

Technická univerzita v Liberci
PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra : psychologie a pedagogiky

Obor : sociální pracovník

LIDSKÁ AGRESIVITA V SITUACI DOPRAVNÍCH NEHOD

Bakalářská práce

Autor :

Ivana KARTÝSKOVÁ (roz. Poláková)

Podpis:

Adresa: Varnsdorf, Pražská 3010

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146059909

Vedoucí práce : Mgr. Jitka PEJŘIMOVSKÁ

	stran	obrázků	tabulek	grafů	příloh
Počet	62	0	15	6	5

V Liberci 30. 4. 2003

TU v Liberci, FAKULTA PEDAGOGICKÁ

461 17 LIBEREC 1, Hálkova 6

Tel.: 48535 2515

Fax: 48535 2332

Katedra: pedagogiky a psychologie

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(pro bakalářský studijní program)

pro (kandidát): Ivana Kartýsková (roz. Poláková)

adresa: Pražská 3010, Varnsdorf, 407 47

obor (kombinace): sociální pracovník

Název BP: Lidská agresivita v situaci dopravních nehod

Název BP v angličtině: A human aggressiveness in situation road traffic accident

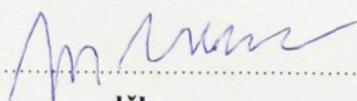
Vedoucí práce: Mgr. Jitka Pejřimovská

Konzultant:

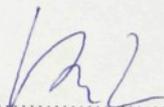
Termín odevzdání: 30. 4. 2003

Pozn. Podmínky pro zadání práce jsou k nahlédnutí na katedrách. Katedry rovněž formulují podrobnosti zadání. Zásady pro zpracování DP jsou k dispozici ve dvou verzích (stručné, resp. metodické pokyny) na katedrách a na Děkanátě Fakulty pedagogické TU v Liberci.

V Liberci dne



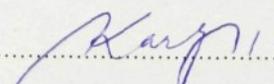
děkan



vedoucí katedry

Převzal (kandidát): IVANA KARTÝSKOVÁ

Datum: 20. 12. 2001

Podpis: 

194/13 P. il.

KCS/SPRA
6214 [7] L.A.

Cíl práce :

Zjistit míru lidské agresivity v situaci dopravních nehod v populační skupině 18-20 let s odlišením skupiny viníků a poškozených na okr. Děčín v rozmezí let 1997 až 2001.

Metody práce :

- * sběr materiálu, studium výpovědí a spisů z dopr. nehod
- * pozorování, rozhovor, úkolová zadání, posuzovací metody, kazuistika
- * obsahová analýza získaných dat a informací, analýza spontánních projevů, zpracování bipolárních škál a škál projevů

Hypotetické předpoklady:

1. 18 – 20 letí muži, jako viníci dopravních nehod, se v situaci dopravní nehody chovají agresivněji, než poškození muži stejné věkové kategorie, a to statisticky významně.
2. Dopravní nehodovost, způsobená agresivním stylem jízdy 18 - 20letých mužů, stoupá každoročně o více než 1% vzhledem k celkovému počtu nehod, zaviněných touto věkovou skupinou, a to v období let 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín.
3. Dopravní nehody způsobené agresivním stylem jízdy 18 až 20letými muži, mají významně vyšší podíl na celkovém počtu nehod této věkové skupiny, než je obdobný podíl ve skupině mužů starších, a to v období let 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín.

Základní použitá literatura :

- * JUDr. Chmelík J. : Vyšetřování silničních dopravních nehod, Praha 1998
- * Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- * Machač M., Macháčová H., Hoskovec J. : Emoce a výkonnost, SPN Praha 1985
- * Říčan P. : Cesta životem, Panorama, Praha 1989
- * Meili R., Rohracher H. : Učebnice experimentální psychologie, SPN, Praha 1969
- * Vágnerová M. : Psychopatologie pro pomáhající profese / Variabilita a patologie lidské psychiky, Portál, Praha 2000
- * Švingalová D.: Základy psychologie (psychologická propedeutika) 1. díl, TU Liberec 1996
- * Švingalová D.: Základy psychologie (kognitivní složka osobnosti) 2. díl, TU Liberec 1998
- * Švingalová D.: Základy psychologie (kapitoly z psychologie osobnosti 1. část) TU Liberec, 2000
- * Nakonečný M. : Lexikon psychologie, Vodnář, Praha 1998

Vedoucí práce : Mgr. Jitka Pejřimovská

Lidská agresivita v situaci dopravních nehod

Resumé:

Práce se zabývá problematikou lidské agresivity v situaci dopravních nehod.

Bakalářská práce obsahuje dvě základní části - teoretickou a praktickou.

Teoretická část je zaměřena na uvedení do problematiky dopravní nehody, na objasnění problematiky lidské agresivity, chování lidí ve vypjatých situacích a na verbální a neverbální spontánní projevy.

Praktická část je zaměřena na realizaci předpokladů a obsahuje vyhodnocení vlastního výzkumu.

Cílem práce je nalézt odpověď na to, jak výrazně se lidská agresivita projevuje v situaci dopravních nehod.

A human aggressiveness in situation road traffic accident

Summary:

The work deals with the human aggression when an individual is exposed to a traffic accident situation.

The bachelor paper contains two basic parts – the theoretical and the practical ones.

The theoretical part focuses on introduction to the field of traffic accident investigation, on explaining the human aggressiveness, on human behaviour under stress, and on their verbal as well as nonverbal spontaneous manifestations.

The practical part focuses on realization of the preconditions and it also contains the evaluation of the proper research.

The target is to find the answer to how much is the human aggressiveness expressed in the accidental situations.

Die menschliche Aggressivität in der Situation der Verkehrsunfälle

Zusammenfassung:

Die Arbeit befasst sich mit der Problematik der menschlichen Aggressivität in der Situation der Verkehrsunfälle.

Die Bakkalauresarbeit enthält zwei grundlegende Teile –theoretische und praktische.

Der theoretische Teil ist in die Einleitung der Problematik des Verkehrsunfalls konzentriert, auf die Aufklärung der Problematik der menschlichen Aggressivität, auf das Verhalten der Menschen in gespannten Situationen und auf die verbalen und unverbale spontanen Äusserungen.

Der praktische Teil ist auf die Realisation der Voraussetzungen konzentriert und enthält die Auswertungen der eigenen Erforschung.

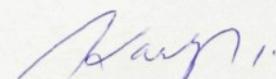
Das Ziel der Arbeit ist die Antwort darauf zu finden, wie ausdrucksvoll sich die menschliche Aggressivität in der Situation der Verkehrsunfälle verhält.

Poděkování :

Děkuji celé mé rodině, bez jejíž trpělivosti bych asi nikdy svou práci nedokončila.

Poděkování též náleží vedoucí diplomové práce paní Mgr. Jitce Pejřimovské za odborné vedení, podnětné rady, konzultace a připomínky.

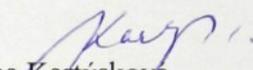
V Liberci dne 30. 4. 2003


Ivana Kartýsková

Prohlášení o původnosti práce :

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškerou použitou literaturu.

V Liberci dne 30. 4. 2003


Ivana Kartýsková

Prohlášení k využívání výsledků diplomové práce :

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že **souhlasím** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení, kopírování apod.).

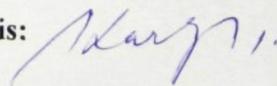
Jsem si vědoma toho, že užití své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem TUL, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených univerzitou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše). Bakalářská práce je majetkem školy, s bakalářskou prací nelze bez svolení školy disponovat.

Beru na vědomí, že po pěti letech si mohu bakalářskou práci vyžádat v Univerzitní knihovně Technické univerzity v Liberci, kde bude uložena.

Autor:

Ivana KARTÝSKOVÁ (roz. Poláková)

Podpis:



Datum: 30. 4. 2003

Adresa:

Pražská 3010

407 47, Varnsdorf

Obsah:

I. ÚVOD	9
II. TEORETICKÁ ČÁST	11
1. Historický vývoj dopravní služby	11
2. Dopravní nehoda	14
2.1 Definice dopravní nehody	14
2.2 Dělení dopravních nehod	15
2.3 Účastník provozu na pozemních komunikacích	15
3. Teoretická východiska psychologických přístupů ke zkoumání člověka	16
3.1 Biologický přístup	17
3.2 Behaviorální přístup	17
3.3 Kognitivní přístup	18
3.4 Psychoanalytický přístup	18
3.5 Fenomenologický přístup, humanistické směry v psychologii	19
4. Problematika komplexity psychiky člověka	20
5. Definice základních pojmů	21
5.1 Agrese	21
5.1.1 Druhy agrese	21

5.2 Agresivita	22
6. Problematika lidské agrese a agresivity	22
7. Základní teorie agrese	23
8. Druhy a psychické mechanismy agresivního chování	25
9. Pomsta a krutost	27
10. Verbální a neverbální projevy agresivního chování	27
11. Charakteristika psychických kvalit životního období 18 – 20 let	29
III. PRAKTICKÁ ČÁST	31
1. Cíl praktické části	31
2. Hypotetické předpoklady	31
3. Použité metody práce	32
4. Výběr a popis vzorku	35
4.1 Geografická charakteristika okresu Děčín	37
4.2 Agresivní styl jízdy	38
4.2.1 Nepřiměřená rychlost	38
4.2.2 Nesprávné předjíždění	38
4.2.3 Nedání přednosti v jízdě	39
5. Realizace a ověření hypotetických předpokladů	40
5.1 Realizace a ověření hypotetického předpokladu č. 1	40
5.2 Realizace a ověření hypotetického předpokladu č. 2	49

5.3 Realizace a ověření hypotetického předpokladu č. 3	54
6. Kazuistika	58
7. Interpretace výsledků	61
IV. ZÁVĚR	62
V. LITERATURA	
VI. PŘÍLOHY	

I. ÚVOD

K tomu, zabývat se ve své bakalářské práci agresivitou při dopravních nehodách a problémy s tímto spjatými, zejména v řadách mladých řidičů ve věku 18 – 20 let, mě vedlo několik důvodů.

České silnice drží už několik let smutný primát. Patří k nejnebezpečnějším na světě.

Provoz na našich silnicích je daleko hustší než v minulosti, přibývá silnějších strojů, které jejich majitelé často neumějí nebo hůře ovládají. Silniční provoz je daleko náročnější na jeho zvládnání a mladí lidé, jejichž procento mezi řidiči dopravních prostředků stoupá, často přeceňují své možnosti a schopnosti. Chtějí se „předvést“ před svými vrstevníky, co všechno dokáží a jakými jsou „hrdiny“, mají sklon kopírovat chování tzv. „negativních vzorů“. Bohužel následky dopravních nehod jsou rok od roku závažnější a počty mrtvých a těžce zraněných každým rokem stoupají.

Je potřeba už i malé děti vychovávat k tomu, aby se dokázaly orientovat ve světě aut, aby znaly dopravní značky, aby ovládaly pravidla silničního provozu.

V teoretické části své bakalářské práce se zaměřuji na uvedení do problematiky dopravní nehody a na objasnění problematiky lidské agresivity. Zaměřuji se na chování lidí ve vypjatých situacích a na spontánní projevy – „řeči lidského těla“ v těchto situacích.

V praktické části jsem se zaměřila na potvrzení či vyvrácení hypotetických předpokladů. Jednak na pozorování chování účastníků bezprostředně po dopravní nehodě, kde jim je zadána úkolová situace. Zde sleduji rozdíl mezi reagováním a chováním viníků dopravních nehod a poškozených. Jednak na základě analýzy statistik dopravní nehodovosti v průběhu let 1997 až 2001, které jsou každoročně vydávány Ředitelstvím

služby dopravní policie policejního prezidia České republiky nebo jsou uvedeny v policejním INTRANETU jednotlivých okresů.

V těchto statistických zjištěních, v pozorování a úkolových zadáních sledují skupinu mužů ve věku 18 – 20 let.

II. TEORETICKÁ ČÁST

1. Historický vývoj dopravní služby

Poslání, úkoly, organizace a metody činnosti dopravní služby vyplývají především z důsledků značného vzestupu společenských a ekonomických úkolů silniční dopravy, které se projevují zejména v rozvoji motorizace. A to především v oblasti osobní spotřeby a turistického ruchu, zvyšujícími se nároky na silniční dopravu v hospodářském podnikání státu a v neposlední řadě i ve veřejné hromadné dopravě.

Jednotlivým etapám rozvoje společnosti proto odpovídá i určitá organizace, úkoly a poslání dopravní služby, které se historicky vyvíjely zároveň s rozvojem motorizace a celého národního hospodářství.

Jak se vyvíjela organizace silničního provozu – historický exkurz

Zpráva z 19. ledna 1759

Jako zajímavost chci uvést, že již v roce 1759 byla císařsko – královskou representací a komorou vydána Pravidla silničního provozu, která ustanovila chování jezdců i chodců na pražských mostech při vstupu do vnitřní Prahy. Dále je zde zmínka o případném potrestání, pokud nebudou tato pravidla respektována a dodržována.

Začátky „pendreku“

Žádný začátek není lehký. Dne 2. září 1919 mohli Pražáci poprvé spatřit strážníka, který dával do té doby neviděným černým obuškem znamení povozům, tramvajím, automobilům, ale i chodcům. Na účet zmíněného obušku bylo vymyšleno mnoho vtipů a také jeho pojmenování „pendrek“.

Ke službě u dopravního oddělení byli vybráni starší a zkušenější strážníci větších postav. Neměli vůbec jednoduchou pozici a ukáznit jezdce a chodce

vyžadovalo mnoho úsilí. V roce 1920 byl zaveden blokový způsob oznamování přestupků a viník byl předvolán k dopravnímu úřadu.

Řízení křižovatek pomocí strážníka a jeho pokynů se mýjelo účinkem, především po setmění, a tak se postupně zkoušeli i jiné způsoby, až nakonec byl v roce 1927 na křižovatce u Masarykova nádraží instalován první semafor. Po několika dnech byla doprava pomocí semaforu zvládnuta a postupně se zvyšoval počet semaforů. V roce 1939 jich bylo už osmnáct.

Rok 1945 - 1953

Na počátku této etapy se SNB zabývá problematikou dopravní bezpečnosti jen velmi všeobecně. Péče o bezpečnost silničního provozu není obsažena jako zvláštní úkol a odvozuje se pouze od základního úkolu – péče o veřejný pořádek. Postupný rozvoj motorizace si však vynucuje specializaci dopravní služby.

Rok 1953 – 1957

Začátek tohoto období lze charakterizovat jako optimální řešení pokud jde o organizaci, úkoly a poslání dopravní služby z hlediska rozvoje motorismu a z celospolečenského hlediska vůbec. Bylo rozhodnuto zřídit v resortu ministerstva vnitra zvláštní orgán – dopravní inspektoráty VB. Na ně přenést ty úkoly v oblasti silniční dopravy, které souvisejí se zajišťováním bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a mající vztah k obranyschopnosti státu, a které dosud náležely do působnosti jiných orgánů státní správy. Dopravní inspektoráty byly zřízeny ve všech okresech a krajích a hlavní dopravní inspektorát byl zřízen v Praze.

Rok 1957 – 1989

V těchto letech je dopravní služba začleněna do systému vnější a dopravní služby, jakožto univerzální služby veřejné bezpečnosti, která v podstatě řídí veškerou uniformovanou část složky. V kompetenci oddělení

vnější a dopravní služby nadále zůstává agenda řidičů a vozidel. Navíc se jejich funkce rozšiřuje reorganizací dozoru nad silničním provozem. V oblasti evidence a statistiky se zavádí mechanizovaná statistika dopravních nehod.

Současná situace

Zpracování statistiky dopravních nehod bylo převedeno na počítačové zpracování dat. Tento systém umožňuje sledovat soustavně více aspektů dopravních nehod, a tím umožňuje nepoměrně hlubší a objektivnější analýzu jejich příčin. Tento systém zpracování dat se bude i nadále zdokonalovat. Trendy zdokonalení lze např. již dnes spatřovat v tom, že pomocí počítačů lze zpracovat celou dopravní nehodu v poměrně krátkém čase, lze zjistit vše o vozidlech, řidičích atd..

Ovšem záleží také na programovém vybavení počítačových systémů, na tom jak je program zpracován a co všechno umožní vyhledat – viz zmínka v praktické části.

Každý den se setkávám ve své práci s alarmujícími skutečnostmi a mnohdy s tragickými situacemi v souvislosti s dopravní nehodovostí.

Uvádím na tomto místě výňatek z policejních statistik za několik posledních let.

Podle údajů počítačového systému evidence nehod v silničním provozu bylo Policii České republiky nahlášeno :

v roce 1997	celkem	185 664 dopravních nehod,
v roce 1998		210 138 dopravních nehod,
v roce 1999		225 690 dopravních nehod,
v roce 2000		211 516 dopravních nehod,
v roce 2001		185 664 dopravních nehod.

K vývoji absolutního počtu dopravních nehod je nutno dodat, že pokračoval pokles počtu započatý již ve druhém čtvrtletí roku 2000.

Nebezpečnost na našich komunikacích podtrhuje i ta skutečnost, že v průměru:

- každé necelé 3 minuty byla policii ČR nahlášena dopravní nehoda,
- každých necelých 19 minut byl při nehodě lehce zraněn člověk,
- každých 96 minut byl při nehodě těžce zraněn člověk,
- každých 7 hodin zemřel při dopravní nehodě člověk,
- každou hodinu – je hmotná škoda dosahující bezmála jeden milión Kč (přesně 941 tis. Kč).

V roce 2001 byla průměrná hodnota výše hmotné škody připadající na jednu dopravní nehodu 44 402 Kč, tj. o 32,4 % více nežli v roce 2000 (zvýšení o 10 854 Kč). **V tomto roce v průměru při každé 152. dopravní nehodě došlo k usmrcení osoby zúčastněné na nehodě.**

2. Dopravní nehoda

2.1 Definice dopravní nehody

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“ (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, §47 odst.1)

2.2 Dělení dopravních nehod

1. z hlediska způsobu vzniku

- a) srážky – jde o střet dvou nebo více účastníků provozu na pozemních komunikacích
- b) havárie – na nehodě má účast jediné vozidlo
- c) jiné nehody – nelze je zařadit mezi srážky ani havárie

2. z hlediska způsobu objasňování

- a) malé dopravní nehody – lze řešit na místě na Záznam o MDN uložením blokové pokuty
- b) musí být zpracován protokol o nehodě v sil. provozu, nehoda je dále řešena ve správním, kázeňském, kárném případně trestním řízení
- c) střet vozidla se zvířeti
- d) škodní událost

2.3 Účastník provozu na pozemních komunikacích

Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každá osoba, která se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Je to řidič, spolujezdec, chodec, jezdec na zvířeti, osoba přibraná k zajištění bezpečnosti silničního provozu nebo některých jízdnicích úkonů apod.

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat; své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

3. Teoretická východiska psychologických přístupů ke zkoumání člověka

Psychologické názory se v minulosti zkoumaly především v rámci filosofie. Takováto „psychologie“ se vztahovala ke smyslu lidského života, k etickým hodnotám dobra a zla a byla vysoce spekulativní, protože názory a představy byly ještě nedokonalé. Od roku 1879 je psychologie uznávána jako samostatná věda se svými metodami zkoumání, které přejímá od speciálních přírodních a posléze sociálních věd s odklonem od ryze spekulativního přístupu. Vliv filozofických směrů je ale i nadále patrný, především v humanistických psychologických směrech.

Psychologie je věda, která souvisí na jedné straně s biologickými vědami a lékařstvím a na straně druhé se sociologií a filosofií. Jednotlivé psychologické směry můžeme tedy na této pomyslné škále rozmístit. V psychologii jsou pojetí uznávající biologický determinismus, např. zvýrazňující vliv biologického učení, nebo pojetí zdůrazňující introspekci a determinaci pudovým tlakem, nebo pojetí uznávající subjektivní zkušenost, dále kognitivní strategii nebo seberealizaci v humanistických směrech.

Jednotlivé psychologické přístupy jsou i svými metodami bliže buď empirickému zkoumání v laboratorních podmínkách, s možností měření nebo upřednostnění vztahu stimul a chování, nebo introspekci či nalézání smyslu při seberealizaci a sebeaktualizaci.

Základní psychologické směry vykládají psychiku člověka – především otázky utváření „jáství“, lidské prožívání a chování, co jsou pudy a emoce - vždy z určitého úhlu pohledu, ale vždy se vztahují k celkovému jevu lidské psychiky. Volba metody, která představuje vlastně míru izolace či komplexity zkoumání, je pak důležitým krokem k dosažení odpovědi na otázku, kterou si psycholog pokládá.

Uvádíme přehled jednotlivých směrů dle Atkinsonové (Psychologie. Praha, 1. vydání, VICTORIA PUBLISHING a.s. 1995).

3.1 Biologický přístup

Zde se hovoří o tom, že lidský mozek je složen z více než deseti miliard nervových buněk a také ze skoro nekonečného množství spojení mezi nimi. Každá psychologická událost v životě člověka souvisí s činností mozku a nervového systému. „*Tento přístup se snaží specifikovat neurobiologické procesy, které jsou podkladem pro duševní činnost a chování.*“ (Atkinsonová, 1995, st. 17)

Biologický přístup pomohl také při studiu učení a paměti. Princip učení spočívá v tom, že podmiňování způsobuje změny mezi neurony, a to změnami množství určitých chemických látek, které se nacházejí v mozku. Význam se přikládá rozdílnosti funkcí pravé a levé mozkové hemisféry.

Při studiu paměti je zdůrazňována nezbytnost určitých mozkových struktur, jako např. *hipokampu*, který se účastní upevňování vzpomínek.

Podobné úspěchy byly zaregistrovány také v oblasti motivace a emocí.

Přínosem tohoto směru je zkoumání lidské psychiky ve srovnání s výzkumy učení, paměti, motivací a emocí u zvířat.

3.2 Behaviorální přístup

V tomto přístupu je člověk zkoumán studiem jeho chování, co dělá, jak mluví, zkoumají se jeho vegetativní projevy.

Za otce behaviorismu je označován americký psycholog John B. Watson. Jeho názory se začaly označovat jako behaviorismus a na začátku minulého století pomohly formovat psychologii. Podle něj je vědecké zkoumání v psychologii pouze možné pomocí studia lidského chování. V současné době se stále uplatňuje vlivná vývojová větev behaviorismu „*psychologie podnět-*

reakce.“ (Atkinsonová, st. 19) Toto bylo schematicky znázorněno takto: $CH = S - R$ (S: stimulus, podnět, R: reakce).

Podle behavioristů se spojení mezi podnětem a reakcí vytváří učení, přičemž podstatu vnitřních duševních procesů neodhalují, ale ukládají je do tzv. černé schránky.

V neobehaviorismu bylo schéma, které vytvořil J. Watson, doplněno tzv. intervenující proměnnou. Tu nemůžeme pozorovat na vlastní oči, ale můžeme ji tušit, předpokládat. Schéma nyní vypadá takto: $CH = S - IP - R$.

3.3 Kognitivní přístup

V devatenáctém století byl kognitivní přístup založen na introspekci. Dnešní kognitivní přístup je dílem reakcí na behaviorismus a dílem návrat ke kognitivním kořenům psychologie.

Kognitivní směr v psychologii se zabývá poznávacími procesy jako je celek a souvislost vnímání, zapamatování, řeč a jazyk, myšlení, úsudek a rozhodování. Z tohoto hlediska se behaviorismus jevil některým psychologům jako zjednodušující, protože tyto složitější fenomény byly opomíjeny.

3.4 Psychoanalytický přístup

Za zakladatele tohoto přístupu k výkladu lidského prožívání a chování je považován lékař Sigmund Freud. Za základní předpoklad jeho teorie lze považovat to, že hodně z našeho chování má kořeny v procesech, které jsou nevědomé. Podle Freuda jsou nevědomím myšlenky, strachy a tužby, které si člověk neuvědomuje, ale které ovlivňují jeho chování. Freud věřil, že se každý člověk rodí s určitými pudovými impulsy a ty mají na člověka velký vliv a nějakým způsobem se s nimi musí vyrovnat. Věřil, že pokud jsou tyto impulsy

zakazovány nebo trestány, tak se pouze přesouvají z vědomí do nevědomí, ale nadále ovlivňují náš život. Dále věřil, že veškeré naše jednání má svoji příčinu a tato příčina má spíše původ v nevědomí než v racionálním světě. Freud měl za to, že člověk je ovládán stejnými pudy jako zvířata, že bojujeme proti společnosti, která nás nutí tyto pudy ovládat. Podle něj si člověk není vědom všech stránek své osobnosti a s tímto názorem souhlasí i většina psychologů.

3.5 Fenomenologický přístup, humanistické směry v psychologii

Psychologové, kteří zastávají tento přístup se nesnaží vytvořit něco nového, ale snaží se spíše zachytit co člověk prožívá, jeho vnitřní stav. Upřednostňují subjektivní zkušenost člověka.

„Podle humanistických teorií je základní motivační silou jedince tendence k růstu a k seberealizaci.“ (Atkinsonová, 1995, st. 21) Tato tendence je nazývána též jako sebeaktualizace.

Předpoklady, že chování lidí je ovládáno z vnějška, (máme na mysli behaviorální pojetí psychologie), ve smyslu S – R, nebo, že je lidské jednání ovlivňováno kognitivními procesy, t.j. zpracováním informací z vnímání a paměti, nebo pudovými tendencemi z nevědomí, jsou fenomenologicky orientovanými psychology odmítány jako zjednodušení s tím, že se izolovaly jednotlivé části chování či prožívání a nepřiměřeně se generalizovaly. Tak se vytratila skutečná komplexnost psychiky, která byla nahrazena výkladem části psychiky.

4. Problematika komplexity psychiky člověka

Pokud chceme hovořit o lidské agresivitě, musíme si uvědomit, že zaznamenáváme její projevy v chování, reagování a ve výpovědích toho či onoho člověka, jedince nebo skupin lidí. Ale do jaké míry komplexity můžeme tento problém studovat, nebo jakou míru izolace těchto projevů agresivity můžeme připustit, aby nedošlo ke zkreslujícímu zjednodušení? Toto je jedna z nejobtížnějších otázek.

Námitka humanisticky orientovaných psychologů je závažná.

V podstatě jde o to, jestli **komplexnost lidské psychiky** je fenomén přístupný **empirické kauzalitě**. To znamená, jestli můžeme empirickými metodami tuto skutečnost vůbec adekvátně studovat a jestli při volbě studia **izolovaného problému** lidské psychiky se nedopouštíme **nepřípustné redukce**, která má za následek zjištění, která nemůžeme relevantně zevšeobecnit.

5. Definice základních pojmů

5.1 Agrese (z lat. aggressio = výpad, útok)

„Agrese je vůči věci, či osobě. Jednání, jimž se projevuje úsilí vůči některému objektu nebo nepřátelství a útočnost s výrazným záměrem ublížit. Agresivní jednání je jedna z běžných reakcí na frustraci.“ (Defektologický slovník, 1984, st. 30)

Rozeznáváme čtyři stupně agrese:

1. – navenek se neprojeví, korově je jednání zvládnuto (někdy zčervenání nebo zblednutí, zatnutí zubů);
2. – projeví se slovně nadávkami, popř. klením;
3. – projevy destrukce, např. rozbíjení předmětů;
4. – projevy fyzického násilí (i zabítí).

Jiná definice agrese jí charakterizuje takto:

Slovem „agrese“ rozumíme „úmyslné chování, jehož cílem je zranit jinou osobu (fyzicky nebo verbálně) nebo zničit nějakou věc. Klíčovým konceptem v této definici je záměr.“ (Atkinsonová, 1995, 1. vydání, st. 452)

5.1.1 Druhy agrese:

agrese altruistická – zaměřená k ochraně druhých

agrese anticipující – agresivní reakce s cílem hájit

agrese indukovaná – agrese vyvolaná, nejčastěji s úmyslem zkoumat agresivní chování

agrese instrumentální – agresivní projevy, které jsou výsledkem učení, zkušenosti; která byla osvojena projevy, které okolí svými reakcemi posílilo

agrese přesunutá – agrese zaměřená proti organismu nebo objektu, který není zodpovědný za podněty, které spustily agresivní chování; termín často užíván

klinickými psychology v souvislosti s obrannými mechanismy (Hartl, 1994, 2. vydání, st. 8)

5.2 Agresivita (z lat. aggressivus = útočný)

„Agresivita je vlastnost, postoj nebo vnitřní pohotovost k agresi. V širším smyslu se takto označuje schopnost organismu mobilizovat síly k zápasu o dosažení nějakého cíle a schopnost vzdorovat těžkostem. Někdy se tím míní i celkové úsilí organismu dosáhnout uspokojení vlastních potřeb, zejména výživových a pohlavních.“ (Defektologický slovník, 1984, st. 30)

„Agresivní chování lze definovat jako porušení sociálních norem, omezující práva a narušující integritu živých bytostí i neživých objektů. Jde o symbolické nebo reálné omezování, poškozování a ničení. Agresivitu lze chápat jako sklon k takovému chování. Agrese označuje aktuální projev takového chování.“ (Vágnerová, 1999, st. 266)

6. Problematika lidské agrese a agresivity

Jednou z emočních reakcí člověka je agrese. Myšlená jako záměrné jednání člověka s cílem ublížit jinému člověku nebo záměrně zničit věc.

Agrese sama má projevy reálné nebo skryté a symbolické.

Agresi předchází prožitky hněvu, vzteku a objevuje se, když je situace frustrující, zatěžující.

Oba, jak útočník i oběť na agresi reagují. Projevy agresivity se váží na biologickou a pudovou vybavenost nebo i na osobnostní kvality jedince a na interpretaci situace, v které se člověk nalézá a která představuje situační zatěžující nárok na jedince? Je možné vysvětlit zkušenost, že sklon

k agresivnímu chování a jednání je do určité míry také ovlivněn např. výchovou v rodině a ostatními sociokulturními vlivy ve společnosti?

Proto psychologové zkoumají agresi, aby mohli vyhodnotit dvě nejvýznamnější teorie, z nichž se každá dívá na agresi jiným pohledem. Psychoanalytická teorie, jejímž zakladatelem je Sigmund Freud říká, že agrese je pud. Naopak teorie sociálního učení považuje agresi za naučenou odpověď.

7. Základní teorie agrese

Raná psychoanalýza S. Freuda dává do souvislosti psychický život s proměnou energetického potenciálu, který představují pudy a emoce. Přiblížit tuto teorii je možné poněkud zjednodušeně asi takto - jednání člověka je pod vlivem energie především pohlavního pudu, který má snahu se prosadit vědomou či nevědomou cestou tak, aby došlo k uspokojení. Pokud tomuto prosazení brání překážka, pud agrese se snaží ji odstranit. Psychoanalýza rozšiřuje svoje pojetí agrese tak, že jestliže při snaze člověka dosáhnout jakéhokoli cíle se proti tomuto staví překážka - frustrace, nastupuje agrese k odstranění frustrace.

Psychoanalýza vysvětluje pudy, jako jsou sex, hlad, agrese...jako vrozené energetické reakce.

Důkazy, které podporují existenci agresivního pudu u zvířat poskytují výzkumy u krys a koček, kdy po elektrickém podráždění určitého místa v hypothalamu zvíře útočí, i když před tím nemělo možnost se agresi „naučit“ nápodobou. Dále pro biologickou bázi agrese svědčí výzkumy hladin testosteronu u mužů, kdy muži s vyššími hladinami testosteronu jsou útočnější a agresivnější.

Výzkum agresivních reakcí při podráždění určité části hypothalamu u vyšších savců - primátů svědčí o vlivu zkušenosti, která rozhoduje o tom, zda jedinec bude reagovat agresivně nebo defenzivně. Opičí samci berou ohled na

hierarchické uspořádání ve skupině a dle toho reagují na elektrické podráždění hypothalamu. Samec první v hierarchii agresivitu projevuje, samec v podřízeném postavení ne. Vystává tedy otázka, zda podobné reagování není možné předpokládat i u člověka. Vliv minulé zkušenosti, tedy odklon od teorie pudu, představuje teorie sociálního učení.

Teorie sociálního učení předpokládá, že určité chování je **bud' odměněno nebo může mít negativní následek**. Tato teorie bere v úvahu i to, že člověk v procesu pozorování poznává kvalitu následku, to znamená, že **se učí i z pozorování chování a následků u druhých lidí**. Např. pláče-li starší sourozenec při píchnutí injekce, mladší sourozenec vnímá a bere na vědomí to, že píchnutí injekcí je nepříjemná věc, a tím vzniká následek, že návštěva u lékaře je nežádoucí. Mladší sourozenec se proto takto může „naučit“ bát lékaře.

Agresivita se projevuje **agresivním specifickým chováním**.

Agresivní specifické chování se může na zvýšené úrovni projevit např. také u dítěte, které je samo příliš trestáno svými rodiči, protože rodičovská autorita představuje vzorové jednání.

V literatuře je dále uváděno zajímavé srovnání obou teorií ve studiu vlivu **katarze a imitace**. Pokud by totiž lidská agrese představovala pudovou energii, pak by její odreagování, tj. katarze měla energii agrese odplavit a úroveň agresivního chování by se měla snížit. Oproti tomu teorie sociálního učení dokumentuje, že **častěji projevovaná agresivita posiluje tendenci k projevům agresivity v budoucnu u téhož jedince**. Např. v jednom výzkumu se sledovalo, jak posílí agresi u útočníků tři možné odezvy na projevy mezilidské agresivity u dětí:

- oběť se svíjí nebo pláče
- oběť provedla protiútok
- oběť ignorovala agresora

Agresivitu dětí „útočníků“ nejvíce posílilo reagování oběti pláčem a projevováním bolesti, a naopak nejméně protiútok. Tento a podobné výzkumy,

v literatuře uváděné např. výzkumy se studenty, ale odporují předpokladu, že agrese je pud a odeznívá prožitím, katarzí.

Proti pudové naprogramovanosti hovoří i názor, uvedený v literatuře (Vágnerová, M.: Psychopatologie pro pomáhající profese: variabilita a patologie lidské psychiky. Praha, Portál 1999): „*H.Arendtová (1996) připomíná, že hněv vzniká spíše v situaci, o níž se lze domnívat, že by nemusela být neměnná.*“ (Vágnerová, 1999, st. 266)

Znamená to, že jedinec v zátěžové situaci zapojuje psychické mechanismy, které zhodnocují efektivnost a volí mezi modelem agrese, závislosti, úzkosti apod. Agrese se právem může řadit mezi jeden z psychických obranných mechanismů.

Proti pudově-energetickému pojetí agrese stojí i názor, že projevená agresivita člověka může posilovat pocit jeho moci i v souladu s prosociální orientací. Takovouto agresi nazývá E. Fromm reaktivní agresi. Člověk brání důležité hodnoty a přitom užívá násilí. Rozhodujícím činitelem jsou zde vyšší city a pocit morální převahy. (Vágnerová, 1999)

Závěrem lze říci, že sklony k agresivitě jsou u člověka závislé více na sociálním učení než na vrozených dispozicích. Tento názor na agresivitu je podpořen většinou autorů.

8. Druhy a psychické mechanismy agresivního chování

Velmi příhodné se mi jeví shrnutí variant agresivního chování, které udává Vágnerová (1999, st. 269-272)

Agrese, jako reakce na neuspokojení různých potřeb

Agrese jako reakce na omezení osobního teritoria

Agrese jako kompenzace, jako zdroj náhradního uspokojení

Reaktivní agrese dle E.Fromma

Pomsta

Agrese je tedy buď prosociální a společností schvalovaná nebo protisociální a společností netolerovaná a odsuzovaná. Jedinec v kontextu rodiny a kultury, ve které vyrůstá zvnitřňuje normy, které se vztahují i k akceptaci agrese.

V naší kultuře se spíše agresivní projevy odsuzují a trestají a vznikají pocity viny. Tradičně toto neplatí v případě obrany sebe sama, rodiny, a společenských hodnot, kde agrese, kterou E.Fromm nazývá **reaktivní**, byla naopak ceněna. Od 2. poloviny 60. let je pozitivně přijímána **asertivita**. Zájem společnosti o kursy asertivity není zanedbatelný. Asertivita je schopnost prosazovat se bez projevů agresivity a vnitřně nezdravých pocitů.

Člověk se nalézá v životních situacích, u kterých ví, že je má pod kontrolou a že je schopen je určovat. Pak ovšem jsou situace, o kterých člověk ví, že je pod kontrolou nemá. V jiných kulturách se vyrovnávají s těmito situacemi buď až odbržděnými emočními projevy nářku, strachu, úzkosti nebo jsou přemáhány statečností, až k zákazu emočních projevů bolesti, strachu apod. V naší kultuře je také kladen nárok na sebeovládání, na schopnosti zbrzdit hněv, zlost, na dodržení etických norem.

Pokud člověk jedná odlišně, pak jedná buď s vnitřním souhlasem nebo si po činu uvědomuje, že jednal tak, jak nechtěl. Nicméně tlak viny musí psychicky zpracovat, jeden i druhý. Pokud si nechce člověk přiznat vnitřní morální prohru, pokud se vnitřně neobviní a alespoň na moment nezpochybní své sebehodnocení a svou sebedůvěru, reaguje spuštěním nevědomých či polovědomých obranných mechanismů ega. To není ale nedefektní reagování, následek je např. neurotizace, nástup psychoformních poruch či poruch osobnosti apod. Pokud jedinec reaguje opačně - např. v situaci, kde jedná agresivně, pak **nahlíží**, že jednal ve hněvu, ve vzteku tak, jak nechtěl a unese vnitřní pocit viny a zahanbení a následně je schopen **přijmout sám sebe**, nastartuje proces, který může vyústit v regulaci své agrese - **autoregulaci**. Bez přijetí bolestivých pocitů viny, ztráty, strachu, méněcennosti, ale tento

ozdravný proces nenastává. Takto se např. vysvětluje terapeutický proces **teorie Wilhelma Reicha**. Proto je nutné mít na paměti velkou až **prekognitivní sílu pocitů úzkosti, viny, strachu** ap. Tyto pocity mohou představovat bázi pro katarzi a autoregulaci, která nedefektním způsobem může představovat brzdu agresivitě jedince.

9. Pomsta a krutost

Pomsta je společností tolerovaná tam, kde společnost uznává kolektivní vinu. Msta obchází daný zákon a ukřivděný si narovnáni spravedlnosti zajišťuje z vlastního rozhodnutí, kde si sám určí míru viny druhého. Trestající je za mstu „odměněn“ pocity moci, uspokojení z toho, že nastolil z vlastní moci spravedlnost.

Krutost je pak nezdůvodněná a nepřiměřená odplata, nebo bez důvodu páchané násilí na druhém. Nebylo by správné hledat vysvětlení krutosti v biologických mechanismech. Přílišné trestání dětí nebo jejich týrání rodiči se spojuje s výchovou rodičů samých. K agresivitě až krutosti lidí přispívá povahový rys podezíravosti, ale i tendence úniku např. lži. Krutost je záměrné ublížení druhému člověku, útočník své konání ospravedlňuje mnohdy snižováním hodnoty druhého člověka nebo zveličováním jeho domnělé nebezpečnosti.

10. Verbální a neverbální projevy agresivního chování

Pro přiblížení biologických mechanismů agrese se opět zmíním o agresivitě u zvířat. Zde se agresivita váže na pud hladu, ale i na sexuální pudy, rodičovské instinktivní chování na obranu teritoria a hierarchického místa v tlupě. Agresivita u zvířat vyvolávaná drážděním určitých míst v hypothalamu

má dvojí kvalitu. Je to agrese lovecká – **pozitivního typu** a **agrese aversivní** - negativního typu, tj. ježení chlupů, cenění zubů, syčení, vrčení. Tato agrese má zastrašit, ale zároveň v sobě nese i pohotovost k útěku. I u zvířat se agresivita vyskytuje v souvislosti jak s pudy, tak i s žebříčkem rolí v tlupě. Podobně u člověka se agresivita projevuje ohrožením základních biologických potřeb, ale i ohrožením hodnot nejvyšší úrovně sebereflexe, např. obrazu „jáství“, sebehodnocení, společenské prestiže a možnosti seberealizace.

Na fyziologické úrovni se agresivní reakce váží na hladinu některých hormonů.

Aplikace noradrenalinu, tj. zvýšení koncentrace tohoto hormonu v krvi, u lidí vyvolává zlost a vztek, zvyšuje se krevní tlak a tepová frekvence, může se zaznamenat zrudnutí v obličeji a naopak při snížení hladiny noradrenalinu se objevuje spíše depresivní ladění. Noradrenalin má vliv na aktivaci sympatického nervového systému, a tedy i na projevy **vegetativní a motorické**.

Dalšími hormony zvyšující agresivitu jsou testosteron u **mužů**. U žen je vyšší hladina estrogenu. Estrogeny snižují agresivitu.

Agresivita žen je spíše na hormonální úrovni ovlivněna prolaktinem. Tento hormon se ve vyšší míře vyplavuje v premenstruální fázi menstruačního cyklu ženy. Tato fáze je doprovázena emoční depresivní náladou, sníženou schopností soustředění, dysforií a i agresivitou. Agrese ženy tedy souvisí s odlišnými biologickými a fyziologickými mechanismy. Agresivita ženy má také poněkud odlišné i společenské projevy, je to agrese více skrytá nebo potlačená. V případě žen vražedkyň se traduje, že ženy vraždí osoby, se kterými bývají ve vztahu.

Agrese tedy může být **otevřená**, kde jde o agresi bez většího maskování a brzd, spojenou s aktivitou a sebevědomím. **Agrese maskovaná**, skrytá, která se objevuje u osobností s menším pocitem moci nebo u žen. U astenických jedinců, kde je větší připravenost k úzkostnosti a bázlivosti je projev agresivity projevem směřujícím k stenizaci osobnosti, a tedy pozitivním krokem, tzv.

instrumentální agrese. Např. trénink asertivity může takováto osobnost akceptovat jako model, jak se zbavovat pocitů úzkosti, které jsou obecně vnímány jako velmi ohrožující.

Agresivní projevy v běžném životě se mohou tedy projevovat v celé škále – od projevů červenání v obličeji, v mimice obličeje, gestech, v pohybové aktivitě, v reálném fyzickém násilí nebo v gestech, které symbolicky naznačují agresi. Mezi tato gesta patří: zaťaté pěsti, pohrození prstem nebo rukou, nakročení, opovržlivý úsměšek a všechny další projevy nepřátelství. Verbální agrese se demonstruje v podobě nadávek. Agrese se také projeví skrytě ve výrocích snižujících humánní hodnotu druhého člověka, např. při pomluvě, opovržení, zpochybnění, uštěpačném humoru, snižující poznámce, různých projevech hostility apod.

11. Charakteristika psychických kvalit životního období 18 – 20 let

Tento věk spadá do období adolescence. Vyzrává především intelektuálně. Na jedné straně si mladý člověk připadá nejchytřejší, nejkrásnější, nejsvěžejší, na straně druhé se jen velmi těžko v sobě orientuje.

Období adolescence je obdobím dozrávání v muže či ženu, obdobím volby budoucího povolání a partnera. V této době si mladí lidé uvědomují své ženství nebo mužství, uvědomují si svoji životní roli a zároveň se na ni připravují. Prožívají první vážné lásky, zajímají se intenzivně o sex a erotiku, dochází k prvním pohlavním stykům, ke kterým dochází spíše ze zvědavosti, začínají flirtovat a střídat partnery.

Adolescent má v této době nedostatek času. Jeho čas je potřeba pro vedení hovorů, pro četbu, koukání na televizi, lenošení atd. Adolescenti hodně sportují, provozují hudbu, cestují a v neposlední řadě se sebevzdělávají.

Střet s jinou generací je nevyhnutelný, konflikt mezi dětmi a rodiči je neustále se opakující jev v životě člověka. Mladí kritizují všechno, co se jim

nelíbí a především své rodiče. Jejich kritika v období adolescence je ovšem cílenější, konkrétnější, uváženější. Kritizují způsob výchovy, morálku, smysl života. Nekompromisně odsuzují způsob žití svých rodičů a vyjadřují se v tom smyslu, že takto by žít nechtěli. Na druhou stranu ale i oni potřebují kritiku a především pocit, že je dospělí (rodiče) berou vážně.

V této době dochází k uvolnění citové vazby mezi adolescentem a rodiči a někdy dochází i k fyzickému odloučení (nástup na střední školu mimo bydliště). Rozchod s rodiči bývá jak citový, tak i názorový.

V tomto období si člověk hledá a vytváří svoji identitu, není to ale v žádném případě jen záležitostí adolescence. Mít identitu znamená vědět kam patřím, vyznat se sám v sobě, vědět co chci v životě dokázat, uvědomit si svoje schopnosti. Mladý člověk (adolescent) si klade otázky o smyslu života a svého žití. V tomto období adolescent často experimentuje, často střídá své koníčky a hledá to, co ho vnitřně uspokojuje.

Osobní moratorium, do kterého se mladí lidé utíkají má různé podoby, ale hlavně jim pomáhá zapadnout do davu a nemyslet na nic důležitého, neřešit složitější životní situace.

V tomto období hledání sebe sama je tedy velké riziko experimentování i s agresivitou.

III. PRAKTICKÁ ČÁST

1. Cíl praktické části

Cílem praktické části je zjistit míru lidské agresivity v situaci dopravních nehod u 18 až 20letých mužů, s odlišením skupiny viníků a poškozených, a to na bývalém okrese Děčín.

2. Hypotetické předpoklady

Předpoklady jsem stanovila na základě praktických zkušeností práce u dopravní policie na bývalém okrese Děčín a na základě informací uváděných v literatuře, které byly shrnuty v teoretické části práce.

1. hypotetický předpoklad

18 – 20 letí muži, jako viníci dopravních nehod, se v situaci dopravní nehody chovají agresivněji, než poškození muži stejné věkové kategorie, a to statisticky významně.

2. hypotetický předpoklad

Dopravní nehodovost, způsobená agresivním stylem jízdy 18 - 20letých mužů, stoupá každoročně o více než 1% vzhledem k celkovému počtu nehod zaviněných touto věkovou skupinou, a to v období let 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín.

3. hypotetický předpoklad

Dopravní nehody způsobené agresivním stylem jízdy 18 až 20letými muži, mají významně vyšší podíl na celkovém počtu nehod této věkové skupiny, než je obdobný podíl ve skupině mužů starších, a to v období let 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín.

U prvního předpokladu jsem vyhodnocovala reagování a chování 18 – 20letých mužů, a to jak viníků, tak poškozených.

U druhého předpokladu porovnávám skupinu 18 – 20letých mužů, viníků dopravních nehod po rocích, v rozmezí let 1997 – 2001. Tedy porovnání je prováděno pouze u věkové skupiny 18 – 20letých mužů.

U třetího předpokladu jsou porovnány věkové skupiny 18 – 20letých mužů a skupiny ostatních věkových kategorií, viníků dopravních nehod - mužů.

3. Použité metody práce

V průzkumu jsem k potvrzení či vyvrácení stanovených hypotetických předpokladů použila odlišné metody u prvního předpokladu a u předpokladu druhého a třetího, a to se záměrem získat více dat pro hodnocení lidské agresivity v situaci dopravní nehody. Proto metody uvádím v souvislosti s hypotetickými předpoklady.

1. hypotetický předpoklad

Protože šlo o pozorování dodržení či překročení **zákazu** v instrukci **a** současně o pozorování **projevů řidičů**, popisuji pro názornost postup.

Respondenti byli osloveni a pozorováni zhruba 30 minut po dopravní nehodě s tím, že jsem jim předkládala stejný podnětový materiál – byly jim zadávány úkolové úlohy na pracovním archu (viz příloha).

Pracovala jsem v civilním oblečení.

V úvodu bylo viníkům i poškozeným vysvětleno, proč je jim tento úkol předkládán a zároveň byli ujištěni o anonymitě takto získaných údajů a že tento materiál nebude zveřejněn, kromě účelu bakalářské práce, ani nebude mít vliv na objasnění dopravní nehody.

Pak byla zadána instrukce k pracovním listům a během práce respondentů na listech s úkoly (viz příloha) byly pozorovány a zaznamenávány četnosti překročení zákazu a současně verbální a neverbální projevy respondentů bez toho, že by byli na tento fakt upozorněni. Pozorované četnosti přestoupení zákazu v instrukci a verbální a neverbální projevy byly zaznamenávány každý na vlastní záznamový list (viz příloha) a dále vyhodnocovány též odděleně (viz tabulky č. 5, 6, 8).

Použité metody:

u 1. hypotetického předpokladu - metoda přímého pozorování, s využitím bipolární škály a škály projevů: stísněnost – neutrální – agrese, úkolové zadání, statistické zpracování metodou X^2 .

Zdůvodnění použití klíčových metod:

Přímé pozorování jsem zaznamenávala, před zpracováním do škály a X^2 , u jednotlivých respondentů do záznamových listů.

V bodě „jiné znaky, nespecifikované blíže“ se předpokládají znaky jako opilost řidiče, vliv drog, náhlá zdravotní nevolnost, zavinění nehody vlivem vyrušení řidiče např. zvířetem v autě ap.

Do záznamového listu znaků stísněnosti/agresivity v chování respondentů **vegetativní projevy** agrese nebyly vřazeny, protože při pozorování, které probíhalo v terénu, jsem nemohla zabránit tomu, aby se sledovaný jedinec např. nepootočil tak, abych mu neviděla do tváře a mohlo by se stát, že u některých by tento znak byl pozorován a u druhých ne, i když by byl přítomen. Po zápise do uvedených záznamových listů a po vyhodnocení na škále projevů: stísněnost – neutrální – agresivita, bylo provedeno statistické vyhodnocení **pomocí X^2** .

K úkolovému zadání 20 otázek na pracovních listech

Úkolové zadání, které jsem vypracovala, se drží rámce výzkumu, který uveřejnil Mackinnon v r.1938. A který byl uveden v literatuře (Meili R., Rohracher H.: Učebnice experimentální psychologie, SPN, Praha 1969). 93 studentům bylo předloženo 20 problémů, každý na jednom listě. K tomu dostali sešit s řešeními všech problémů, ale dle instrukce se mohli podívat na řešení jen některých úkolů. Osoby byly sledovány a byly zaznamenávány jejich vegetativní a motorické reakce. Projevy skupiny pokusných osob, která překročila zákaz, byly více emocionálně vzrušené. Instrukce se zákazem nahlédnutí do klíče vyřešených úloh představuje normu. Míra překročení zákazu je mírou agresivity pokusné osoby, která byla v úkolové situaci frustrována.

Obdobně jsem vypracovala 20 úkolů na pracovních listech a k tomu každý respondent dostal k použití sešitek s klíčem všech správných odpovědí. Po zadání instrukce jsem pozorovala četnosti překročení zákazu v instrukci a zaznamenávala je do záznamového listu, který jsem vypracovala na základě studia literatury. (viz příloha) Potom jsem je vyhodnotila na bipolární škále a statisticky zpracovala pomocí X^2 .

Poznamenávám k metodám použitým u 1. hypotetického předpokladu, že volba a zpracování statistické metody byla konzultována s matematikem Ing. Petrem Kotuličem a s vedoucí práce, nebyla provedena samostatně.

U 2. a 3. hypotetického předpokladu jsem použila metodu analýzy statistik, X^2 .

Pro úplnost uvádím **další použité metody**: studium výpovědí a spisů z dopravních nehod, sběr materiálu a obsahová analýza získaných informací, kazuistika, rozhovor s člověkem z kazuistiky.

4. Výběr a popis vzorku

Vzhledem k tomu, že jsem zvolila sledování projevů agresivity, byl vybrán vzorek mužů, kteří jsou jak biologicky tak psychosociálně jinak disponováni a vychováni k agresivitě než ženy.

Skupinu mužů ve věku 18 – 20 let jsem vybrala proto, že mne zajímá osud mladých lidí a ráda bych napomohla tomu, aby tito mladí lidé méně ohrožovali sami sebe nebo druhé lidi. Protože v případě vážnější dopravní nehody je pak celý jejich život touto nehodou negativně ovlivněn.

Snažila jsem se volit dostatečně velký vzorek počtu osob i počtu dopravních nehod.

Při ověřování prvního předpokladu bylo osloveno 35 viníků dopravních nehod ve věku 18 – 20 let a 33 poškozených ve věku 18 – 20 let. Z oslovených odmítlo zadání vypracovat 8 řidičů, 5 viníků a 3 poškození, a neodmítlo 60 řidičů, kteří všichni úkolové zadání dokončili.

Pro ověření 2. hypotetického předpokladu byl z policejních statistik vyčleněn vzorek viníků - mužů ve věku 18 – 20 let, kteří na bývalém okrese Děčín v rozmezí let 1997 – 2001 zavinili dopravní nehodu, jak znázorňuje tabulka č. 1.

Tabulka č. 1 – **Počet dopravních nehod zaviněných v letech 1997 – 2001 řidiči – muži ve věku 18 – 20 let na bývalém okrese Děčín**

Roky	1997	1998	1999	2000	2001
Počet nehod	358	332	283	232	247

Sumárně vzorek představoval **1452** mužů ve věku 18 – 20 let, kteří zavinili dopravní nehodu.

Pro ověření 3. hypotetického předpokladu byl použit vzorek viníků dopravních nehod, 18 – 20letých mužů, uvedený již v tabulce č. 1. A vzorek mužů, viníků dopravních nehod, ostatních věkových skupin. Opět se tento vzorek týká dopravních nehod způsobených na bývalém okrese Děčín v rozmezí let 1997 – 2001. V tabulce č. 3 uvádíme a porovnááme celkový počet dopravních nehod na bývalém okrese Děčín v letech 1997 – 2001 s rozdělením, kolik dopravních nehod zavinili řidiči – muži ve věku 18 – 20 let a kolik ostatní řidiči – muži.

Pro ucelení pohledu ještě doplňuji v tabulce č.2 procentuální zastoupení nehod zaviněných 18 – 20letými muži z celkového počtu nehod zaviněných muži.

Tabulka č. 2 – Procentuální porovnání nehodovosti v letech 1997 - 2001 na bývalém okrese Děčín zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let

rok	Procento nehod z celkového počtu DN mužů
1997	17,16%
1998	14,90%
1999	11,96%
2000	10,86%
2001	12,34%

Tabulka č. 3 – Přehled počtu dopravních nehod mužů na bývalém okrese Děčín

	1997	1998	1999	2000	2001	1997-2001
věk	Počet	počet	počet	počet	Počet	počet
18-20	358	332	283	232	247	1452
21 a více	1728	1896	2084	1905	1754	9367
celkem	2086	2228	2367	2137	2001	10819

Dále, v tabulce č. 4 vidíme celkový počet dopravních nehod mužů v letech 1997 – 2001 a celkový počet dopravních nehod zaviněných agresivním stylem jízdy a celkový počet dopravních nehod zaviněných jiným způsobem.

Tabulka č. 4 - **Přehled počtu dopravních nehod mužů na bývalém okrese Děčín**

	1997	1998	1999	2000	2001	1997-2001
	Počet	počet	počet	počet	Počet	počet
Celkem DN	2086	2228	2367	2137	2001	10819
Agres styl.j.	1708	1730	2078	1882	1705	9103
Jiné	378	498	289	255	296	1716

Jak je již patrné, výběr v mé bakalářské práci ze statistik policie nebyl orientován pouze na muže - viníky, ale abychom zvýraznili přítomnost činitelů agresivity, byl proveden výběr dopravních nehod způsobených agresivním stylem jízdy ze všech dopravních nehod na bývalém okrese Děčín v letech 1997 – 2001, způsobených řidiči muži. Tento výběr byl proveden dle následujících kritérií s přihlédnutím k geografické charakterizace bývalého okresu Děčín.

4.1 Geografická charakteristika okresu Děčín

Okres Děčín se nachází v nejsevernější části České republiky a je typickým příhraničním okresem, který hraničí ze severní a západní strany se Spolkovou republikou Německo. Jeho rozloha činí 909 čtverečních kilometrů a má téměř 134 tisíc obyvatel. V okrese je 12 měst a 40 samostatných obcí. Vzhledem k velké rozloze okresu je oddělení skupiny dopravních nehod rozděleno na dvě výjezdové skupiny, kde jedna má sídlo v Děčíně a druhá skupina má sídlo ve Šluknově.

4.2 Agresivní styl jízdy

Za agresivní styl jízdy bylo pro zpracování výsledků této bakalářské práce považováno:

- nepřiměřená rychlost
- nesprávné předjíždění
- nedání přednosti v jízdě

4.2.1 Nepřiměřená rychlost

Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

4.2.2 Nesprávné předjíždění

Řidič nesmí při předjíždění ohrozit ani omezit řidiče jedoucí za ním a ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel. Řidič nesmí předjíždět, nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí; jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích, dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a rovněž nesmí předjíždět na křižovatce a v těsné blízkosti před ní, na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním, na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

4.2.3 Nedání přednosti v jízdě

Dát přednost v jízdě znamená povinnost řidiče nezačít jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě, musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.

5. Realizace a ověření hypotetických předpokladů

5.1 Realizace a ověření hypotetického předpokladu č. 1

18 – 20 letí muži, jako viníci dopravních nehod, se v situaci dopravní nehody chovají agresivněji, než poškození muži stejné věkové kategorie; a to statisticky významně.

Abych mohla potvrdit či vyvrátit prvý hypotetický předpoklad, že agresivní reagování a chování se vyskytuje u viníků dopravních nehod s vyšší četností sledovaných znaků než u poškozených při dopravních nehodách, a to ve věkové skupině mužů od 18 do 20 let na okrese Děčín, bylo třeba zúčastnit se v terénu vyšetřování dopravních nehod. Dále jsem musela přesvědčit účastníky dopravních nehod, aby spolupracovali.

Od prosince 2002 jsem oslovovala viníky a poškozené z dopravních nehod, které se staly v bývalém okrese Děčín. Zaměřila jsem se na mladé lidi – muže ve věku 18 – 20 let. Rozdala jsem jim pracovní archy s úkolovým zadáním a klíč správných odpovědí. V krátkém rozhovoru jsem jim objasnila účel předloženého zadání, s ujištěním o anonymitě a sdělením, že nebude jejich účast či odmítnutí mít vliv na objasnění a vyřízení dopravní nehody.

Sledovaným osobám jsem zadala úkol s instrukcí, což představuje rámec „zákazu“, jenž je respondenty při vlastní práci na zadaném úkolu respektován nebo překročen. **Překročení zákazu byl základní sledovaný znak agresivity.** Respondenti měli vyřešit 20 otázek, přičemž u otázek 5, 10, a 15 se na správné odpovědi mohli podívat do klíče, na ostatní otázky/odpovědi nikoliv.

Instrukce zněla takto:

„Nyní otevřete arch a vepište správné odpovědi k otázkám, pokud je znáte, pokud ne, nechte nevyplněno. Po vyplnění se na odpovědi 5,10 a 15 můžete podívat do klíče v sešitku, kde jsou uvedeny všechny správné odpovědi, ale Vy se můžete podívat, opakuji, jen na 5.,10. a 15.odpověď.“

Námi byl modifikován výzkum, který uveřejnil Mackinnon v r.1938 na situaci dopravní nehody. Tento výzkum byl uveden v literatuře (Meili R., Rohracher H.: Učebnice experimentální psychologie, SPN, Praha 1969).

Současně byly sledovány a zaznamenávány projevy agresivity a stísněnosti v chování respondentů. (viz příloha – záznamový list)

Situace dopravní nehody představuje bezesporu frustrující situaci. Úkolové zadání je další zátěží zvyšující úroveň frustrace. Lze tedy důvodně předpokládat agresivní odezvu.

Pro tuto bakalářskou práci prvý hypotetický předpoklad považuji za stěžejní.

Tabulky vyhodnocení pozorovaných znaků agresivity a stísněnosti pro škálování.

Tabulka č. 5 – Pozorování projevů v chování viníků/ řidičů ve věku 18 – 20 let

Pořadí	Způsobili zranění A/N	Lepší auto A/N	Projevy úzkosti, strachu	Projevy agrese
1.	A	N	3x	4x
2.	A	A	3x	5x
3.	A	N	2x	3x
4.	A	A	3x	6x
5.	A	N	5x	1x
6.	A	A	4x	2x
7.	A	N	2x	5x
8.	A	N	2x	3x
9.	A	N	5x	2x
10.	A	N	4x	3x
11.	N	N	2x	4x
12.	N	A	4x	5x
13.	N	N	2x	3x
14.	A	N	5x	2x
15.	A	N	3x	3x
16.	N	N	3x	4x
17.	N	A	2x	5x
18.	N	A	3x	6x
19.	A	N	4x	2x
20.	N	N	3x	3x
21.	A	N	5x	2x
22.	N	A	2x	6x
23.	N	N	3x	4x
24.	N	A	3x	5x
25.	N	A	4x	6x
26.	N	N	1x	3x
27.	A	N	6x	2x
28.	N	N	3x	5x
29.	N	N	4x	1x
30.	N	N	2x	4x

Tabulka č. 6 – pozorování projevů v chování u poškozených/ řidičů 18 – 20 let

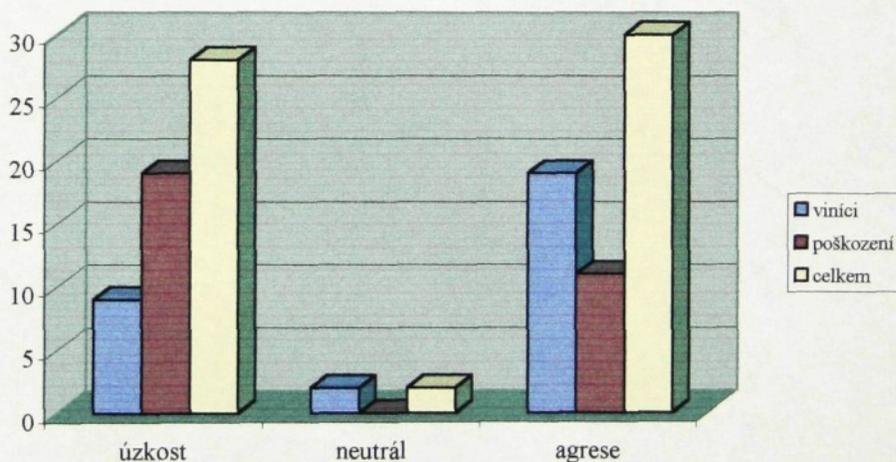
Pořadí	Zranění A/N	Lepší auto A/N	Projevy úzkosti, strachu	Projevy agrese
1.	N	N	3x	2x
2.	N	A	3x	4x
3.	N	A	2x	3x
4.	A	N	4x	2x
5.	N	N	4x	2x
6.	N	N	2x	3x
7.	A	N	3x	1x
8.	A	N	5x	3x
9.	N	A	3x	5x
10.	N	N	4x	2x
11.	N	N	3x	2x
12.	A	A	3x	5x
13.	N	N	2x	4x
14.	N	A	3x	4x
15.	A	N	2x	1x
16.	A	N	4x	3x
17.	N	N	4x	2x
18.	N	N	4x	3x
19.	N	N	2x	4x
20.	N	N	6x	3x
21.	A	N	5x	3x
22.	A	N	3x	2x
23.	N	N	4x	3x
24.	A	N	4x	2x
25.	N	A	3x	4x
26.	N	N	3x	2x
27.	N	N	4x	2x
28.	N	N	4x	3x
29.	N	N	2x	4x
30.	N	A	3x	5x

Respondenti byli rozříděni, dle četností pozorovaných znaků do tří skupin: úzkostněji, stísněně reagující, agresivněji reagující a do skupiny s vyváženým počtem četností pozorovaných znaků agresivity a úzkostnosti / stísněnosti. Dále byli respondenti charakterizováni na škále, stísněnost, úzkost. – agresivita. Respondenti se stejnou četností agresivních znaků a znaků stísněnosti, v tabulce č.7 ve sloupci „neutrál“, nebyli do krajních sloupců agrese a stísněnosti vřazeni.

Tabulka č. 7 – Sumární vyjádření pozorovaných četností projevů agresivity a stísněnosti u viníků a poškozených

	Úzkost	neutrál	agrese	Celkem
Viníci	9	2	19	30
Poškození	19	0	11	30
Celkem	28	2	30	60

Graf č. 1 - Sumární vyjádření pozorovaných četností projevů agresivity a stísněnosti u viníků a poškozených



Výpočet X^2 :

X^2 :	1,79	1,00	1,07	3,85
$X^2 =$	1,79	1,00	1,07	3,85
				7,70

stupně volnosti: $f = (3-1)*(2-1) = 2$

kritická hodnota rozložení X^2 : 5% 5,99

Hodnota 7,70 je vyšší než 5,99, nulovou hypotézu pro výpočet chí kvadrátu je třeba odmítnout 5 % hladině významnosti

Výsledky pozorování

Viníci – agresivní znaky jsme pozorovali u 19 respondentů = 63,33 % z celkového počtu viníků.

Poškození – agresivní znaky jsme pozorovali 11 respondentů = 36,67 % z celkového počtu poškozených

Agresivita na základě pozorování verbálních a neverbálních projevů u viníků je statisticky **potvrzena**, na 5% hladině významnosti, pomocí výpočtu X^2 .

Četnosti pozorovaných porušení „zákazu“, tj. nekázně, u respondentů při práci na úkolových zadáních byly vyhodnoceny na bipolárních škálách a statisticky pomocí X^2 .

Tabulka č. 8 - Vyhodnocení počtu porušení instrukce u úkolového zadání:

Vinici				Poškození			
Pořadí	Zranění A/N	čas	porušení	pořadí	Zranění A/N	Čas	Porušení
1.	N	23	1	1.	N	19	0
2.	N	18	0	2.	N	21	0
3.	A	25	0	3.	N	16	2
4.	N	30	2	4.	A	15	1
5.	A	22	0	5.	N	30	0
6.	A	26	1	6.	N	26	0
7.	N	18	0	7.	A	22	0
8.	N	21	1	8.	A	23	1
9.	A	20	0	9.	N	25	0
10.	A	25	2	10.	N	19	0
11.	N	35	0	11.	N	24	2
12.	N	26	0	12.	A	26	1
13.	N	16	2	13.	N	20	0
14.	A	22	1	14.	N	18	0
15.	A	23	2	15.	A	22	1
16.	N	18	0	16.	A	31	0
17.	N	25	2	17.	N	23	1
18.	N	22	0	18.	N	17	0
19.	A	20	1	19.	N	24	2
20.	N	26	0	20.	N	22	0
21.	A	21	1	21.	A	26	0
22.	N	24	0	22.	A	23	0
23.	N	20	2	23.	N	29	2
24.	N	28	1	24.	A	27	0
25.	N	22	1	25.	N	22	0
26.	N	21	1	26.	N	19	1
27.	A	29	1	27.	N	21	2
28.	N	25	1	28.	N	18	0
29.	N	18	1	29.	N	26	0
30.	N	16	1	30.	N	25	0

Výsledky úkolového zadání

Viníci – nekázeň se prokázala u 19 respondentů = 63,33 % z celkového počtu viníků.

Poškození – nekázeň se prokázala u 10 respondentů = 33,33 % z celkového počtu poškozených.

Rozdíl v agresivitě, projevený v nekázni, tj. porušením zákazu v instrukci, je mezi skupinami viníků a poškozených statisticky významný na 5% hladině významnosti.

Hypotetický předpoklad č. 1, že 18 – 20 letí muži, jako viníci dopravních nehod se v situaci dopravní nehody chovají agresivněji než poškození muži stejné věkové kategorie, se potvrdil, jak při pozorování agresivních projevů v chování respondentů, tak i v úkolovém zadání.

Na sledovaném vzorku 60 mužů na bývalém okrese Děčín, v r. 2002/2003.

5.2 Realizace a ověření hypotetického předpokladu č. 2

Dopravní nehodovost, způsobená agresivním stylem jízdy 18 - 20letých mužů, stoupá každoročně o více než 1% vzhledem k celkovému počtu nehod zaviněných touto věkovou skupinou; a to v období let 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín.

Problematika tohoto předpokladu spočívá v tom, že poměříme skupinu viníků dopravních nehod dané věkové kategorie v několika letech po sobě následujících, ale nebylo možné z počítačové databáze bývalého okresního úřadu shromáždit údaje o celkovém počtu vydaných řidičských průkazů této věkové kategorie mužů. Proto tento hypotetický předpoklad můžeme vnímat jen jako pomocný a podpůrný.

Pro přiblížení nejdříve uvádím podíl dopravních nehod způsobených agresivním stylem jízdy 18 –20letými řidiči na celkovém počtu nehod způsobených muži řidiči.

V roce 1997 způsobili řidiči-muži ve věku 18-20 let vlivem agresivního stylu jízdy celkem **234** dopravních nehod, což činí **11,22 %** z celkového počtu 2086 dopravních nehod mužů řidičů.

V roce 1998 způsobili řidiči-muži ve věku 18-20 let vlivem agresivního stylu jízdy celkem **261** dopravních nehod, což činí **11,71 %** z celkového počtu 2228 dopravních nehod mužů, řidičů.

V roce 1999 způsobili řidiči-muži ve věku 18-20 let vlivem agresivního stylu jízdy celkem **142** dopravních nehod, což činí **6,00 %** celkového počtu 2367 dopravních nehod mužů, řidičů.

V roce 2000 způsobili řidiči-muži ve věku 18-20 let vlivem agresivního stylu jízdy celkem **148** dopravních nehod, což činí **6,93 %** z celkového počtu 2137 dopravních nehod mužů, řidičů.

V roce 2001 způsobili řidiči-muži ve věku 18-20 let vlivem agresivního stylu jízdy celkem **158** dopravních nehod, což činí **7,90 %** z celkového počtu 2001 dopravních nehod mužů, řidičů.

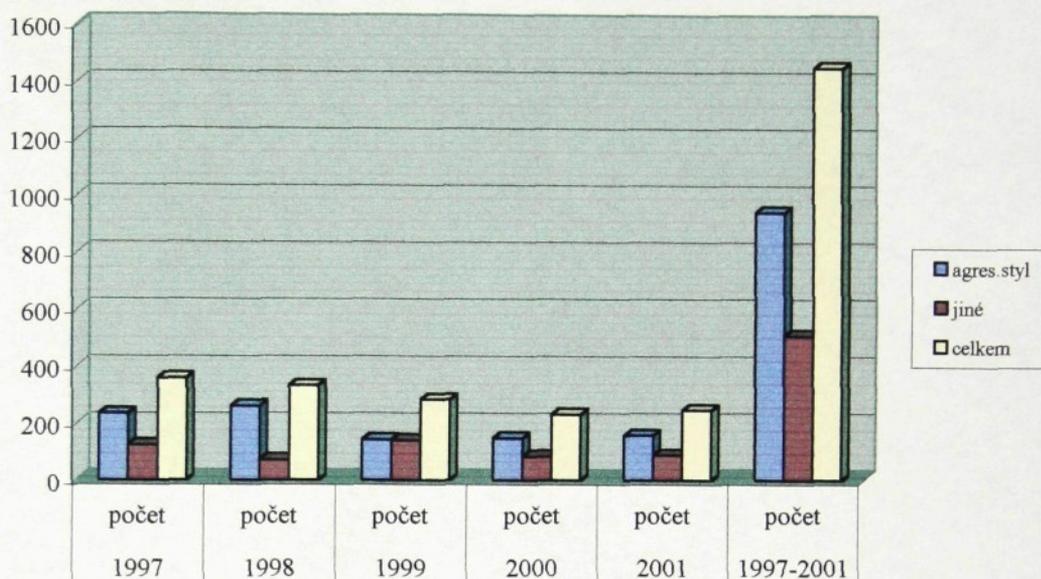
Porovnání celkového počtu dopravních nehod 18 – 20letých řidičů v jednotlivých letech 1997 – 2001 je základní výchozí přehled, ze kterého se vyčleňují počty dopravních nehod způsobených agresivním stylem jízdy. Pro ucelení doplňují i jiné dopravní nehody (alkohol, střet s chodcem, střet se zvěří...). Toto vše je znázorněno v tabulce č.10 v jednotlivých letech 1997 – 2001.

Tabulka č.10 - **Porovnání nehodovosti v jednotlivých letech 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let**

	1997	1998	1999	2000	2001	1997-2001
	počet	počet	počet	počet	počet	počet
agres. styl	234	261	142	148	158	943
jiné	124	71	141	84	89	509
celkem	358	332	283	232	247	1452

To, co pro naši bakalářskou práci považujeme za agresivní jízdu, je popsáno v kapitole nazvané „Výběr vzorku“.

Graf č. 3 – Porovnání nehodovosti v letech 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let

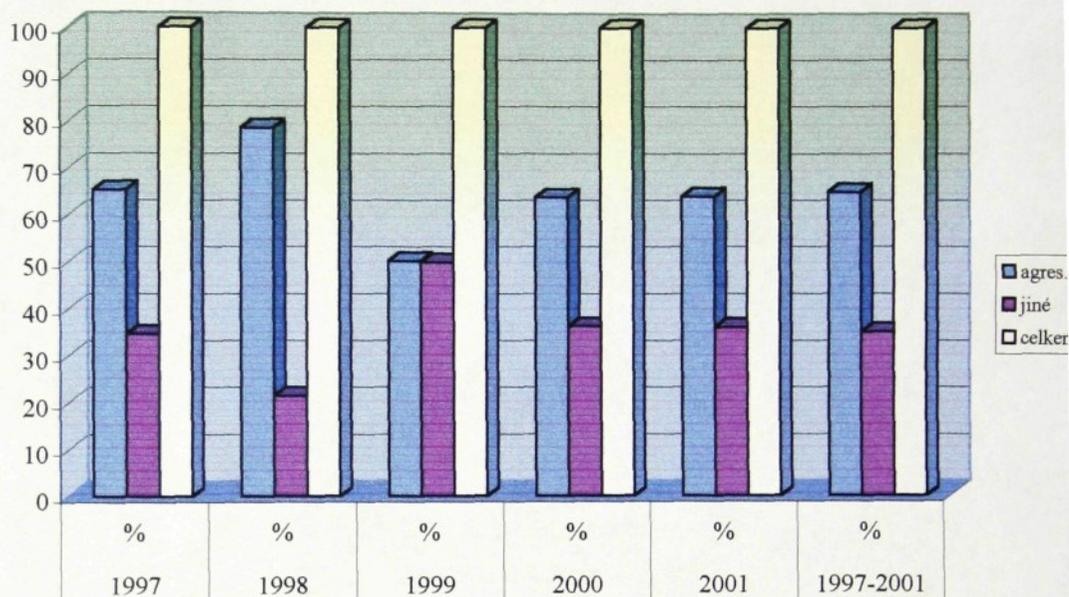


Tabulka č. 11 – Procentuální vyjádření dopravní nehodovosti v letech 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let

	1997	1998	1999	2000	2001	1997-2001
	%	%	%	%	%	%
agres. styl	65,36	78,61	50,18	63,79	63,97	64,94
jiné	34,64	21,39	49,82	36,21	36,03	35,06
celkem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

V tabulce č. 11 je znázorněno procentuální vyjádření dopravní nehodovosti řidičů ve věku 18 – 20 let na bývalém okrese Děčín jednotlivě v letech 1997 – 2001 a poté celkem za toto období. Je zde vyjádřeno, kolik procent z celkového množství dopravních nehod, zaviněných touto věkovou skupinou, tvoří dopravní nehody zaviněné vlivem agresivní jízdy a kolik procent dopravních nehod je zaviněno jiným způsobem jízdy, přičemž vycházíme z toho, že celkový počet dopravních nehod této věkové kategorie je 100 %.

Graf č. 4 - Procentuální vyjádření nehodovosti v letech 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let



Dalším krokem je procentuální porovnání nárůstu/poklesu nehod vlivem agresivního stylu jízdy u sledované věkové skupiny viníků, viz tabulka č.12.

Tabulka č. 12 – meziroční nárůst/pokles nehodovosti na bývalém okrese Děčín zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let

	1998/97	1999/98	2000/99	2001/00	2001/97
	%	%	%	%	%
agres.styl	11,54	-45,59	4,23	6,76	-32,4786
jiné	-42,74	98,59	-40,43	5,95	-28,2258
celkem	-7,26	-14,76	-18,02	6,47	-31,0056

V tabulce č. 12 sledujeme procentuální nárůst (+) nebo pokles (-) dopravní nehodovosti, kterou zavinili řidiči – muži ve věku 18 – 20 let na bývalém okrese Děčín. Porovnáváme zde vždy dva po sobě následující roky, a to dopravní nehody zaviněné agresivním stylem jízdy, jiné dopravní nehody a dopravní nehody celkem. Dále je v tabulce č.12 stejným způsobem vyjádřen procentuální pokles dopravní nehodovosti v celém pětiletém období let 1997 – 2001.

V celém pětiletém období se hypotetický předpoklad nepotvrdil, vzhledem k prudkému poklesu nehodovosti způsobené agresivní jízdou v roce 1999.

Vliv poklesu v roce 1999 se nepodařilo zjistit.

Hypotetický předpoklad č. 2 se potvrdil částečně, ke zvýšení došlo mezi roky 1997 – 1998 a 1999 – 2001.

Je patrné, že chybí-li relace mezi počty řidičských průkazů v dané věkové kategorii a počty zavinění dopravních nehod, nemůžeme toto považovat za dostačující zjištění.

5.3 Realizace a ověření hypotetického předpokladu č. 3

Dopravní nehody způsobené agresivním stylem jízdy 18 až 20letými muži, mají významně vyšší podíl na celkovém počtu nehod této věkové skupiny, než je obdobný podíl ve skupině mužů starších; a to v období let 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín.

I tento hypotetický předpoklad je vnímán jako méně významný, a to ze stejných důvodů jako u hypotetického předpokladu č.2. Hlavní nedostatek je v tom, že chybí údaje o počtech vydaných řidičských průkazů, a to podle věkových kategorií a pohlaví. Bez těchto údajů nemůžeme stanovit vztah mezi počty řidičů a počty řidičů - viníků, kteří se dopustili dopravní nehody vlivem agresivní jízdy.

Tabulka č. 13 - Četnosti nehod, zaviněných agresivní jízdou v letech 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, řidiči – muži ve věku 18 – 20 let a řidiči – muži ostatních věkových kategorií

	1997	1998	1999	2000	2001	Celkem
18 –20 let	234	261	142	148	158	943
21 a starší	1474	1469	1936	1734	1547	8160
Celkem	1708	1730	2078	1882	1705	9103

V tabulce č. 13 můžeme porovnat kolik dopravních nehod způsobili řidiči ve věku 18-20 let na bývalém okrese Děčín v jednotlivých letech 1997 – 2001 a za celé toto období, vlivem agresivní jízdy (viz výše) a kolik dopravních nehod způsobili ostatní řidiči tj. ve věku 21 – 70 a více let. Dále zde můžeme zjistit, kolik dopravních nehod vlivem agresivní jízdy způsobili všichni řidiči , muži na bývalém okrese Děčín v jednotlivých letech 1997 – 2001 a za celé toto období.

Výpočtem X^2 zjistíme, zda tyto dva nezávislé výběry – muži, viníci 18 – 20 letí a muži, viníci ostatních věkových kategorií jsou rozloženy statisticky stejně, nebo ne.

Výpočet X^2 :

X^2	18,36	37,56	24,79	11,33	2,04	94,07
	3,86	4,34	2,86	1,31	0,24	12,60
$X^2 =$						106,67

Stupeň volnosti $f = (5 - 1) \times (2 - 1) = 4$

Kritická hodnota rozložení chí kvadrát : 1 % 13,28

5 % 9,49

Hodnota 106,67 je vyšší než 13,28.

Nulovou hypotézu chí kvadrátu, je třeba odmítnout na 1 % hladině významnosti.

Tedy statisticky se oba nezávislé výběry – viníci, muži 18 – 20letí a ostatní viníci, muži významně liší. Dalším krokem je zjištění procentuálních rozdílů, jak znázorňuje tabulka č.14.

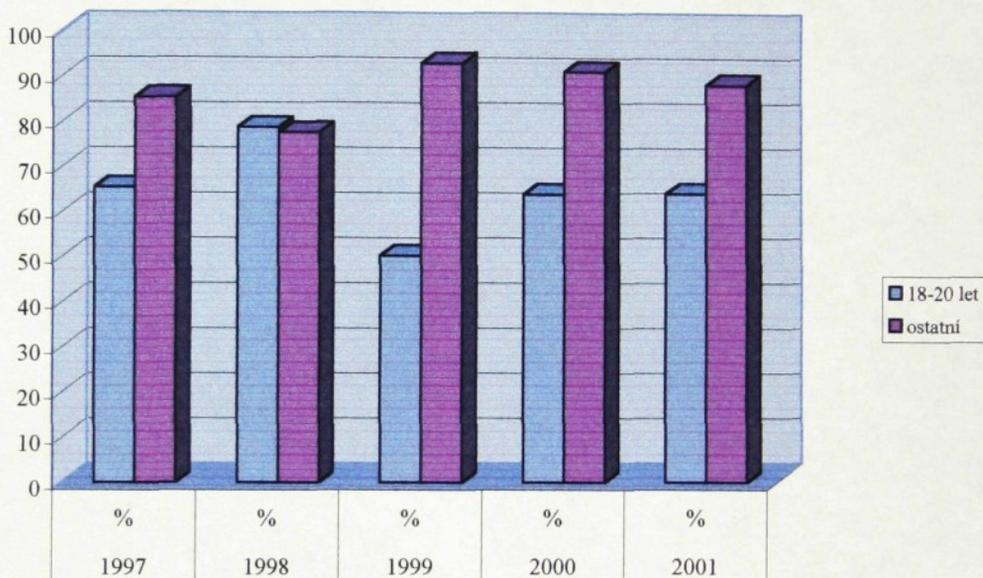
Tabulka č. 14 - Procentuální vyjádření nehodovosti agresivním stylem jízdy v letech 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let a řidiči – muži ostatních věkových kategorií

	1997	1998	1999	2000	2001
	%	%	%	%	%
18-20 let	65,35	78,61	50,18	63,79	63,97
ostatní	85,30	77,48	92,90	91,02	88,20

V tabulce č. 14 můžeme porovnat kolik dopravních nehod z celkového počtu dopravních nehod způsobili řidiči ve věku 18 – 20 let a řidiči ostatních věkových kategorií na bývalém okrese Děčín vlivem agresivní jízdy, a to v jednotlivých letech 1997 – 2001, tentokrát vyjádřeno v procentech,

z celkového počtu dopravních nehod ve věkových kategoriích 18 – 20letých mužů a ostatních věkových kategorií mužů.

Graf č.5- Procentuální vyjádření nehodovosti vlivem agresivního stylu jízdy v letech 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let a řidiči – muži ostatních věkových kategorií

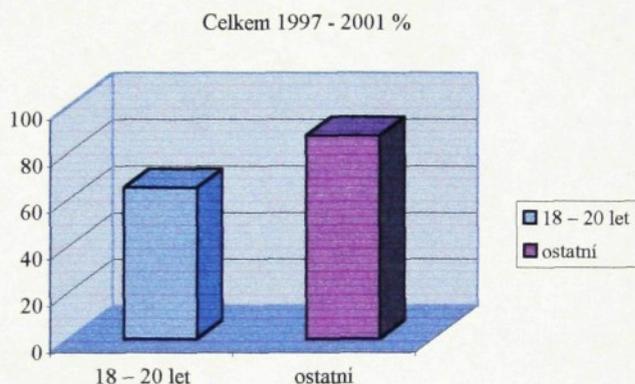


Tabulka č. 15 - Procentuální vyjádření nehodovosti agresivního stylu jízdy celkem za roky 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let a řidiči – muži ostatních věkových kategorií

	Celkem 1997 - 2001
	%
18 – 20 let	64,94
ostatní	87,11

V tabulce č. 15 můžeme porovnat kolik dopravních nehod způsobili řidiči ve věku 18 – 20 let a řidiči ostatních věkových kategorií na bývalém okrese Děčín vlivem agresivní jízdy (viz výše), a to celkem za období let 1997 – 2001, tentokrát vyjádřeno v procentech z celkového počtu dopravních nehod příslušných věkových kategorií.

Graf č. 6 - Procentuální vyjádření nehodovosti agresivního stylu jízdy celkem za roky 1997 – 2001 na bývalém okrese Děčín, zaviněné řidiči – muži ve věku 18 – 20 let a řidiči – muži ostatních věkových kategorií



Statistická významnost byla ověřena – χ^2 , se 4 stupni volnosti, na 1 % hladině významnosti.

Hypotetický předpoklad č. 3 se nepotvrdil ani v jednotlivých letech ani v období 1997 – 2001 jako celku.

6. KAZUISTIKA:

V této bakalářské práci mi šlo o zmapování celkového obrazu lidské agresivity promítnuté do situace dopravní nehody. Snad pro laika neuvěřitelnou skutečností je to, že agrese v podobě msty se objevuje i na silnici. **Uvádím proto krátkou kazuistiku vztahující se k této formě agrese.**

Osobní anamnéza:

Jméno a příjmení: Tomáš V., pohlaví mužské

Datum narození: 8.5.1950

Škola: 9 tříd základní školy v Mikulášovicích, Střední průmyslová škola strojní ve Varnsdorfu

Těhotenství: délka 38 týdnů, dítě v pořadí 1., věk matky 25 let, věk otce 27 let
matka během těhotenství navštěvovala poradnu, během těhotenství neměla žádné potíže

Porod: porod proběhl doma a trval 11 hodin, porod fyziologický, plod byl donošen

Charakteristika osoby: pan Tomáš V. je pracovitý člověk, občas výbušné až agresivní povahy, je racionálně myslící, ke svému okolí někdy až nesmlouvavý, občas navštěvuje restaurační zařízení

Rodinná anamnéza:

Otec: František V., narozen 9.10.1923, absolvoval 5 základních tříd, 3 třídy měšťanské školy, vyučen obráběčem kovů. Zemřel v roce 1994. Pocházel z rozvětvené rodiny. Na svého syna měl velké nároky, byl přísný, citově chladný. Občas požíval alkoholické nápoje.

Matka: Marie V., narozena 16.4.1925, vychodila základní školu, vyučila se švadlenou. Zemřela v roce 1998. Na synovi lpěla, protože to bylo její jediné dítě. Často ho ochraňovala před otcem.

Meziosobní vztahy v rodině : Rodiče byli oddáni v roce 1949, v rodině nepanovalo moc vřelé ovzduší, díky chladné povaze otce. Matka se snažila konflikty urovnávat. Tomáš V. měl radši matku, k otci měl rozporuplný vztah, respektoval ho.

Příběh:

V roce 1950 se narodil manželům V. syn Tomáš. Rodina žila na severu Čech v obci Mikulášovice. V sousedství žila rodina D., která měla tři děti, dva syny a dceru. Syn Josef byl o čtyři roky starší, nežli mladý Tomáš V. V dětství spolu chlapci kamarádili, měli svoji partu, kde se scházeli ještě další chlapci a děvčata. Rodiče obou chlapců pracovali v podniku Mikov, kde se vyrábějí nože. Po ukončení základní školy odešel Tomáš do Varnsdorfu, kde pokračoval ve studiu na střední průmyslové škole strojní, bydlel na internátě a domů jezdil pouze na sobotu a neděli. Josef D. se učil v Rumburku strojním zámečnickem.

V této době se spolu chlapci již moc nevidali a mezi oběma rodinami začaly vznikat napjaté vztahy. Tu sousedovi vadila větev stromu, přesahující okraj jeho zahrady, tam zase vadil dým z komína, který šel směrem ke druhému sousedovi apod. Vše dospělo tak daleko, že si obě rodiny začaly navzájem dělat naschvály. Po ukončení studií se vrátil Tomáš V. domů, kde žil v domku s rodiči a pracoval v Rumburku v podniku TOS-slévárna. Josef D. začal po vyučení pracovat v podniku Mikov. V dalších letech se oba chlapci oženili, postavili si v Mikulášovicích domy a starali se o své rodiny.

Když bylo Tomášovi V. 50 roků, vracel se svým os. vozidlem zn. Dacia z Rumburku domů a na rovném úseku silnice před sebou spatřil ve stejném směru jedoucího cyklistu. Dal blikáč a začal cyklistu objíždět, ale v tomto okamžiku poznal v cyklistovi svého bývalého souseda Josefa D. a řekl si: "Počkej, prevíte, teď ti ukážu," trhl volantem vpravo, najel z boku na cyklistu a pravým předním blatníkem vozidla odhodil cyklistu vpravo mimo komunikaci do silničního příkopu. Cyklista J. D. spadl a zlomil si pravou ruku. Tomáš V. si

uvědomil, že své chování přehnal, dostal strach, vrátil se na místo dopravní nehody, zavolal zraněnému sousedovi lékařskou pomoc a policii.

7. Interpretace výsledků

První hypotetický předpoklad, který považuji za ucelené zmapování projevů lidské agresivity v situaci dopravní nehody, se potvrdil statisticky významně.

Druhý hypotetický předpoklad se potvrdil jen částečně a třetí hypotetický předpoklad se nepotvrdil.

Když nebudu přihlížet k nedostatku nezjistitelnosti celkových počtů řídičských průkazů u jednotlivých věkových kategorií a podle pohlaví, výsledek druhého a třetího předpokladu je ovlivněn blíže neurčeným poklesem nehodovosti v r.1999. Pravděpodobně tedy na počtech nehod 18 – 20letých mužů se podílí jejich řídičská nezkušenost. Vědomí této nezkušenosti může být i brzdou agresivitě na silnici. Pro tento názor by svědčil i vyšší výskyt nehod vlivem agresivní jízdy u starších řídičů.

Dále je třeba mít na zřeteli, že mladí muži nevlastní tak silné vozy, jako skupina řídičů vyššího věku. Nicméně považuji agresivitu řídičů - viníků ve věku 18 – 20 let, za skutečnost, které by se měla nadále věnovat pozornost již při vystavování ŘP a agresivnějším osobnostem by se měla věnovat péče, např. promítání videozáznamů nehod, kde by byli konfrontováni více se skutečností zranění a možného i usmrcení účastníků silničního provozu. Tím by se mohla ovlivnit v dobrém slova smyslu autoregulace těchto jedinců.

Srovnáme-li totiž četnost projevů stísněnosti, jsou tyto nápadně vyšší, i když ne průkazné, u viníků, kteří zavinili při dopravní nehodě zranění. Zřejmě konfrontace s tím, že viník dopravní nehody zavinil zranění spouští autoregulační mechanismy.

Bylo by třeba podobný průzkum opakovat s vyšším počtem sledovaných osob s tím, že by se sledovaly i doprovodné znaky – jestli a jaké zranění se u dopravní nehody stalo, eventuálně usmrcení, sílu vozidla a zjištění alkoholu.

IV. ZÁVĚR

V závěru této bakalářské práce bych ráda uvedla, že informace získané ohledně dopravních nehod u věkové skupiny 18 – 20 let se mi staly přínosem, protože díky jim se mi podařilo zmapovat agresivní jednání a chování této věkové skupiny a porovnat ji s ostatními věkovými skupinami.

V současné době pracuji jako policejní inspektor na hraničním přechodu určeném především pro kamionovou dopravu. S řidiči všech věkových skupin a jejich projevy se setkávám denně.

Na zdárném ukončení této práce jsem spolupracovala s kolegy policisty, kteří pracují na DN při OŘ Děčín a kteří byli ochotni mě zavolat k dopravní nehodě a byli také ochotni respektovat použité metody mé bakalářské práce.

Je známo, že mladí lidé se neumějí zabavit tak, jak to uměli jejich rodiče a je známo, že rodiče nemají v současné době na své děti dostatek času. Dnešní doba je hektická, je velká nezaměstnanost a každý se snaží zabezpečit rodinu jak jen to jde, a to i na úkor nedostatku času pro své blízké.

Kvalita meziosobních vztahů v rodině je také faktorem, který zcela jistě hraje významnou roli ve vývoji osobnosti dospívajících. Velký vliv mají také podněty vycházející od skupin vrstevníků a pochopitelně biologické a psychologické charakteristiky jednotlivce. To má za následek, že mladí lidé jsou předčasně dospělí, své zázemí nacházejí v partách a před ostatními se „předvádějí“ rychlou, agresivní jízdou, která často končí dopravní nehodou.

Statistiky dopravní nehodovosti jsou hrozivé. Každých sedm hodin umírá na našich silnicích člověk. Pro rodiče je obzvlášť traumatizující, když na silnici zemře jejich dítě. Proto se policie snaží zmapovat rizikové faktory a působit preventivně.

LITERATURA:

1. Atkinsonová, R., Atkinson, R., Smith, E., Bem, D., Nolen-Hoeksema, S.: Psychologie. Praha, Victoria Publishing 1995
2. Machač, M., Macháčová, H., Hoskovec J.: Emoce a výkonnost. Praha, SPN 1985
3. Vágnerová, M.: Psychopatologie pro pomáhající profese : Variabilita a patologie lidské psychiky. Praha, Portál 1999
4. Hartl, P.: Psychologický slovník. Praha, Budka 1994
5. Defektologický slovník. Praha, SPN 1984
6. Svoboda, M.: Psychodiagnostika dospělých. Praha, SPN 1987
7. Vávra, V.: Mluvíme beze slov. Praha, Panorama 1990
8. Říčan, P.: Cesta životem. Praha, Panorama 1989
9. Lewis, D.: Tajná řeč těla. Praha, Victoria Publishing a.s. 1989
10. Meili, R., Rohracher, H.: Učebnice experimentální psychologie. Praha, SPN 1969
11. Švingalová, D.: Základy psychologie (psychologická propedeutika). 1.díl, TU Liberec 1996
12. Švingalová, D.: Základy psychologie (kognitivní složka osobnosti). 2.díl, TU Liberec 1998
13. Švingalová, D.: Základy psychologie (kapitoly z psychologie osobnosti 1.část). TU Liberec, 2000
14. Nakonečný, M.: Lexikon psychologie. Praha, Vodnář 1998
15. Nakonečný, M.: Psychologie osobností. Praha, Academia 1995
16. JUDr. Chmelík, J. : Vyšetřování silničních dopravních nehod. Praha 1998
17. Porada, V., Vajda, L. : Metodika vyšetřování silničních dopravních nehod. VŠ dopravy a spojů 1993
18. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

PŘÍLOHY

1. Výpočet X^2
2. Záznamový list pro znaky pozorované v chování respondenta
3. Otázky k testu
4. Odpovědi k testu
5. Odpovědní list k testu

vzorec χ^2 , podle kterého se zjišťuje statistická významnost

$$\chi^2 = \sum \frac{(o - e)^2}{e}$$

$$e = \frac{\sum r \cdot \sum s}{n}$$

Pro výpočet stupňů volnosti byl použit vzorec:

$$f = (r - 1) \cdot (s - 1)$$

Tabulka:

a/f	1	2	3	4
5 %	3,84	5,99	7,81	9,49
1 %	6,63	9,21	11,34	13,28

r = řádky tabulky

s = sloupce tabulky

e = očekávané četnosti

f = stupně volnosti

x = proměnná

Záznamový list pro znaky pozorované v chování respondenta:

Respondent č.....

Znaky agresivity:

1. verbální agrese zaměřená ven
2. motorické agresivní projevy jako jsou – dupnutí, kopnutí, odhození předmětu, tlučení pěstí, odhození tužky , zatínání zubů
3. odmítnutí práce na zadaném úkolu v průběhu započaté práce
4. projevy destrukce
5. fyzická agrese
6. v této kategorii nespecifikované znaky

Znaky nejistoty a stísněnosti

1. škrábání a prohrábnutí ve vlasech
2. verbální agrese zaměřená proti sobě
3. motorický neklid
4. v této kategorii nespecifikované znaky

Jiné znaky, nespecifikované blíže

OTÁZKY

(na odpovědi k otázkám č. 5, 10, 15 je možné nahlédnout do klíče, na ostatní nikoliv)

1. Jak se jmenuje hlavní město České republiky?
2. Jaká je rozloha ČR v kilometrech čtverečných?
3. Jaká je nejvyšší hora Lužických hor?
4. Co to znamená dát přednost v jízdě?
5. Ve kterém roce se narodil Einstein?
6. Co to je bezpečná vzdálenost mezi vozidly?
7. Co je to terapie?
8. Který jazyk na světě je nejrozšířenější?
9. Kdo je to řidič?
10. Která potravina obsahuje nejvíce vitamínu C v mg – ve 100 g potraviny?
11. Co znamená slovo „lokalizovat“?
12. Považuje se za křižovatku vyústění polní nebo lesní cesty na jinou silnici?
13. Kde je povoleno zastavení a stání motorových vozidel na dálnici?
14. Co to je překážka silničního provozu?
15. Co je to axiom?
16. Co je to vitalita?
17. Co je to gravitační síla?
18. Ve které zemi se nacházejí Niagarské vodopády?
19. Definujte Archimédův zákon.
20. Které doklady musí mít řidič motorového vozidla u sebe?

Odpovědi k otázkám

1. Hlavní město ČR je **PRAHA**.
2. Rozloha ČR je **78 866** km/čtverečných.
3. Nejvyšší hora Lužických hor se jmenuje **LUŽ**.
4. „Dát přednost v jízdě“ znamená povinnost řidiče počínat si tak, aby řidič, který má přednost v jízdě, nemusel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy.
5. Einstein se narodil v roce **1879**.
6. Řidič musí zachovávat za vozidlem jedoucím před ním takovou vzdálenost, aby mohl včas snížit rychlost jízdy, popřípadě zastavit vozidlo, jestliže řidič tohoto vozidla sníží rychlost jízdy nebo zastaví.
7. Terapie je **léčba** nebo **způsob léčení**.
8. Nejrozšířenějším jazykem je **čínština**.
9. Řidič je osoba, která řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj.
10. **šípek červený**
11. Lokalizovat znamená **místně omezit**.
12. **Ne**, nepovažuje.
13. Pouze na místech označených jako **parkoviště**.
14. „Překážka silničního provozu,“ je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu (náklad, materiál nebo jiné předměty, popřípadě i vozidlo ponechané na silnici, závady ve sjízdnosti silnice apod.).
15. **Axiom** je tvrzení považované bez důkazů za pravdivé.
16. Vitalita je **životní síla, životaschopnost**.
17. Gravitační síla je síla, kterou j těleso přitahováno k zemi.
18. Niagarské vodopády se nacházejí z části v **USA** a z části v **Kanadě**.
19. Archimédův zákon: Těleso ponořené do kapaliny je nadlehčováno silou, která se rovná váze kapaliny tělesem vytlačené.
20. Řidič musí u sebe mít: řidičský průkaz, doklad o registraci vozidla, doklad o zákonném pojištění vozidla pro případ havárie.

ODPOVĚDNÍ LIST K TESTU PRO BAKALÁŘSKOU PRÁCI

.....

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
- 17.
- 18.
- 19.
- 20.