolání skórovali níže oproti rizikovým řidičům, tzn., že profesionální řidiči

inklinují k plachosti a nesmělosti více než rizikovní řidiči, kteří jsou naopak smělí, dominantní a dobrodružní. Profesionální řidiči dosahovali v této dimenzi průměrného skóru 6,74 a rizikovní řidiči dosahovali v porovnání průměrného skóru 6,03.

Co se týče dimenze uzavřenosti (N), tak řidiči z povolání zde dosahovali vyššího skóru oproti rizikovým řidičům. Profesionální řidiči dosahovali v této dimenzi skóru 5,55 a rizikovní řidiči dosahovali průměrného skóru 4,95. Z toho vyplývá, že profesionální řidiči jsou uzavřenější a nepřístupnější oproti rizikovým řidičům, kteří jsou naopak přímí a přístupní.

Poslední statisticky významný rozdíl byl nalezený v dimenzi přizpůsobivosti (IN), kdy řidiči z povolání dosahovali v průměru vyššího skóre než rizikovní řidiči, a to konkrétně skóru 5,77. Rizikovní řidiči měli v této dimenzi průměrný skór 4,92. To znamená, že profesionální řidiči jsou přizpůsobivější a rizikovní řidiči naopak nezávislí.

8 DISKUZE

Cílem práce bylo identifikovat rizikové a protektivní osobnostní rysy řidičů motorových vozidel. Ke splnění cíle této práce byly stanoveny hypotézy, jejichž ověření mělo potvrdit, zda se rizikovní řidiči statisticky významně liší v osobnostních charakteristikách od profesionálních řidičů z povolání. Výsledky práce naznačují určité rozdíly v osobnostních profilech řidičů s odebraným řidičským oprávněním a řidičů z povolání.

V rámci sedmi zvolených hypotéz byly u respondentů nalezeny statisticky významné rozdíly ve dvou dimenzích Cattellova dotazníku osobnosti. Odlišnost byla potvrzena konkrétně v dimenzi **živosti a extraverze**. Rizikovní řidiči, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, jsou v porovnání živější a extrovertnější než řidiči z povolání. Např. výsledky studie Lajunena (2001) potvrdily, že extraverze pozitivně koreluje s dopravními nehodami. K obdobným výsledkům došli v izraelské studii také Lev, Hershkovitz a Yechiam (2008), kdy byla naměřena vyšší míra extraverze u osob, které byly za svou jízdu trestány, ve srovnání s osobami bez pokut. Pro ostatní hypotézy se nepotvrdily statisticky významné rozdíly.

Avšak rizikovní řidiči se oproti profesionálním řidičům odlišovali v jiných dimenzích, pro které nebyly stanoveny hypotézy. Rozdíl se vyskytl konkrétně v tom, že rizikovní řidiči jsou více dominantní či asertivní, dobrodružní, přímí a smělí. Kupříkladu Vavrik (1997, in Zaoral et al., 2010) ve výsledcích své studie poukazuje na rizikové vlastnosti řidiče, a to především na vysokou míru dominance.

Podle Zaorala et al. (2010) by se měla věnovat zvýšená pozornost také tendenci k dobrodružnosti a vyhledávání vzrušení (sensation seeking), což jsou další rizikové faktory, které velmi ovlivňují řízení. S tím názorem souhlasí také Šucha (2013), podle kterého může být příkladem takového chování např. rychlá jízda nebo řízení pod vlivem návykových látek. Výzkumy dokázaly, že existuje pozitivní korelace mezi sensation seeking a počtem nehod řidičů. Také Rosenbloom (2003) uvádí, že jeden z hlavních bodů sensation seeking je právě vyhledávání dobrodružství.

Tyto výsledky by mohly poukazovat na to, že výše zmíněné osobnostní charakteristiky rizikových řidičů souvisí s důvody odebrání jejich řidičského průkazu. To by znamenalo, že dimenze jako **živost, dominance či asertivita, dále dobrodružnost, extraverte, smělost** by mohly být chápány jako rizikové faktory řidičů. To by mohlo mít souvislost také s tím, že řidiči s těmito osobnostními charakteristikami pravděpodobně jezdí rychle, agresivně, neopatrně, pod vlivem alkoholu nebo návykových látek apod. Může to být tedy jeden z důvodů, na základě kterého jim je poté odebráno řidičské oprávnění. Z toho také vyplývá, že mají více záznamů ve výpisu z evidenční karty řidiče oproti profesionálním řidičům.

Naopak výsledky skóre řidičů z povolání v dimenzi **introverze, plachosti, vážnosti, uzavřenosti a přizpůsobivosti** mohou poukazovat na skutečnost, že tito řidiči dodržují pravidla silničního provozu. U těchto řidičů se objevuje **opatrnost, zdrženlivost, plachost, přizpůsobivost, nesmělost a vstřícnost**. Tyto faktory by mohly být brány jako protektivní faktory. Také Havlík (2013) souhlasí s názorem, že u profesionálních řidičů by se měla objevovat především přizpůsobivost, psychická vyváženost, rozvážnost, obezřetnost, trpělivost a předvídavost. S tímto tvrzením souhlasí také Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003), kteří doplňují, že řidiči, kteří po dlouhou dobu neměli žádnou nehodu, byli obecně víc přizpůsobiví, ukáznění, vyrovnaní a rozvážní oproti řidičům, kteří za sebou měli větší počet nehod.

Z těchto osobnostních charakteristik vyplývá, že u profesionálních řidičů je větší pravděpodobnost, že jim nebude odebrán řidičský průkaz. Řidiči z povolání mají často dlouholetou bezproblémovou praxi, tudíž mívají obecně minimum přestupků ve výpisu z evidenční karty řidiče, oproti rizikovým řidičům. Avšak bylo zjištěno, že u řidičů z povolání přesto dochází mnohem častěji k dopravním nehodám. Nicméně hlavní příčinou dopravních nehod u řidičů z povolání nejsou pravděpodobně jejich rizikové osobnostní charakteristiky. Podle výzkumů je hlavním faktorem především stres a únava (Cartwright, Cooper & Barron, 1996). De Vries a Van Heck (2002) navíc doplňují, že větší tendenci k únavě mají lidé s nižším skórem extraverte, což se v této práci u profesionálních řidičů také potvrdilo.

Otázkou zůstává, proč se ve výzkumu nepotvrdilo zbylých pět hypotéz. Statisticky významné rozdíly nebyly nalezeny v dimenzi **zásadovosti, ustrašenosti, dále otevřenosti ke změnám, napjatosti a úzkostnosti**. Dimenze napjatosti a ustrašenosti jsou primární faktory, které spadají do globálního faktoru úzkostnosti (Russell & Karol, 1997). To

znamená, že pokud nevyšly statisticky významné rozdíly v primárních škálách ustrašenosti a napjatosti, tak dává smysl, že nemohl vyjít signifikantní rozdíl v globálním faktoru anxiety.

Co se týče dimenze otevřenosti ke změnám, tak se domnívám, že důvodem by mohl být vyšší průměrný věk respondentů. U rizikových řidičů byl průměrný věk 40 let a u profesionálních řidičů ještě o něco vyšší, a to 45 let. Myslím si, že to je hlavní důvod, který by mohly hrát roli v dimenzi otevřenosti ke změnám, která se projevuje např. určitou mírou liberálnosti, ochotou experimentovat a vyhledávat nové zážitky. Naopak u starších jedinců se obecně objevuje spíše konzervatismus, usedlost či ulpívání na tradicích. Tudíž jsem přesvědčena, že kdyby byl větší věkový rozdíl mezi oběma skupinami (tzn., kdyby např. průměrný věk rizikových řidičů byl nižší a průměrný věk profesionálních řidičů vyšší), pak je dost pravděpodobné, že by se statisticky významný rozdíl v dimenzi otevřenosti ke změnám potvrdil.

S tímto názorem souhlasí také Řeháková (2005), která provedla analýzu dat, která byla získána v Evropském sociálním výzkumu v roce 2002. Z výsledku výzkumu je patrné, že obecně se v zemích se zvyšujícím věkem zvyšuje míra konzervativního typu a klesá míra otevřenosti ke změně. Tyto výsledky se navíc potvrdily také u dat pro Českou republiku. Dále bylo v této analýze zjištěno, že až do věku 24 let je míra otevřenosti ke změnám nejvyšší a s rostoucím věkem postupně klesá a naopak se u jedinců zvyšuje míra konzervatismu. Také Costa a McCrae realizovali výzkum v roce 2000 v Německu, Anglii, Španělsku, České republice a Turecku. Taktéž z těchto výsledků vyplývá, že otevřenost ke změně v závislosti na věku postupně ubývá. Toto zjištění se potvrdilo u respondentů staršího věku z České republiky, Turecka a Španělska (McCrae et. al., 2000, in Blatný a kol., 2010).

Limity práce pozorují v tom, že všichni respondenti se účastnili dopravněpsychologického vyšetření, tudíž byli motivováni dosáhnout co nejlepšího výsledku. Profesionální řidiči především z toho důvodu, aby mohli dále bez problému pokračovat ve své profesi řidiče. Rizikovní řidiči pro změnu proto, aby jim byl po co možná nejkratší době navrácen řidičský průkaz a mohli opět začít řídit. To pak mohlo mít vliv na výsledky v rámci sebeposuzovacího dotazníku. Respondenti mohli mít tendenci se stylizovat a odpovídat sociálně žádoucím způsobem. To by znamenalo, že respondenti nemuseli být ve svých odpovědích zcela upřímní. Mohlo dojít také k tomu, že respondent nemusel porozumět některým otázkám a dopouštěl se chyb při posuzování svých názorů.

Domnívám se, že také z tohoto důvodu se neprokázaly signifikantní rozdíly v ostatních hypotézách.

I přes uvedené limity jsem přesvědčena, že výsledky této práce navazují na výsledky dřívějších výzkumů na toto téma. Výzkumný cíl práce byl naplněn, jelikož byly prokázány některé typy rizikových a protektivních faktorů u řidičů s odebraným řidičským oprávněním a bezpečných řidičů z povolání. Na základě výsledků můžeme tedy konstatovat, že rizikovní řidiči, kteří mají zákaz řízení, a tudíž odebrané řidičské oprávnění, mají mírně odlišnou strukturu osobnosti od bezpečných, profesionálních řidičů. Tuto odlišnost můžeme postihnout pomocí použitého osobnostního dotazníku 16 PF.

Výsledky práce potvrzují dřívější výzkumná zjištění, že rizikovní řidiči, kteří mají z nějakého důvodu odebrané řidičské oprávnění, mají opravdu větší tendenci dosahovat v osobnostním dotazníku vyššího skóre v určitých rizikových dimenzích. Naopak profesionální řidiči z povolání obecně neinklinují k problémovému profilu osobnosti, a tudíž chodí na dopravněpsychologické vyšetření pouze z povinnosti.

Z toho důvodu se domnívám, že by dotazníky pro jednotlivé skupiny řidičů mohly být modifikovány tak, aby více odpovídaly jejich charakteristikám. Jinými slovy, z výsledků této práce i dřívějších výzkumů již víme, že se obě skupiny řidičů statisticky odlišují ve svých odpovědích, přestože vyplňují totožný dotazník. Doporučovala bych proto klást větší důraz na ty dimenze, ve kterých se tyto skupiny odlišují, např. přidat do daných dimenzí větší počet otázek a tím je analyzovat mnohem detailněji.

Závěry práce by mohly posloužit především při posuzování psychické způsobilosti při dopravněpsychologickém vyšetření rizikových a profesionálních řidičů. Ovšem bylo by samozřejmě chybné dělat závěry dopravněpsychologického vyšetření pouze na základě vyšetření osobnosti. Tato práce má poukázat pouze na rizikové a protektivní faktory řidičů, které se dají zjistit Cattellovým osobnostním dotazníkem 16 PF. Ve vyšetření se musí brát ohled na výsledky ostatních testů, na dosavadní průběh řidičské praxe a v neposlední řadě provést s řidičem klinický rozhovor.

9 ZÁVĚR

Výzkumnou otázkou práce bylo zjistit, zda souvisí osobnostní faktory s rizikovým či bezpečným dopravním chováním řidičů. Cílem bakalářské diplomové práce bylo identifikovat rizikové a protektivní osobnostní rysy řidičů motorových vozidel. Tato identifikace se týkala řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění a řidičů z povolání. Práce byla rozdělená na část teoretickou a výzkumnou.

Teoretická část byla tvořena celkem třemi kapitolami. První kapitola byla věnována struktuře osobnosti, kdy pozornost byla směřována k teorii osobnosti Raymonda B. Cattella a jeho šestnáctifaktorovému systému popisu osobnosti. Druhá kapitola byla zaměřena na rizikové řidiče a jejich osobnostní charakteristiky. Dále byla v této kapitole popsána teoretická východiska dopravněpsychologického vyšetření, především role osobnostních vlastností při řízení a diagnostika osobnosti řidiče. Ve třetí kapitole byla pozornost zaměřena na profesionální řidiče z povolání, kteří byli zároveň kontrolní skupinou k rizikovým řidičům.

Kvantitativní výzkum práce byl realizován na vzorku celkem 178 řidičů ve věkovém rozmezí 18 – 73 let. Vzorek obsahoval muže i ženy, avšak převahu měli muži, kterých bylo celkem 163. Všichni respondenti, jak muži, tak i ženy, byli rozděleni do dvou skupin. První skupinu tvořili rizikovní řidiči, kterým bylo z různých důvodů odebráno řidičské oprávnění. Nejčastěji se jedná o rychlou jízdu, řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek nebo dosažení celkového počtu 12 bodů. Druhou skupinu tvořili profesionální řidiči, kteří jsou řidiči z povolání s bezproblémovým průběhem praxe. V této skupině převažovali řidiči se skupinou C+C1+E.

Na základě sedmi zvolených hypotéz byly u respondentů nalezeny statisticky významné rozdíly především ve dvou dimenzích osobnosti, a to konkrétně v dimenzi živosti a extravertze. V obou těchto dimenzích skórovali rizikovní řidiči výše. Tato skupina řidičů je tedy oproti skupině řidičů z povolání živější a extrovertnější. Pro zbývajících pět hypotéz se nepotvrdily statisticky významné rozdíly.

Ovšem rozdíly byly nalezeny také v dalších dimenzích dotazníku 16 PF, a to konkrétně v dimenzi dominance, plachosti, uzavřenosti a přizpůsobivosti. Ze získaných výsledků je patrné, že rizikovní řidiči jsou více dominantní, dobrodružní, přímí a smělí. Profesionální řidiči se naopak odlišovali v dimenzi ustrašenosti, plachosti, introverzi a přizpůsobivosti.

Výsledky práce poukazují na rizikové a protektivní faktory řidičů, které se dají zjistit Cattellovým osobnostním dotazníkem 16 PF. Závěry práce by mohly posloužit především při posuzování psychické způsobilosti v dopravněpsychologickém vyšetření jak u řidičů rizikových, tak profesionálních. Zejména poukazují na skutečnost, že je potřeba zaměřit se na rozdíly těchto dvou odlišných skupin řidičů a věnovat těmto rozdílům více pozornosti. Například rozšířením osobnostního dotazníku o více otázek v daných dimenzích, případně se těmto dimenzím více věnovat při klinickém rozhovoru.

10 SOUHRN

Bakalářská práce se zabývá osobnostními charakteristikami řidičů motorových vozidel. Práce měla za cíl identifikovat rizikové a protektivní osobnostní rysy řidičů motorových vozidel. Identifikace těchto rysů se týkala rizikových řidičů, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění a profesionálních řidičů z povolání. Pro tento účel byl použit konkrétně standardizovaný Cattellův šestnáctifaktorový osobnostní dotazník. Práce byla obsahově rozdělena na teoretickou část a výzkumnou část.

První kapitola teoretické části byla zaměřena na definici osobnosti, dále na strukturu osobnosti, kdy pozornost byla směřována k teorii osobnosti Raymonda B. Cattella. V této kapitole byla přiblížena historie šestnáctifaktorového systému popisu osobnosti, kdy byl čtenář seznámen s šestnácti primárními faktory a pěti globálními faktory osobnostního dotazníku 16 PF.

V další části bakalářské práce byla pozornost věnována rizikovým řidičům a jejich rizikovým osobnostním charakteristikám. Dále byla v druhé kapitole popsána teoretická východiska dopravněpsychologického vyšetření, které je pro řidiče, kterým bylo odebráno řidičské oprávnění, povinné ze zákona (361/ 2000 Sb.). Především jsme se zaměřili na roli osobnostních vlastností při řízení a na diagnostiku osobnosti řidiče. Byly zde popsány také různé typologie problémových řidičů.

Ve třetí a zároveň poslední teoretické kapitole byla pozornost zaměřena na kontrolní skupinu k rizikovým řidičům, a to na profesionální řidiče. Řidiči z povolání musí ze zákona podstoupit dopravněpsychologické vyšetření před zahájením výkonu činnosti, dále pak nejdříve půl roku před dovršením 50 let a poté pravidelně každých 5 let (Šucha et al., 2015). V této kapitole byly popsány osobnostní charakteristiky bezproblémových řidičů.

Teoretická část práce se stala podnětným zdrojem pro výzkumnou část, kde se již práce konkrétně věnovala osobnostním faktorům řidičů. Ve výzkumné části práce byl nejprve popsán výzkumný problém práce a způsob realizace samotného výzkumu. Dále byly charakterizovány použité metody výzkumu, výzkumný soubor a sběr dat. Výzkumnou část tvořila především statistická analýza dat, výsledky práce byly shrnuty v diskuzi.

Kvantitativní výzkum byl realizován na celkem 178 řidičích. Věkové rozmezí respondentů se pohybovalo mezi 18 – 73 lety. Vzorek zahrnoval jak muže, tak i ženy, avšak ve výzkumném souboru převažovali muži, kterých bylo celkem 163. Respondenti byli rozděleni do dvou skupin. První skupinu tvořili rizikovní řidiči, kterých bylo 113. Druhou skupinu tvořili řidiči z povolání, kterých bylo celkem 65. Průměrný věk rizikových řidičů byl 40 let a u profesionálních řidičů 45 let.

Ve výzkumu bylo zvoleno celkem sedm hypotéz, které se týkaly sedmi dimenzí Cattellova šestnáctifaktorového dotazníku. Jednalo se konkrétně o dimenzi **živosti, zásadovosti, ustrašenosti, otevřenosti ke změnám, napjatosti, extraverzi a úzkostnosti**, které jsou v literatuře uváděny jako problémové u řidičů. U respondentů byly nalezeny signifikantní rozdíly především ve dvou dimenzích osobnosti, a to v dimenzi **živosti a extraverze**. Rizikovní řidiči byli v porovnání s profesionálními řidiči mnohem živější a extrovertnější. Naopak profesionální řidiči inklinovali spíše k introverzi a vážnosti či opatrnosti. Pro ostatní hypotézy se však nepotvrdily statisticky významné rozdíly.

Avšak signifikantní rozdíly byly nalezeny také v ostatních dimenzích dotazníku, jednalo se o dimenzi **dominance, plachosti, uzavřenosti a přizpůsobivosti**. Na rozdíl od profesionálních řidičů byli rizikovní řidiči více dominantní, dobrodružní, přímí a smělí. Profesionální řidiči se naopak od rizikových řidičů odlišovali v dimenzi ustrašenosti, plachosti, introverzi a přizpůsobivosti.

Výsledky práce poukazují na rizikové a protektivní faktory řidičů, které se dají zjistit v osobnostním dotazníku 16 PF. Především poukazují na skutečnost, že je potřeba zaměřit se na rozdíly těchto dvou odlišných skupin řidičů a věnovat těmto rozdílům více pozornosti. Tato práce by mohla mít v budoucnu využití při posuzování zejména osobnosti všech řidičů a také jejich psychické způsobilosti k řízení, především v rámci dopravněpsychologického vyšetření.

LITERATURA

Allen, B. P. (2015). *Personality Theories: Development, Growth, and Diversity*. Psychology Press.

Antov, D., Banet, A., Barbier, C., Bellet, T., Bimpeh, Y., Boulanger, A., ... & Cestac, J. (2012). *European road users' risk perception and mobility: the SARTRE 4 survey*. IFSTTAR. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/sartre_4_final_report.pdf

Antušek, I. (1998). *Lexicon začínajícího řidiče*. Praha: Grada Publishing.

Bena, E., et al. (1968). *Psychologie a fyziologie řidiče*. Praha: Nadas.

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

Boyce, T. E., & Geller, E. S. (2002). An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: Do younger males really take more risks? *Accident Analysis and Prevention*, 34, 51-64.

Broughton, J., Baughan, C., Pearce, L., Smith, L., & Buckle, G. (2003). Work-related road accidents: *TRL Report 582*. Transport Research Laboratory, Crowthorne.

Cartwright, S., Cooper, C. L., & Barron, A. (1996). The company car driver, occupational stress as a predictor of motor vehicle accident involvement. *Human Relations*, 49(2), 195-208.

Cattell, R. B., Eber, H. W., & Tatsuoka, M. M. (1970). Handbook for the Sixteen Personality Factor Questionnaire. *Champaign, IL: Institute for Personality and Ability Testing*.

Cattell, H. E. P., & Mead, A. D. (2008). The Sixteen Personality Factor Questionnaire (16PF). In G. J. Boyle, G. Matthews, & D. H. Saklofske (Eds.), *The SAGE handbook of personality theory and assessment, Vol. 2. Personality measurement and testing* (p. 135–159). Sage Publications, Inc. <https://doi.org/10.4135/9781849200479.n7>

- De Vries, J., & Van Heck, G. L. (2002). Fatigue relationship with basic personality and temperament dimensions. *Personality and Individual Differences*, 33(8), 1311–1324.
- Drapela, V. J. (1997). *Přehled teorií osobnosti*. Praha: Portál.
- 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.
- Grey, M. E., Triggs, T. J., & Haworth, N. L. (1989). *Driver aggression: the role of personality, social characteristics, risk and motivation*. *STAYS SAFE*, 58, 90.
- Hakkanen, H., & Summala, H. (2000). Driver sleepiness-related problems, health status, and prolonged driving among professional heavy-vehicle drivers. *Transportation human factors*, 2(2), 151-171.
- 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.
- Chorvát, F., & Orlik, J. (1980). *Za volantem člověk*. Bratislava: Šport Blava.
- Kolaříková, O. (2005) *Téma osobnostních rysů v psychologii dvacátého století*. Praha: Academia.
- Lajunen, T. (2001). Personality and accident liability: Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational. *Personality and Individual Differences*, 31 (8), 1365-1373.
- 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.
- Lynn, P., & Lockwood, C. R. (1998). The accident liability of company car drivers. *TRL Report 317*. Transport research laboratory. Dostupné z: <http://trl.demo.varistha.co.uk/uploads/trl/documents/TRL317.pdf>
- Nakonečný, M. (1998). *Psychologie osobnosti*. Praha: Academia.

- Nakonečný, M. (2003). *Úvod do psychologie*. Praha: Academia.
- Peden, M., Scurfield, R. & Sleet, D. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: WHO. Dostupné z: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/intro.pdf
- Plháková, A. (2004). *Učebnice obecné psychologie*. Praha: Academia.
- Repčík, J. (1993). *Dopravná psychológia*. Bratislava: Alfa.
- Rosenbloom, T. (2003). Sensation seeking and risk taking in mortality salience. *Personality and individual differences*, 35(8), 1809-1819.
- Rossier, J., Meyer de Stadelhofen, F., & Berthoud, S. (2004). The hierarchical structures of the NEO PI-R and the 16 PF 5. *European Journal of Psychological Assessment*, 20(1), 27-38. doi: 10.1027//1015-5759.20.1.27.
- Russell, M., & Karol, D. (1997). *16 PF: příručka pro administrátora* (5. přepracované a rozšířené vydání). Bratislava; Brno: Psychodignostika.
- Řeháková, B. (2005). *Measuring value orientations with the use of S.H. Schwartz's value portraits*. Praha: Sociologický ústav Akademie věd České republiky.
- Říčan, P. (2010). *Psychologie osobnosti. Obor v pohybu*. Praha: Grada Publishing.
- Selling, L. S. (1940). Personality traits observed in automobile drivers. *Journal of Criminal Psychopathology*, 1, 258-263.
- Smékal, V. (2002). *Pozvání do psychologie osobnosti. Člověk v zrcadle vědomí a jednání*. Brno: Barrister & Principal.
- 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.
- Šucha, M. (2013). Sensation seeking v psychologické diagnostice řidičů. *Psychologie pro praxi*, (3-4), 71-78.

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

Šucha, M., Rehnová, V., Šrámková, L., Černochová, D., & Zámečník, P. (2015). *Metodika pro posuzování psychické způsobilosti k řízení silničních motorových vozidel*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. Dostupné z: <http://psych.upol.cz/wp-content/uploads/2016/01/metodika-on-line.pdf>

Šucha, M., Šrámková, L., Zámečník, P., Černochová, D., & Rehnová, V. (2016). Řidiči podstupující dopravněpsychologické vyšetření v ČR. *Psychologie pro praxi*. (1-2), 47-62.

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.

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

www.cdv.cz/reforma-pravnich-zakladu-pro-zdokonalovani-ridicu-v-rakousku/

Wilson, R. J. (1990). The relationship between seat belt non-use to personality, lifestyle and driving record. *Health Education Research: Theory and Practice*, 5(2), 175–185.

Yilmaz, V., & Celik, H. E. (2004). A Model for risky driving attitudes in Turkey. *Social Behavior & Personality: An International Journal*, 32(8), 791-795.

Zaoral, A., Havlíčková, D., Horáková, M., Lehnerová, J., Seitl, M., Šucha, M., ... Žižalová, I. (2010). *Manuál doporučených psychodiagnostických metod pro vyšetřování a posuzování psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel*. Centrum dopravního výzkumu Brno. Dostupné z: https://docplayer.cz/195919-Manual-doporucenych-psychodiagnostickych-metod-pro-vysetrovani-a-posuzovani-psychicke-zpusobilosti-k-řízení-motorovych-vozidel.html#show_full_text

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

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

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

Seznam tabulek

Tab. 1.1: Primární faktory Cattellova osobnostního dotazníku společně s anglickými názvy

Tab. 1.2: Globální faktory Cattellova osobnostního dotazníku společně s anglickými názvy

Tab. 5.1: Primární faktory dotazníku 16 PF

Tab. 5.2: Globální faktory dotazníku 16 PF

Tab. 6.1: Deskriptivní charakteristiky respondentů

Tab. 7.1: Výsledky t-testu vybraných dimenzí dotazníku 16 PF

Tab. 7.2: Výsledky t-testu pro porovnání průměru mezi skupinami

Tab. 7.3: Výsledky t-testu ostatních dimenzí dotazníku 16 PF

Tab. 7.4: Výsledky t-testu pro porovnání průměru mezi skupinami u ostatních dimenzí

Seznam příloh

1. Abstrakt bakalářské diplomové práce v českém jazyce
2. Abstrakt bakalářské diplomové práce v anglickém jazyce
3. Zadání bakalářské diplomové práce
4. Ukázka části datového souboru
5. Vzor anonymního výstupu 16 PF v programu Psychosoft

Příloha č. 1: Abstrakt bakalářské diplomové práce v českém jazyce

ABSTRAKT BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Název práce: Osobnostní charakteristiky řidičů motorových vozidel

Autor práce: Bc. Aneta Madová

Vedoucí práce: doc. PhDr. Matúš Šucha, PhD.

Počet stran a počet znaků: 54 stran, 91 670 znaků

Počet příloh: 5

Počet titulů použité literatury: 49

Abstrakt:

Teoretická část práce je zaměřena na rizikové řidiče a jejich osobnostní charakteristiky. V práci jsou popsány teoretická východiska dopravněpsychologického vyšetření. Dále je pozornost věnována profesionálním řidičům z povolání, především jejich osobnostním charakteristikám.

Výzkumnou otázkou práce je zjistit, zda souvisí osobnostní faktory s rizikovým či bezpečným dopravním chováním řidičů. Cílem bakalářské práce je identifikovat rizikové a protektivní osobnostní rysy řidičů motorových vozidel. K dosažení výzkumného cíle je zvolen kvantitativní typ výzkumu. Data pocházejí z dopravněpsychologických vyšetření řidičů konaných v letech 2015 – 2019. Výběrový soubor tvoří 178 řidičů, ve věku 18 – 73 let, kteří jsou rozděleni do dvou skupin, rizikové a profesionální řidiči. K ověření sedmi zvolených hypotéz slouží standardizovaný Cattellův osobnostní dotazník 16 PF. Z analýzy výsledků vyplývá, že rizikové řidiči jsou více živí, extrovertní, dominantní, dobrodružní, přímí a smělí. Profesionální řidiči naopak inklinují k ustrašenosti, plachosti, introverzi a přízpůsobivosti.

Klíčová slova: Teorie osobnosti R. B. Cattella, 16 PF, osobnost řidiče, rizikový řidič, profesionální řidič, dopravněpsychologické vyšetření

ABSTRACT OF THESIS

Title: Personal Characteristics of Czech drivers

Author: Bc. Aneta Madová

Supervisor: doc. PhDr. Matúš Šucha, PhD.

Number of pages and characters: 54 pages, 91 670 characters

Number of appendices: 5

Number of references: 49

Abstract:

The theoretical part is focused on risky drivers and their personality characteristics. The theoretical background of psychological assessment of drivers is described in this work. Attention is also paid to professional drivers, especially their personal characteristics.

The research question of the thesis is to find out whether the personal factors are related to risky or safe traffic behavior of drivers. The aim of this thesis is to identify risk and protective personality traits of motor vehicle drivers. To achieve the research goal, a quantitative type of research is selected. The data come from the psychological assessment of drivers held in the years 2015 - 2019. The sample consists of 178 drivers, aged between 18 and 73, who are divided into two groups, risky and professional drivers. The analysis of the results shows that risk drivers are more lively, extroverted, dominant, adventurous, direct and bold. Professional drivers, on the other hand, tend to be frightened, shy, introverted and adaptable.

Key words: Personality theory by R. B. Cattell, 16 PF, driver personality, risky driver, professional driver, psychological assessment of drivers

Příloha č. 3: Zadání bakalářské diplomové práce

Příloha č. 4: Ukázka části datového souboru

ID	POH	VEK	A	B	C	E	F	G	H	I	L	M	N	O	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	EX	A X	T M	IN	SC
R1	1	40	4	7	9	8	6	8	8	3	4	2	3	4	5	4	8	3	7	2	8	7	8
R2	1	22	4	5	6	3	6	5	7	7	8	7	5	6	7	5	4	2	6	5	4	5	4
R3	0	26	8	5	4	4	7	5	5	8	6	3	6	7	4	2	5	6	8	7	5	4	6
R4	1	25	7	6	7	7	6	8	8	6	6	5	8	4	7	5	7	5	6	4	4	8	7
R5	1	41	7	5	7	7	6	8	9	7	2	3	4	2	7	3	7	2	8	2	4	7	8
R6	1	27	5	5	6	5	7	6	6	6	5	6	6	5	6	5	5	5	6	5	5	5	4
R7	1	24	6	3	8	8	7	8	9	6	4	3	6	3	5	4	7	1	7	2	6	8	8
R8	1	61	5	5	4	3	6	6	6	7	5	6	6	5	4	6	6	8	5	7	5	4	6
R9	1	21	7	4	8	5	5	4	8	3	6	3	6	3	6	3	6	3	7	2	7	6	6
R10	1	39	9	7	6	10	6	3	9	4	5	7	1	4	7	5	4	5	9	4	4	10	3
R11	1	37	4	6	4	6	7	3	7	6	7	5	5	5	6	6	4	7	6	7	5	7	4
R12	1	21	6	5	6	5	6	7	7	2	7	5	5	4	6	5	3	3	6	4	7	6	5
R13	1	51	5	3	6	6	6	6	7	4	6	5	7	6	4	7	6	4	5	5	7	6	5
R14	1	29	5	4	7	5	8	9	9	5	4	2	3	5	6	3	8	3	8	3	7	6	8
R15	1	30	4	4	8	6	7	3	8	5	6	4	4	4	5	4	7	4	7	3	7	6	5
R16	0	60	5	4	5	6	2	8	4	6	6	6	7	6	2	6	6	5	3	6	7	4	7
R17	1	39	9	6	8	5	4	8	8	6	6	2	4	3	7	4	7	2	8	3	5	6	7
R18	1	39	7	5	8	5	7	8	8	6	3	3	6	4	6	3	8	4	8	2	5	6	8
R19	0	59	7	5	5	4	4	7	5	6	7	3	4	4	2	5	5	5	6	5	8	3	7
R20	1	60	4	5	5	4	5	5	5	4	5	3	7	5	4	4	6	5	5	5	8	4	6
R21	1	29	3	6	7	8	7	4	4	4	4	5	2	4	5	6	5	4	6	3	7	6	5
R22	1	35	6	5	6	8	7	6	6	6	4	6	3	6	9	5	4	2	7	4	3	8	5
R23	1	38	3	4	5	3	5	6	3	6	5	5	9	5	4	7	2	6	3	6	7	2	5
R24	1	23	8	4	7	1	4	7	8	6	4	3	4	4	5	5	6	2	7	2	6	3	7
R25	1	28	4	4	6	4	6	6	7	5	4	3	5	4	5	7	10	5	5	4	7	5	8
R26	0	48	4	6	6	4	6	6	5	5	4	7	5	6	7	5	5	5	5	5	5	5	5
R27	1	40	4	5	6	5	5	6	6	5	7	6	6	7	6	4	6	2	5	5	6	6	6
R28	0	28	6	5	8	5	4	8	7	10	3	5	4	4	7	4	6	1	6	2	3	6	7
R29	1	35	5	5	7	4	5	8	5	5	8	2	6	2	4	5	8	3	5	3	8	4	8
R30	1	44	6	4	9	6	6	6	8	5	9	5	8	5	4	5	10	4	6	4	7	7	7
R31	1	58	4	4	6	7	7	4	9	5	6	5	4	7	4	7	7	5	6	6	7	7	5
R32	0	25	8	6	6	7	9	5	8	4	8	6	4	4	6	3	4	6	9	6	5	8	4
R33	1	41	8	3	6	7	4	7	6	5	6	5	5	7	3	5	7	3	6	5	7	6	7
R34	1	57	8	4	6	7	5	5	6	1	7	5	6	5	6	4	8	4	6	5	7	7	6
R35	1	37	4	5	7	3	2	7	7	2	6	2	5	5	4	5	3	5	5	4	9	4	7
R36	1	45	7	3	6	4	6	7	7	5	6	6	5	3	2	5	8	3	7	3	7	4	7
R37	1	60	4	6	8	6	5	5	6	4	4	5	6	4	10	4	5	3	5	3	4	7	5
R38	1	38	5	5	7	5	7	6	9	6	5	2	4	3	4	4	5	1	7	3	7	6	6
R39	1	49	4	4	6	4	5	4	4	4	6	5	6	6	6	7	8	5	4	5	6	4	6

Příloha č. 5: Vzor anonymního výstupu 16 PF v programu Psychosoft

	NÍZKÝ SKÓR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	VYSOKÝ SKÓR	HS	VS
A	rezervovaný											vřelý	14	6
B	konkrétní											abstraktní	4	3
C	reaktivní											stabilní	14	6
E	submisivní											dominantní	12	5
F	vážný											živý	6	4
G	nezásadový											zásadový	16	6
H	plachý											smělý	4	4
I	utilitární											senzitivní	9	6
L	důvěřivý											ostražitý	10	5
M	realistický											snivý	8	6
N	přímý											uzavřený	12	6
O	sebejistý											ustrášený	14	6
Q1	tradicionalistický											otevřený ke změnám	12	4
Q2	orientace na skupinu											soběstačný	16	8
Q3	toler.neuspořádanost											perfekcionismus	12	5
Q4	uvolněný											napjatý	12	6
EX	introvertovaný											extravertovaný	4	
AX	neúzkostný											úzkostný	6	
TM	přístupný											strnulý	6	
IN	přizpůsobivý											nezávislý	4	
SC	neovládající se											ovládající se	6	

IM: HS=8 PE=28 STEN=5 INF: HS=1 PE=51 STEN=6 ACQ: HS=72 PE=97 STEN=10