



**UNIVERZITA KONŠTANTÍNA FILOZOFA  
FAKULTA SOCIÁLNYCH VIED A ZDRAVOTNÍCTVA**

**VNÍMANÁ SEBAÚČINNOSŤ A OCHOTA RISKOVAŤ  
U VODIČOV**

**Bakalárska práca**

Študijný program: Psychológia

Pracovisko: Katedra psychologických vied

Školiteľ: PhDr. Ivan Sarmány-Schuller, CSc.

**Nitra 2010**

**Michaela Špániková**

## **POĎAKOVANIE**

Ďakujem môjmu vedúcemu záverečnej práce PhDr. Ivanovi Sarmány-Schullerovi, CSc za odborné vedenie, konštruktívne pripomienky a pomoc pri riešení problémov.

Tiež by som chcela poďakovať Ing. Lukášovi Sarmány- Schullerovi za ochotu a čas pri tvorbe programu.

Vďaka patrí aj všetkým zúčastneným študentkám za spoluprácu pri realizácii experimentu.

## **ABSTRAKT**

Špániková, Michaela: Vnímaná sebaúčinnosť a ochota riskovať u vodičov. [Bakalárska práca]. Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre. Fakulta sociálnych vied a zdravotníctva; Katedra psychologických vied. Školiteľ: PhDr. Ivan Sarmány-Schuller, CSc. Stupeň odbornej kvalifikácie: Bakalár. Nitra: FSVaZ, 2010. 42 s.

Cieľom našej bakalárskej práce bolo sledovať vzťah vnímanej sebaúčinnosti a ochoty riskovať. Zaujímalo nás, či zvýšená miera sebaúčinnosti zvyšuje ochotu riskovať vodičov na cestách. Taktiež sme sledovali vzťah vnímanej sebaúčinnosti s anticipáciou koincidencie v experimentálnej situácii. Zaujímalo nás, či existuje pozitívny vzťah medzi vyššou mierou sebaúčinnosti a vyššou mierou anticipácie a ďalej sme sledovali vzťah ochoty riskovať s anticipáciou koincidencie. Zisťovali sme, či existuje pozitívny vzťah medzi zníženou anticipáciou a vyššou mierou riskovania. Na meranie úrovne sebaúčinnosti sme použili Škálu Všeobecnej Vnímanej Sebaúčinnosti (SES). Ochotu riskovať sme zisťovali pomocou filmového záznamu reálnej situácie v doprave a experimentálnou situáciou sme zisťovali anticipáciu koincidencie. Výskumnú vzorku tvorilo 91 vysokoškolských študentiek, vo veku 18 do 25. Z výsledkov sa potvrdilo, že vyššia miera sebaúčinnosti zvyšuje ochotu riskovať len v určitých špecifických situáciách. Nepotvrdil sa nám predpoklad, že vyššia miera sebaúčinnosti zvyšuje mieru anticipácie a tiež sa nám nepotvrdil predpoklad, že znížená anticipácia zvyšuje mieru riskovania. No úlohou tejto práce bolo objasniť ďalšiu osobnostnú premennú, ktorá môže vplývať na riskantné šoférovanie a napomôcť pri objasňovaní príčin takejto správanie sa na cestách.

**Kľúčové slová:** Sebaúčinnosť. Rizikové rozhodovanie. Riziko. Anticipácia.

## **ABSTRACT**

Špánikova, Michaela: Perceived self-efficacy and willingness to take risks for drivers. [Bachelor thesis]. Constantine the Philosopher University in Nitra. Faculty of Social Sciences and Health Care; Department of Psychological Sciences. Consultant: PhDr. Ivan Sarmány-Schuller, CSc. Educational qualification degree: Bachelor. Nitra: FSVaZ, 2010. p.42

The purpose of our bachelor thesis was to investigate the relationship of perceived self-efficacy and willingness to take risks. We wondered whether the increased rate of self-efficacy increased willingness to take risks for drivers on the road. We also watched the relationship between perceived self-efficacy and anticipation coincidence. We wondered whether there was a positive correlation between higher rate of self-efficacy and higher rate of anticipation coincidence. And in the last instance, we examined the relationship of willingness to take risk and anticipation coincidence. We detect whether there is a positive correlation between decreased anticipation and higher rate of risk taking. To measure the level of self-efficacy we used a scale of General Perceived Self-efficacy. Willingness to take risks we were trying to measure in actual traffic situation and by the experimental situation was determined rate of anticipation. The research sample consisted of 91 university students (women), aged 18 to 25. The results confirm that greater self-efficacy increased willingness to take risk in certain specific situations. We did not confirm whether greater self-efficacy increase the anticipation and we also did not confirmed the assumption whether lower anticipation increased the risk taking. The task of this study was to clarify another personality variable that may influence risky driving and assist in clarifying the causes of such behavior on the road.

Key words: Self-efficacy. Risky decision making. Risk. Anticipation.

# OBSAH

ABSTRAKT.....	4
ABSTRACT.....	5
OBSAH.....	6
ZOZNAM TABULIEK.....	7
ZOZNAM SKRATIEK A ZNAČIEK .....	8
ÚVOD.....	9
1 TEORETICKÉ VÝCHODISKÁ .....	10
1.1 SEBAÚČINNOSŤ (SELF-EFFICACY).....	10
1.1.1 <i>Extrémne póly Self-efficacy</i> .....	10
1.1.2 <i>Zdroje self-efficacy</i> .....	11
1.1.3 <i>Psychické procesy a self-efficacy</i> .....	13
1.2 ROZHODOVANIE.....	17
1.3 RIZIKO.....	18
1.4 RIZIKOVÉ SPRÁVANIE A ROZHODOVANIE VODIČOV.....	19
1.5 ANTICIPÁCIA .....	21
1.6 VÝSKUMNÝ PROBLÉM A CIEĽ.....	22
1.7 VÝSKUMNÉ HYPOTÉZY .....	23
2 METÓDY.....	25
2.1 VÝSKUMNÁ VZORKA.....	25
2.2 VÝSKUMNÉ METODIKY.....	26
2.2.1 <i>Škála všeobecnej vnímanej sebaúčinnosti</i> .....	26
2.2.2 <i>Dizajn experimentálnych situácií</i> .....	26
3 VÝSLEDKY .....	29
3.1 SEBAÚČINNOSŤ A OCHOTA RISKOVAŤ .....	29
3.2 SEBAÚČINNOSŤ A ANTICIPÁCIA KOINCIDENCIE .....	29
3.3 OCHOTA RISKOVAŤ A ANTICIPÁCIA KOINCIDENCIE .....	30
4 DISKUSIA .....	32
4.1 VZŤAH SELF-EFFICACY A OCHOTY RISKOVAŤ .....	32
4.2 VZŤAH SEBAÚČINNOSTI S ANTICIPÁCIU KOINCIDENCIE .....	34
4.3 VZŤAH OCHOTY RISKOVAŤ A ANTICIPÁCIE KOINCIDENCIE.....	35
4.4 VPLYV VLASTNÍCTVA VODIČSKÉHO PREUKAZU.....	36
4.5 LIMITY VÝSKUMU.....	37
4.5 ODPORÚČANIA PRE ĎALŠIE VÝSKUMY .....	37
ZÁVER.....	38
ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV .....	39
PRÍLOHA A ( JEDNOTLIVÉ VÝSTUPY Z SPSS ).....	43
PRÍLOHA B (VZOR PROGRAMU NA MERANIE ANTICIPÁCIE KOINCIDENCIE).....	46

## ZOZNAM TABULIEK

<b>Tabuľka 1</b> Zloženie výskumného súboru podľa veku	25
<b>Tabuľka 2</b> Zloženie výskumného súboru podľa skupín	25
<b>Tabuľka 3</b> Zloženie výskumného súboru podľa priemerného veku	25
<b>Tabuľka 4</b> Priemerná úroveň vnímanej sebaúčinnosti	29
<b>Tabuľka 5</b> Hodnoty Pearsonovho korelačného koeficientu pre jednotlivé dopravné situácie	29
<b>Tabuľka 6</b> Hodnoty Pearsonovho korelačného koeficientu anticipácie koincidencie pre jednotlivé úrovne programu	30
<b>Tabuľka 7</b> Hodnoty Pearsonovho korelačného koeficientu ochoty riskovať a anticipácie koincidencie	30

## ZOZNAM SKRATIEK A ZNAČIEK

**n**- počet respondentov

**AM**- aritmetický priemer

**r**= Pearsonov korelačný koeficient

**sig.**= hodnota dosiahnutej signifikancie/ významnosti

\*. Korelácia je významná na hladine  $p < 0.05$

\*\* .Korelácia je významná na hladine  $p < 0.01$

**úr.**= úroveň anticipačného programu

**t-test**- hodnota Studentovho t- testu pre dva nezávislé výbery

**df**- stupne voľnosti

**SD**- štandardná odchýlka



# ÚVOD

V našej bakalárskej práci sme sa venovali sebaúčinnosti, rizikovému správaniu a ochote riskovať vodičov za volantom. Keďže neoddeliteľnou súčasťou vedenia motorového vozidla je vedieť predvídať budúce udalosti, ktoré môžu v dopravnej situácii nastať, zaradili sme do rámca nášho záujmu aj anticipáciu.

Téma riskovania za volantom je od začiatkov rozvoja automobilizmu až po dnešnú dobu veľmi populárna, a to predovšetkým vzhľadom k negatívnemu aspektu nárastu dopravných nehôd s fatálnymi následkami na ľudských životoch, či veľkými materiálnymi škodami. Najčastejšími príčinami nehôd je práve zlyhanie ľudského faktora, kedy sa dostáva do konfliktu psychosomatická kapacita jedinca s požiadavkami dopravy.

Výber tejto témy nás inšpiroval k podrobnejšiemu preskúmaniu doterajších zistení ohľadom riskovania jedincov za volantom. Naše pátranie nás doviedlo k mnohým výskumom, ktoré sa zaoberajú vplyvom rôznych faktorov či osobnostných premenných, ako napr. vek, pohlavie, skúsenosti, extravertzia, emócie, agresivita a iné, na ochotu riskovať v dopravných situáciách.

No nedostatok informácií o konkrétnom vplyve sebaúčinnosti na ochotu riskovať u vodičov, ma priviedlo k jeho podrobnejšiemu skúmaniu. Ďalej nás zaujímal vplyv sebaúčinnosti na predvídanie vodiča a ako toto predvídanie vplýva na ochotu riskovať za volantom.

Daný výskum má experimentálny dizajn a konkrétne ide o vnútro- subjektový experimentálny plán.

Úvod tejto práci sme venovali teoretickým východiskám danej problematiky, nasledovalo vymedzenie výskumného problému a cieľu. Všetky informácie sme čerpali nielen zo slovenskej, ale aj zo zahraničnej literatúry. Definovali sme základné pojmy self-efficacy, rozhodovanie, rizikové správanie, riziko a anticipácia.

Následne sme na základe teoretických východísk formulovali výskumné hypotézy, ktoré sme prostredníctvom experimentu na študentoch vysokej školy, odboru psychológie, overovali.

Hneď na to, sme konkrétne opísali výskumnú vzorku, použité výskumné metodiky, metódy štatistického testovania a podrobne sme opísali priebeh experimentu.

Na záver tejto práce sme uviedli analýzu výsledkov, ich interpretáciu, diskusiu a záver.

# 1 TEORETICKÉ VÝCHODISKÁ

## 1.1 SEBAÚČINNOSŤ (SELF-EFFICACY)

Jeden z predstaviteľov kognitívno-behaviorálneho prístupu, Alber Bandura, v roku 1977 uverejnil pojem *self-efficacy* (Baštecká,Goldman,2001). Definuje ho ako „presvedčenie ľudí o ich schopnosti produkovať určitú úroveň výkonu, ktorá ovplyvňuje udalosti, ktoré pôsobia na náš život.“ (Bandura,1994, str.2).

Ide teda o sebavnímanie toho, ako by sme mohli fungovať v určitej situácii (Hall,Lindzey,1999), ako by sme mohli usporiadať svoje činy a postupovať spôsobom, ktorý nám napomáha pri riešení budúcich situácií (Baštecká,Goldman,2001), dosahovania našich cieľov a zvládania rôznych úloh (Urbánek,Čermák,1996).

Podľa Banduru (1993), žiaden mechanizmus v ľudskej schránke (human agency) nie je centrálnejší a prenikavejší do všetkých stránok ľudskej osobnosti tak, ako práve viera človeka v schopnosť kontroly nad vlastnou úrovňou fungovania a nad udalosťami, ktoré vplyvajú na jeho život. Presvedčenie vo vlastnú účinnosť ovplyvňuje motiváciu ľudí, to ako sa cítia, správajú a aj myslia.

Jednoduchšie povedané, základom nie je to, či je človek niečoho objektívne schopný, ale to, v čo verí, že je schopný. A práve táto viera ovplyvňuje ľudskú motiváciu, well-being a aj osobné úspechy jednotlivca. (Pajares,2002)

### 1.1.1 Extrémne póly Self-efficacy

Na porozumenie toho, čo znamená, keď niekto dosahuje vysokú úroveň sebaúčinnosti, resp. nízku, v nasledujúcej kapitole opíšeme jej dva extrémne póly.

*Vysoká (silná) úroveň vnímanej sebaúčinnosti:*

Podľa Banduru (1994) vysoká viera vo vlastné schopnosti zvyšuje výkony ľudí a tiež aj pocit osobnej pohody (well-being).

K náročným úlohám pristupujú skôr ako k výzvam, ktoré treba zvládnuť, než ako k prekážkam, ktoré treba obísť. Sú viac zameraní na príležitosti, než na problémy. Kladú si náročné ciele a sú vysoko angažovaní pri ich dosahovaní.

Pokiaľ čelia neúspechu, zvýšia svoje úsilie a vytrvávajú v ňom tak, aby dosiahli to, čo si zaumienili. Ak aj napriek veľkej snahe neuspejú, veľmi rýchlo dokážu svoj zmysel

pre vlastnú účinnosť získať späť. Neúspech prisudzujú nedostatočnej snahe alebo slabým vedomostiam či schopnostiam, ktoré je možné si osvojiť.

V prípade, že sa dostanú so situácií, ktoré sú pre nich ohrozujúce, veria tomu, že dokážu nad nimi prevziať kontrolu.

Takýto postoj človeka pozitívne vplýva na jeho úspechy, redukuje stres a znižuje náchylnosť k depresii.

#### *Nízka (slabá) úroveň vnímanej sebaúčinnosti:*

Bandura (1994) hovorí aj o ľuďoch, ktorí pochybujú o svojich schopnostiach ako o tých, ktorí sa vyhýbajú a obávajú náročných úloh, ktoré vnímajú ako osobnú hrozbu. Ich úsilie nie je dostatočne vysoké, rovnako ako ani odhodlanie dosiahnuť svoj cieľ. Ak sa stretnú s neúspechom, namiesto toho, aby mysleli na to, ako úspešne konať, viac sa zameriavajú na svoje osobné nedostatky, na prekážky, ktoré im stoja v ceste a na všetky nepriaznivé výsledky. Častokrát sa stáva, že si predstavujú možné ťažkosti hrozivejšie než v skutočnosti sú. Z tohto dôvodu rýchlo poľavia zo svojho úsilia a vzdajú sa cieľa. Stretnutie sa s neúspechom tiež ovplyvní to, že svoj zmysel pre sebaúčinnosť naspäť nadobúdajú veľmi pomaly. Keďže nedostatočný výkon vnímajú ako slabú úroveň schopností, stačí len malý neúspech, aby stratili vieru vo svoje vlastné schopnosti. Ľudia, ktorí majú takúto vieru vo vlastnú spôsobilosť, sú náchylnejší podliehať stresu a depresii.

### **1.1.2 Zdroje self-efficacy**

Bandura (In: Kassin,2007) určuje štyri zdroje, ktoré vplývajú na získavanie viery vo vlastnú účinnosť. Sú to:

1. vlastná skúsenosť
2. pozorovanie druhých
3. sociálna podpora
4. reakcia na stres a interpretácia somatického stavu

#### **1. Vlastná skúsenosť**

Ide o najefektívnejší spôsob, ako vytvárať silnú sebaúčinnosť (Bandura,1994). Úspech zvyšuje vnímané Self-efficacy a naopak neúspech ho znižuje, zvlášť ak sa viackrát opakuje (Bandura,1982). Dôležité je aj načasovanie, kedy sa neúspech dostaví. Ak človek

zlyhal ešte pred tým, než je sebaúčinnosť dostatočne ukotvená, s veľkou pravdepodobnosťou ju bude znižovať. No potom, ako je Self-efficacy silne ukotvené opakujúcimi sa úspechmi, občasný neúspech budem mať veľmi malý negatívny dopad na vnímanú sebaúčinnosť jedinca (Bandura,1977).

Bandura (1994) tvrdí, že niektoré prekážky a problémy, ktoré si počas snahy niečo získať zažijeme, majú určitý význam. Učia nás totiž, že na to, aby sme dosiahli čo sme si zaumienili, je potreba vytrvalého úsilia. A keď ľudia nadobudnú presvedčenie, že majú všetko čo pre úspech potrebujú, pri občasných nezdaroch sú vytrvalí a zo zdoľávania prekážok sa rýchlo zotavia.

## **2. Pozorovanie druhých**

Nepriame skúsenosti, ktoré získavame na základe pozorovania iných ľudí, síce pomáha vytvoriť si silné presvedčenie o vlastných schopnostiach, no nie v takej veľkej miere ako vlastné skúsenosti, ktoré si zažijeme. No pokiaľ si jedinec nie je istý svojimi schopnosťami alebo nemá dostatočné vlastné skúsenosti, vplyv modelu má relevantný dopad na jedincovu sebaúčinnosť (Pajares,2002).

Vidieť osobu, o ktorej máme pocit že je nám podobná, ako úspešne zvláda určité úlohy, môže zvyšovať našu vieru vo vlastné schopnosti. Veríme, že keď to on dokázal, dokážeme to aj my. A naopak, pokiaľ túto osobu vidíme zlyhávať i napriek úsiliu, ktoré do práce vložil, môže znižovať náš úsudok o vlastných schopnostiach. Kompetentné osoby nás tiež môžu naučiť efektívne stratégie ako sa vysporiadať s náročnými či ohrozujúcimi situáciami (Bandura,1982).

Dôležité ale je, aby sme osoby, ktoré môžu ovplyvňovať silu nášho self-efficacy vnímali ako nám podobné. V opačnom prípade, by ich vplyv bol minimálny (Pajares,2002).

## **3. Sociálna podpora**

Bandura (1977;1982;1994) to tiež nazýva aj ako verbálne či sociálne presvedčanie (verbal or social persuasion).

Je to spôsob, ktorý je široko používaný práve kvôli jej ľahkosti a rýchlej dostupnosti. Ľudia sú prostredníctvom názorov či návrhov vedení k tomu, aby verili, že sa dokážu úspešne vyrovnáť s tým, čo ich v minulosti zdrvilo (Bandura,1977).

U ľudí, ktorí sú verbálne presvedčovaní, že sú schopní určitú úlohu zvládnuť, je väčšia pravdepodobnosť, že zmobilizujú všetku svoju snahu a nepoľavia, na rozdiel od

tých, ktorí sa pri vyskytnutých problémoch zaoberajú pochybnosťami a vlastnými nedostatkami.

Zvyšovať niekoho sebaúčinnosť prostredníctvom sociálneho presvedčania je ťažšie, ako ju znižovať. Tí, ktorí boli presvedčení o nedostatku schopnosti, majú tendenciu sa náročným situáciám vyhýbať a pri problémoch sa rýchlo vzdávať (Bandura,1994).

#### **4. Reakcia na stres a interpretácia somatického stavu**

Pri hodnotení vlastných schopností sa ľudia často spoliehajú aj na informácie vychádzajúce z ich fyziologického stavu (Bandura,1982). Somatické či emocionálne rozpoloženie jedinca, ako napr. stres, úzkosť, vzrušenie (arousal) či nálada, môžu poskytovať informácie o viere vo vlastné schopnosti (Pajares,2002). Napríklad pocitovaný stres a napätie pri riešení určitej úlohy, si človek môže interpretovať ako tendenciu k slabému výkonu (Bandura,1994). Pri situáciách, ktoré si vyžadujú určitú silu a výdrž, si ľudia pocity únavy, bolesti a utrpenia vysvetľujú ako ukazovatele toho, že sú fyzicky neúčinní na dokončenie danej úlohy (Bandura,1982).

Rovnako aj nálada ovplyvňuje vnímanú sebaúčinnosť. Dobrá nálada ju zvyšuje, a naopak sklesnutá nálada zas znižuje. Preto, ak chceme u ľudí podporovať silné self-efficacy, je potrebné zmierniť ich reakcie na stres a negatívne emočné sklony a zmeniť ich chybné interpretácie vlastného somatického stavu (Bandura,1994).

#### **1.1.3. Psychické procesy a self-efficacy**

Ako bolo spomínané, viera vo vlastné schopnosti ovplyvňuje to, ako človek myslí, cíti, motivuje sa a ako sa správa. Tento rôznorodý vplyv sa uskutočňuje prostredníctvom štyroch základných procesov. A to kognitívny, motivačný, afektívny a výberový (selektívny) proces (Bandura,1993).

##### **1. Kognitívny proces**

Vplyv sebaúčinnosti na kognitívne procesy má rôzne formy.

To, aké ciele si stanovíme, závisí od toho, ako hodnotíme vlastné schopnosti. Čím vyššia je vnímaná sebaúčinnosť, tým vyššie ciele si stanovujeme a sme odhodlanejší ich dosiahnuť.

Ľudia, presvedčení o svojich schopnostiach, si predstavujú úspešné scenáre toho, ako môže ich snaženie dopadnúť. To slúži ako pozitívny návod a podporuje jedinca v jeho úsilí. No osoby, ktoré pochybujú o svojich schopnostiach, si predstavujú naopak neúspešné scenáre, zaoberajú sa len negatívnymi dôsledkami svojho úsilia, ktoré by mohli nastať. A vtedy je ťažké niečo dosiahnuť, keď bojujete s pochybnosťami o sebe samom (Bandura,1994).

Hoskocová (2009) udáva príklad. Jedinec, ktorý je presvedčený o svojich sociálnych schopnostiach, očakáva úspešné spoločenské stretnutie. Je si vedomý toho, že ak chce získať dievča, ktoré sa mu páči, bude potrebovať fyzickú príťažlivosť a atraktívne sociálne správanie. No pokiaľ má malú dôveru vo svoje sociálne schopnosti a pochybuje aj o svojej fyzickej stránke, pravdepodobne sa bude hanbiť, obávať sa odmietnutia a zosmiešnenia ešte skôr, ako sa pokúsi o kontakt.

Bandura (1993) určuje rozdiel medzi tým, kedy vlastníme nejaké vedomosti či zručnosti a medzi tým, či ich vieme aj správne použiť v namáhavých situáciách. Pretože ľudia nemuseli zlyhať v určitej úlohe len preto, že nemali dostatok schopností. Mohli tak dopadnúť preto, lebo síce mali dostatok schopností, no neboli o nich natoľko presvedčení, aby ich dokázali správne použiť.

Bandura (1982) tiež dáva do popredia vplyv sociálneho porovnávania. Ľudia, s ktorými sa porovnávame, ovplyvňujú náš úsudok o vlastných schopnostiach. Ak vidíme, že nás ostatní ľudia prevyšujú, znižuje to naše presvedčenie o našich schopnostiach, zvyšuje bludné analytické myslenie a zhoršuje náš výkon. No ak nad ostatnými získavame náskok, zosilňuje to našu sebaúčinnosť, podporuje efektívnejšie myslenie a teda zlepšuje naše úsilie.

Ďalší významný systém presvedčenia sa týka názoru ľudí, nakoľko dokážu kontrolovať prostredie a životnú situáciu, v ktorej sa nachádzajú. Tí, ktorí sa zmietajú v pochybnostiach o svojej účinnosti, sa nesnažia zmeniť svoju životnú situáciu i keď na to majú príležitosť. Pocit zbytočnosti a bezvýslednosti ich jednoducho brzdí. No naopak tí, ktorí sú pevne presvedčení o svojich schopnostiach, dokážu svojou húževnatosťou a dômyselnosťou nájsť spôsob, ako získať kontrolu nad situáciou i napriek obmedzeniam a nedostatku príležitostí (Bandura,1993).

## **2. Motivačný proces**

Podľa Bandurovej teórie (1994) self-efficacy hrá dôležitú úlohu aj pri regulácii motivácie človeka. Väčšina motivácie je riadená kognitívne, tzn. ľudia smerujú svoju

činnosť k takým cieľom, o ktorých sú presvedčení, že ich môžu dosiahnuť. Plánujú teda také činnosti, pomocou ktorých by dosiahli plnohodnotnú budúcnosť.

Rozlišujeme tri rozdielne formy kognitívnej motivácie, na základe ktorých boli vytvorené teórie (Bandura,1994):

- o Atribučná teória
- o Teória očakávanej hodnoty
- o Teória cieľov

Čo sa týka atribučnej teórie, ktorá skúma ako si ľudia vysvetľujú správanie seba a iných, Bandura (1994) tvrdí, že človek, ktorý má vysokú sebaúčinnosť, si v prípade neúspechu vysvetľuje situáciu nedostatkom vlastného úsilia. No človek s nízkou sebaúčinnosťou, zas svoj neúspech pripisuje nízkej úrovni schopností.

V teórii očakávanej hodnoty je motivácia ovplyvňovaná očakávaním, že určité správanie povedie k určitému cieľu, a tiež hodnotou tohto cieľa. Teda ľudia si vyberajú z množstva alternatív správania práve to, na čo si myslia že majú dostatočné schopnosti a tiež na základe presvedčenia o pravdepodobnom výsledku.

V poslednej teórii cieľov sa do popredia dáva schopnosť jedinca ovplyvniť svoje správanie tým, že si stanovuje ciele a hodnotí svoje schopnosti. Podmieňuje svoju spokojnosť dosahovaním stanovených cieľov, čím sa neustále podnecuje k vytrvalosti a udržaniu si svojho úsilia, až pokým nenaplní svoj cieľ.

V závere teda môžeme konštatovať (Bandura,1977), že self-efficacy pôsobí na ciele, ktoré si jedinec stanovuje, na úsilie, ktoré vloží do ich dosahovania, ako dlho sa bude snažiť o ich dosiahnutie a nakoľko dokáže odolávať prekážkam a problémom. Tí, ktorí o sebe pochybujú, postupne povoľujú vo svojej snahe a veľmi rýchlo sa vzdávajú. No naopak tí, ktorí sú o sebe a svojich zručnostiach dostatočne presvedčení, vedia byť usilovní a húževnatí.

### **3. Afektívny proces**

Presvedčenie jedinca o svojej schopnosti zvládať záťažové situácie a riešiť problémy má vplyv nie len na jeho motiváciu, ale aj na odolnosť voči stresu, úzkosti a depresii (Bandura,1993).

Osoby, ktoré sú presvedčené o tom, že môžu získať kontrolu nad hrozbami z okolia, nevyvolávajú zbytočné znepokojivé myšlienky. No naopak osoby, ktoré nie sú o sebe dostatočne presvedčené, zaoberajú sa svojimi nedostatkami pri riešení problémov,

zveličujú a predstavujú si len negatívne dôsledky, ktoré sa zriedkakedy môžu vyskytnúť, majú väčšiu tendenciu nakoniec podľahnúť svojmu strachu, úzkosti či depresii (Bandura,1994).

Byť dostatočne účinný pri kontrole nad vlastnými znepokojivými myšlienkami tiež môže jedinca ochrániť pred pocitmi úzkosti a stresu. Ako Bandura (1993, str.133) hovorí: „Nemôžeš zabrániť vtákom starostí a trápenia lietať ponad tvoju hlavu. No môžeš im zabrániť v uhniesdeniu sa na nej“. Teda nejde o frekvenciu rušivých myšlienok, ktoré vyvolávajú úzkosť, ale o vnímanú neschopnosť ich zastaviť.

Ďalším možným zdrojom depresie je nízky pocit sociálnej účinnosti. Pociť neschopnosti vytvárať uspokojivé a podporné vzťahy môže postupne viesť k sociálnej izolácii. No osoby, ktoré sa posudzujú ako sociálne účinné, vyhľadávajú spoločenské vzťahy, ktoré môžu slúžiť ako model pre zvládanie náročných situácií, miernia negatívne účinky dlhodobých stresorov a prinášajú spokojnosť do života (Bandura,1994).

Sebaúčinnosť môže zlepšovať zdravie a životný štýl jedinca aj tým, že dokáže prinútiť jedinca zmeniť svoje zlovyky. To znamená, že osoba so silným presvedčením vo vlastné schopnosti si vie uvedomiť fakt, že je potrebná zmena k lepšiemu, dokáže sa dostatočne motivovať a vytrvať v zmene svojho správania a dokáže už nadobudnutú zmenu návykov aj udržať (Bandura,1993).

#### **4. Selektívny (výberový) proces**

Bandura (1994) uvádza, že presvedčenie vo vlastné schopnosti dokáže ovplyvniť životnú dráhu jedinca aj tým, že je schopný si vyberať medzi jednotlivými činnosťami či prostrediami. Človek, ktorý je presvedčený o nejakej činnosti, že je nad jeho možnosti, nad jeho schopnosti, si ju jednoducho nevyberie. No radšej sa pustí do niečoho, o čom je presvedčený, že pokiaľ vynaloží dostatočné úsilie a vytrvá v práci, dosiahne čo si zaumieni. Tým môže viac rozvíjať svoje schopnosti, záujmy či sociálne siete, ktoré následne určujú jeho životnú cestu.

Najlepším príkladom sily self-efficacy vo výbere životnej dráhy je podľa Banduru (1993) práve voľba povolania. Čím silnejšie je presvedčenie vo vlastnú sebaúčinnosť, tým väčšia škála možností profesií sa človeku ponúka.



## 1.2 ROZHODOVANIE

Problematikou rozhodovania sa zaoberajú mnohé vedné disciplíny, ako napr. ekonómia, matematika, štatistika, kybernetika, psychológia a iné (Bačová,2008). Každá z nich sa snaží prispieť ku kvalite a účinnosti rozhodovania (Fandelová,1999).

V oblasti rozhodovania existujú dva základné prístupy (Fandelová,1999):

-normatívny prístup- preskriptívny- podáva návod o tom, ako by sa človek mal rozhodovať

-deskriptívny prístup- popisný- snaží sa čo najpresnejšie popísať, vysvetliť a predvídať správanie rozhodovacieho subjektu

Hartl a Hartlová (2000) definujú rozhodovanie ako kognitívny proces prebiehajúci počas zložitých situácií, kedy musí jedinec uvážiť viaceré možnosti a následne vybrať tú najvhodnejšiu, aby dosiahol stanovený cieľ.

Alternatíva, ktorú si vyberieme, závisí od toho, či podľa nášho úsudku má najväčšiu pravdepodobnosť úspechu a zároveň či dostatočne odráža naše ciele, hodnoty, pranie, životný štýl a pod. (Harris,2009).

Fandelová (1999) pod pojmom rozhodovanie rozumie intrapsychický proces, prostredníctvom ktorého hľadáme optimálnu vonkajšiu činnosť ako prostriedok dosiahnutia cieľa.

Tento proces môžeme chápať ako prepojenie vnímania, myslenia a činnosti človeka (Sarmány-Schuller,2009).

Rozhodovanie sa nepovažuje za jednorázovú aktivitu. Ide o proces, ktorý tvorí niekoľko fáz, zložených z určitých čiastkových operácií (Fandelová,1999).

Jednotlivými fázami podľa Harrisa (2009) sú:

1. Identifikácia rozhodovacieho problému a cieľa, ktorý sa má rozhodnutím uskutočniť.
2. Získavanie dôležitých informácií, ich spracovanie a hodnotenie.
3. Vypracovať viaceré alternatívy riešenia.
4. Vyhodnotiť jednotlivé alternatívy, ich negatíva a pozitíva.
5. Vyhodnotiť riziko vyplývajúce z jednotlivých alternatív.
6. Uskutočniť stanovené rozhodnutie.

K analýze procesu rozhodovania je potrebné spomenúť aj jeho základné prvky. K nim zaraďujeme (Fandelová,1999):

-cieľ rozhodovania: je to budúci stav, ktorý vychádza z nutnosti uspokojiť určitú potrebu jedinca a ktorý môže dosiahnuť realizovaným určitej alternatívy.

-kritériá rozhodovania: predstavuje presvedčenie, predstavu jedinca, na základe ktorého posudzuje vhodnosť jednotlivých alternatív.

-subjekt rozhodovania: je samotný jednotlivec- rozhodovateľ, alebo skupina ľudí, ktorý hľadajú vhodné rozhodnutie

-objekt rozhodovania: hmotná alebo nehmotná vec, v rámci ktorej bol problém formulovaný a stanovený cieľ riešenia.

-variant (alternatíva) rozhodnutia: možný spôsob vyriešenia situácie, či dosiahnutia cieľa

-dôsledky alternatív: ide o stav objektu, ktorý predpokladáme, že nastane pri výbere a realizácii zvolenej alternatívy.

-stav sveta: možný stav okolia jedinca, ktorý nedokáže kontrolovať počas procesu rozhodovania

-faktory rizika: náhodné alternatívy okolia, ktoré vplyvajú na rozhodovateľa v procese rozhodovania

-zásada, algoritmus: ide o pravidlo, na základe ktorého má rozhodovateľ zvoliť riešenie.

Na základe množstva informácií, ktorými jedinec počas procesu rozhodovania disponuje, Mikuláščík (2007) rozlišuje tri spôsoby rozhodovania:

1.rozhodovanie bezrizikové- prebieha v situáciách, kedy máme dostatok informácií, máme istotu, aké dôsledky prinesie naše rozhodnutie.

2.rozhodovanie za rizika- v takýchto situáciách nemáme dostatočnú informovanosť, no poznáme mieru rizika, mieru pravdepodobnosti v akej môžu očakávané výsledky nastať.

3.rozhodovanie za neistoty- v situácií nie je možné určiť pravdepodobnosť dôsledku rozhodnutia, nevieme určiť mieru rizika.

### **1.3 RIZIKO**

Pojem „riziko“ sa používa v mnohých vedeckých i nevedeckých jazykoch a jeho definície môžu byť mnohoznačné. No zhodujú sa v tom, že riziko vyjadruje určitú pravdepodobnosť výskytu nepríjemných dôsledkov (Rošková,Schraggeová,2000).

Hartl a Hartlová (2000) ho definujú ako určité nebezpečie, voľbu takej alternatívy riešenia problému, ktorá obsahuje vysokú pravdepodobnosť neúspechu, straty či ohrozenia niečoho, čo je pre človeka významné.

Podľa Fotra a Píška (1986; in: Fandelová, 1999, str. 14) sa riziko často chápe ako:

- určitý stav informovanosti v procese rozhodovania
- rozptyl možných výsledkov
- nebezpečenstvo negatívnej odchýlky od cieľa
- nebezpečenstvo straty
- nebezpečenstvo chybného rozhodnutia

Teda riziko môžeme chápať v dvoch rovinách (Sarmány-Schuller, 2009):

1. situácia nebezpečenstva

2. voľba situácie či aktivity s veľkou pravdepodobnosťou neúspechu alebo straty, no zároveň to môže priniesť pre človeka určitý úžitok

Rozhodnutie jedinca na účasti na riziku, rizikovom správaní či rizikovom prejave závisí od toho, ako jedinec vníma riziko. Túto percepciu ovplyvňujú jednak kognitívne procesy a jednak osobnostné dispozície (Fandelová, 1999). Ľudia taktiež posudzujú veľkosť rizika, ktorému sa môžu podrobiť. Becker (1978) uvádza tri situácie, v ktorých človek hodnotí veľkosť rizík:

A: situácie s nesmiernym rizikom, kde môže ísť napr. o ohrozenie života, kedy je človek tak ovplyvnený strachom, že nedokáže logicky uvažovať a konať. Správa sa iracionálne a chaoticky.

B: situácie, kedy jedinec nemá pocit rizika, subjektívne pokladá situáciu za bezpečnú, no objektívne tu určité riziko môže byť.

C: situácie s optimálnou úrovňou rizika, kedy jedinec potrebuje určitú mieru rizika, aby ho to podnecovalo, motivovalo k aktivite.

## **1.4 RIZIKOVÉ SPRÁVANIE A ROZHODOVANIE VODIČOV**

Participáciou človeka na riziku, rizikovými prejavmi či rizikovým správaním sa v súčasnosti dosť zaoberá najmä dopravná psychológia. Keďže základom našej práce je skúmanie rizika u vodičov, ďalej sa v naše teórii zameriame na rizikové správanie a rozhodovanie práve účastníkov cestnej premávky.

Havlík (2005) uvádza, že vodič sa počas vedenia motorového vozidla nachádza v určitej psychickej záťaži. V krátkom čase musí dokázať vnímať, spracovať a vyhodnotiť množstvo informácií z dopravnej situácie, vykonať množstvo operácií (stlačiť či uvoľniť pedál, stlačiť brzdu, spojku, skontrolovať spätné zrkadielko, otočiť volant a pod.).

No mnohokrát nedokáže v celej miere poznať dôsledky svojho konania, práve kvôli nedostatočnej znalosti charakteru niektorých informácií zo situácie, a tak môže dôjsť k nesprávnym či neprimeraným rozhodnutiam (Bakalář,1977).

Bakalář (1977) tiež rozlišuje u vodiča *bezrizikové rozhodovanie*, kam zaraďuje normálne zrýchlenie, zastavenie, naznačenie smeru a pod. Tiež uvádza aj *rizikové rozhodovanie*, kam patrí najmä predbiehanie v nepriehľadnej zákrute, nedanie prednosti v jazde a iné.

To, nakoľko jedinec volí rizikové správanie, závisí aj od jeho *optimálnej úrovne rizika*. Tento pojem, ako „the target level of risk“ zaviedol Gerald J. S. Wild (2001). Hovorí o tom, že každý jedinec má určitý stupeň subjektívne akceptovateľného rizikového správania, ktoré je pre neho prijateľný. Táto optimálna úroveň rizika je determinovaná štyrmi motivačnými faktormi:

- *očakávané výhody z rizikového správania*- rýchla jazda za účelom ušetrenia času, rizikové manévry ako snaha zahnať nudu...

-*očakávané nevýhody rizikového správania*- možnosť spôsobiť nehodu, následné výdavky za opravy...

-*očakávané zisky bezpečného správania*- zľava pri poistení auta

-*očakávané straty bezpečného správania*- požívanie pásu, ktorý je nepohodlný, výsmech od priateľov za pomalé jazdenie...

Bakalář a Friml (1977) udávajú príklad, kedy dochádza k najzložitejšiemu rozhodovaniu počas riadenia vozidla. Radia tu situácie na rôznych typoch križovatiek v meste i mimo neho, kde nie je svetelná signalizácia. Tiež svetelnú križovátku pri zmene zeleného svetla na oranžové, a to najmä vtedy, keď sa vodič nachádza už tak blízko križovatky, kedy nemôže zastaviť, a je nútený prejsť križovátku na červenú.

Rizikové správanie vodiča sa nachádza v takých rozhodovacích situáciách, kde prevláda neistota, ohrozenie, nedostatok významných informácií či v časovom strese. Ide o správanie sa v situáciách, v ktorých sú vytvorené také podmienky, ktoré umožňujú či predpokladajú rizikové správanie vodiča (Fandelová,Sarmány-Schuller,1996).

Mnoho výskumov (Sarkar,Andreas,2004;Jessor,Turbin,Costa,1997;Bingham, Shope,2004;Toledo,2007), ako rizikové správanie vodičov uvádza rýchlu jazdu,

nezastavenie na dopravnej značke STOP a na červenom svetle na semafore, nedbanlivé šoférovanie voči ostatným účastníkom cestnej premávky, nebezpečné predchádzanie, jazda príliš natesno k druhému autu, porušovanie pravidiel v jazdnom pruhu, nedanie prednosti v jazde, nedovolené odbočenie, náhle zrýchlenie či zabrzdzenie a pod.

Tiež môžeme hovoriť o riskantnom správaní jedinca ako o intrapsychickej osobnostnej zložke, ktorá môže ovplyvňovať správanie vodiča v rizikových dopravných situáciách. Preto, z hľadiska bezpečnosti na cestách, je potrebné včas odhaliť jednak rizikové situácie a jednak vodičov so sklonom k riskantnému správaniu (Fandelová, Sarmány-Schuller, 1996).

## 1.5 ANTICIPÁCIA

Hartl a Hartlová (2000, str.47) vysvetľujú pojem anticipácia ako „predvídanie, predzvest' určitých procesov, javov či dejov, ktoré ešte len nastanú a tiež predvídanie ich dôsledkov a zodpovednosti človeka na nich“.

Ide teda o vedomú poznávaciu činnosť jedinca postihnúť budúcnosť skúmaného javu (Rybová, 1983).

Osobnosť bezproblémového vodiča, by mala disponovať nie len emocionálnou stabilitou, prispôsobivosťou, primeranou sebadôverou, sebaovládaním, odolnosťou voči stresu a záťaži. No samozrejmosťou by mala byť aj schopnosť predvídať možné udalosti a možné správanie ostatných účastníkov cestnej premávky (Havlík, 2005).

Berariu (2007) uvádza, že najviac dopravných nehôd je spôsobených práve nárazmi zozadu alebo nárazmi pri zmene pruhu. Tiež tvrdí, že by sa podobným nehodám dalo predísť, ak by vodiči dokázali lepšie predvídať kde môže mať ten druhý namierené a v akej vzdialenosti je najlepšie zabrzdíť.

Havlík (2005) tvrdí, že umenie predvídať je späté s ďalšími schopnosťami človeka, ako je inteligencia, koncentrácia, pozornosť, predstavivosť, vnímanie, myslenie, pamäť a schopnosť učiť sa z vlastných skúseností. Schopnosť anticipácie tiež pozitívne ovplyvňuje aj určitá miera sebaovládania, spoľahlivosti, zodpovednosti a vedomostí. Autor taktiež dodáva, že predvídavosť je nevyhnutná pri predbiehaní, vjazde do križovatky či odbočovaní. Tieto situácie si vyžadujú dostatočný rozhľad, informácie o okolí a správny odhad (napr. rýchlosti, vzdialenosti vozidla a pod.). Nevyhnutnou súčasťou anticipácie je aj neustála kritická analýza dopravnej situácie, vozidla i seba samého. Je nevyhnutné, aby mal

vodič neustále v podvedomí sústavu potencionálnych rizík a v aktuálnej dopravnej situácii ich dokázal preniesť do vedomia. Autor upozorňuje na to, že optimálny predvídavý vodič dokáže myslieť na druhých, za druhých a aj na seba. Vždy má na vedomí, kto je pred ním, za ním či vedľa neho. Často vopred vie, čo by sa mohlo prihodiť na ceste, napr. ak by auto pred ním náhle zabrzdilo, či odbočilo, dokázal by včas pribrzdiť a udržiavať si vhodnú bezpečnú vzdialenosť. Vždy koná podľa toho, na čo má primerané schopnosti a na základe momentálneho psychického rozpoloženia.

## **1.6 VÝSKUMNÝ PROBLÉM A CIEĽ**

Súčasná doba je charakteristická rozvojom dopravy, ktorý priniesol mnoho výhod či už v ekonomike, ako prepravu rôznych tovarov, možnosť sprístupniť vzdialenejšie trhy, tak aj v sociálnej oblasti, kde umožňuje zaľudniť neobývané, vzdialené miesta, zjednocuje oblasti a pod. No zároveň so sebou priniesol aj negatívne dôsledky vo forme dopravných nehôd, ujmy na ľudských životoch aj veľké hmotné škody. Najčastejšími dôvodmi nehôd na cestách je najmä nedodržanie predpisov v rýchlosti, v povinnej vzdialenosti vozidiel a nepoužívanie svetelnej signalizácie, čo mnohí autori považujú za rizikové správanie vodiča na ceste (Jessor, Turbin, Costa, 1997). Ako výskum (Finn, Bragg, 1986) poukazuje, najrizikovejšou skupinou vodičov sú práve mladí ľudia vo veku od 18 do 24 rokov. Príčinou podľa Sarkar a Andreas (2004) je fakt, že mladí vodiči často preceňujú svoje šoférske schopnosti a nedokážu náležite ohodnotiť rizikovú situáciu na ceste. Iní autori (Fandelová, Sarmány-Schuller, 1996) ako príčinu účasti na rizikovom správaní vidia aj určité osobnostné premenné, ku ktorým, mimo iných, patrí aj nízka úroveň anticipácie. Kruegar a Dickson (1994) experimentálne potvrdili, že primerané presvedčenie vo vlastné schopnosti pozitívne vplýva na ochotu riskovať. S presvedčením vo vlastné schopnosti pracoval Albert Bandura, ktorý vytvoril pojem Self-efficacy (sebaúčinnosť) a definuje ho (Bandura, 1994) ako presvedčenie jedinca vo vlastné schopnosti produkovať určitý efekt. No keďže sme sa v oblasti výskumov nestretli s vplyvom self-efficacy na rizikové správanie vodiča, ako cieľ tejto výskumnej práce sme si zadali zistiť vplyv úrovne sebaúčinnosti na úroveň riskovania v dopravnej situácii.

Neoddeliteľnou súčasťou vedenia motorového vozidla je schopnosť predvídať možné udalosti v budúcnosti (Havlík, 2005). Bandura (1993) tvrdí, že na to, aby sme dokázali predvídať udalosti, ktoré môžu ovplyvniť náš život, je potrebné mať silnú vieru vo

vlastnú účinnosť. Na základe týchto zistení, sme sa rozhodli bližšie preskúmať aj vplyv self-efficacy na úroveň anticipácie vodičov, a zároveň zistiť, ako táto úroveň anticipácie ovplyvňuje ochotu vodiča riskovať za volantom.

## 1.7 VÝSKUMNÉ HYPOTÉZY

Kruegar a Dickson (1994) na základe experimentu zistili, že vnímaná sebaúčinnosť súvisí s vyššou mierou riskovania. V tomto výskume sa zistilo, že ľudia, ktorí sú dostatočne presvedčení o svojich schopnostiach, sú ochotnejší vyberať riskantné voľby a teda viac riskovať.

Výsledky iného výskumu (Finn a Bragg,1986;Gregersen a Bjurulf,1996) uvádzajú, že u vodičov, ktorí boli presvedčení o vysokej miere svojich vodičských zručností, bola veľká pravdepodobnosť, že nedokázali správne vyhodnotiť rizikové situácie. Mladí vodiči totiž veľmi často preceňujú svoje schopnosti za volantom (In: Sarkar a Andreas,2004).

Meyer-Gramcko (In: Rošková,1995) potvrdil, že príčinou zvýšenej rizikovosti môže byť aj neschopnosť realisticky posúdiť vodičské schopnosti šoférov.

Horswill, Waylen a Tofield (In: McKenna,Horswill,2006) zistili, že čím viac sú osoby presvedčené o svojich šoférskych schopnostiach, tým majú väčšiu tendenciu jazdiť rýchlejšie.

Na základe týchto zistení môžeme formulovať našu výskumnú hypotézu:

**H1: Predpokladáme, že vyššia miera sebaúčinnosti zvyšuje mieru riskovania u vodičov.**

Mikšík (In:Rošková,1995) uvádza základné komponenty, ktoré ovplyvňujú jedincovu tendenciu k riziku, a to hladina anticipácie, tendencia spoliehať sa na náhodu, úroveň ašpirácie a pod.

Rošková (1995) na základe výskumu potvrdila, že rizikovosť jedinca, ktorá je výrazom pripravenosti jedinca konfrontovať sa s ťažkými, nebezpečnými situáciami, pri nedostatočnej starostlivosti o vlastné zdravie a bezpečie, súvisí mimo iného aj s malou anticipáciou vodiča.

Podobne aj Fandelová a Sarmány-Schuller (1996) potvrdili predpoklad, že riziková tendencia jedinca veľmi úzko súvisí s osobnými dimenziami, ku ktorým patrí aj nízka anticipácia.

Na základe zistených poznatkov, môžeme formulovať našu výskumnú hypotézu nasledovne:

**H2: Predpokladáme, že existuje pozitívny vzťah medzi zníženou anticipáciou a vyššou mierou riskovania.**

Bandura (1993) v teórii o self-efficacy uvádza, že základnou funkciou myslenia je umožniť človeku predvídať udalosti, ktoré môžu ovplyvňovať jeho život. No účinné predvídanie si vyžaduje kognitívne spracovanie informácií, ktoré sú plné neistoty. Pri spracovávaní informácií jedinec vychádza zo svojich znalostí a schopností, aby mohol zvažovať a integrovať prediktívne faktory, vyskúšať a prehodnotiť svoje úsudky a pamätať si, ktoré faktory už vyskúšal a ako fungovali. Tento proces si vyžaduje silnú vieru vo vlastnú účinnosť a schopnosť vytrvať v situáciách plných prekážok či neúspechov.

Diamant a Brousard (2004) vo svojej štúdií uvádzajú, čím je vnímané self-efficacy v šoférovaní vyššie, tým je širší a prepracovanejší proces spracovania informácií. Osoby, ktoré majú schopnosť brať do úvahy širokú škálu informácií, majú aj väčšiu šancu vnímať riziko.

Bandura (1983) tvrdí, že výsledok, aký jedinec očakáva, závisí od jeho presvedčenia o tom, nakoľko bude v danej situácii úspešný. Uvádza príklad, kde šofér, ktorý nedôveruje svojim schopnostiam viesť auto cez horskú cestu, bude predpokladať negatívne dôsledky svojej jazdy, napr. auto skončí v troskách a on podľahne vážnym zraneniam a pod. No naopak vodič s úplným presvedčením vo vlastné šoférske schopnosti bude dôkladnejšie predvídať všetky možnosti, ktoré sa môžu objaviť.

Z uvedených poznatkov môžeme formulovať našu tretiu hypotézu:

**H3: Predpokladáme, že existuje pozitívny vzťah medzi vyššou mierou sebaúčinnosti a vyššou mierou anticipácie.**



## 2 METÓDY

### 2.1 VÝSKUMNÁ VZORKA

Do našej výskumnej vzorky sme náhodne zaradili študentky z Fakulty sociálnych vied a zdravotníctva, odboru psychológie na UKF v Nitre. Vekové rozmedzie bolo od 18 do 25 rokov. Priemerný vek bol 21.1. Boli to študentky od 1. ročníka až po 5. ročník odboru psychológie. Našu výskumnú vzorku tvorilo celkovo 91 dievčat. Z celkového počtu respondentiek boli držiteľkami vodičského preukazu 66 dievčat a 25 z nich bolo bez vodičského oprávnenia.

**Tabuľka 1** Zloženie výskumného súboru podľa veku

Vek	Početnosti	Percentá
18	6	6.6
19	11	12.1
20	13	14.3
21	26	28.6
22	18	19.8
23	9	9.9
24	6	6.6
25	2	2.2
Súčet	91	100.0

**Tabuľka 2** Zloženie výskumného súboru podľa skupín

Vodičský preukaz	Početnosti	Percentá
Áno	66	72.5
Nie	25	27.5
Súčet	91	100.0

**Tabuľka 3** Zloženie výskumného súboru podľa priemerného veku

	vek
n	91
AM	21.0989
SD	1.66703

n- počet respondentov, AM- aritmetický priemer, SD- štandardná odchýlka

## **2.2 VÝSKUMNÉ METODIKY**

### **2.2.1 Škála všeobecnej vnímanej sebaúčinnosti**

Dotazníkom všeobecnej vnímanej sebaúčinnosti sme u respondentov zisťovali ich presvedčenie vo vlastné všeobecné schopnosti.

Koncept vnímanej sebaúčinnosti prvýkrát zaviedol Albert Bandura v roku 1977 a definoval ho ako vieru jedinca vo vlastné schopnosti dosiahnuť určitý cieľ či úroveň výkonu. Pôvodnými autormi škály General Percieved Self- Efficacy (GSE) sú R. Schwarzer a M. Jerusalem (1993), my sme v našej práci použili slovenskú verziu tohto dotazníka, ktorej autormi prekladu sú E. Heftyová a M. Košč (1998).

Dotazník obsahuje 10 položiek, na každú z nich sa odpovedá rovnakým spôsobom. Neexistujú tu inverzné položky. Odpovede sa zaznamenávajú na štvorbodovej škále, kde 1- neplatí vôbec, 2- väčšinou neplatí, 3- čiastočne platí a 4- úplne platí. Respondent zakrúžkuje odpoveď, ktorá ho podľa výroku v dotazníku najviac vystihuje. Odpovede na všetkých 10 položiek sa spočíta a získame tak súčtové skóre, ktoré vyjadruje celkovú úroveň vnímanej sebaúčinnosti. Minimálny počet bodov je 10 a maximálny 40. Na základe spočítaného skóre je možné interpretovať a hodnotiť vnímanú sebaúčinnosť jedinca, kde platí zásada, čím vyššie skóre jedinec dosiahol, tým vyššia je miera jeho sebaúčinnosti a naopak. Priemerný čas na vyplnenie dotazníka sú štyri minúty.

### **2.2.2 Dizajn experimentálnych situácií**

Experimentálne situácie sme nastavili vzhľadom na stanovené výskumné hypotézy. Na začiatok sme respondentov požiadali o vyplnenie dotazníka Všeobecnej vnímanej sebaúčinnosti. Následne sme im premietli videá z reálnej dopravnej situácie a napokon, na základe vopred vytvoreného programu, sme skúmali anticipáciu koincidencie.

V nasledujúcej časti podrobne opíšeme jednotlivé experimentálne situácie, ktorých sa naši probantky individuálne zúčastnili.

## REÁLNA DOPRAVNÁ SITUÁCIA

Respondentkám sme premietli dopravné situácie z reálneho života na videu. Zábery boli natočené z pohľadu vodiča, tak sme zabezpečili, aby sa participantky cítili v pozícií vodiča. Pred každou situáciou respondentky dostali inštrukciu v nasledovnom znení: „Predstav si, že si vodič tohto dopravného vozidla. Vychádzaš autom na hlavnú cestu, po ktorej prechádza iné vozidlo. Kedy by si už neopustila svoje miesto?“

To znamená, že v každej, dopravnej situácii museli vodičky riešiť dopravnú situáciu, kedy sa chystá napr. odbočiť v pravo, či vľavo, predbehnúť predchádzajúce auto či zaradiť sa do pruhu. Problém tkvel v tom, že po hlavnej ceste išlo iné auto, ktoré malo prednosť a respondentka sa mala rozhodnúť, kedy by už neodbočila a radšej by zostala stáť na mieste, pretože by sa jej tento čin zdal rizikový a obávala by sa prípadnej zrážky s druhým vozidlom. Respondentke sme premietli šesť videí, na ktorých boli rôzne dopravné situácie. V každom videu sme zámerne vystihli inú dopravnú situáciu s rôznymi rizikovými faktormi.

Prvá križovatka mala predstavovať jednoduché odbočovanie vľavo s bezproblémovým výhľadom na prichádzajúce auto.

V druhej križovatke vľavo sme sa zas zamerali na zhoršený výhľad na druhé vozidlo.

Tretia križovatka vpravo bola charakteristická skrátením času na rozhodovanie a konanie.

Pre štvrtú križovatku sme vybrali kruhový objazd, ktorý pre našich mladých vodičov je takmer novým fenoménom, pretože začal nahrádzať semaforey a zložitejšie križovatky len v posledných rokoch.

Piata križovatka predstavuje predbiehanie predchádzajúceho auta, čo je samo o sebe rizikovou situáciou, kedy vodič je nútený prejsť do protismeru.

V poslednej, šiestej situácii, sme zachytili dobu, kedy sa vodič pokúša zaradiť do pruhu. Tu sme sa zamerali na fakt, že vodič musí použiť spätné zrkadlo na zmapovanie situácie na ceste, alebo musí otočiť celým telom a jeho výhľad na cestu je možné mať len cez okno spolusediaceho za ním.

Premennú rizikové rozhodovanie sme zisťovali tak, že probantky mali za úlohu stopnúť video v mieste, kedy by sa na základe situácie na ceste už nepohli z miesta. V zásade platilo, čím dlhší čas si probantky nechali na možné manévry na ceste, tým sa jej pohyb vpred považoval za riskantnejší. Zároveň sme čas stopnutia videa (v sekundách)

porovnali so stanovenými časovými hranicami. Ak bol čas probantky nad hranicou, považovali sme jej správanie za rizikové. Dané hranice boli stanovené odborníkom na cestnú premávku, a to konkrétne inštruktorom autoškoly s dlhoročnou praxou.

## ANTICIPÁCIA KOINCIDENCIE

Schopnosť anticipácie koincidencie sme u respondentiek zisťovali tak, že sme im predostreli vopred pripravený program, v ktorom mali probantky odhadnúť, kedy sa určitá rozvíjajúca sa situácia (priamka, sínusoida) dotkne koncovej čiary, tzv. bodu koincidencie. To znamená, že účastníčka videla priamku, ktorá sa postupne približovala ku koncu, no určitú vzdialenosť od daného konca zmizla a respondentka mala na základe smeru a rýchlosti čo najlepšie odhadnúť, kedy táto priamka dosiahne koniec. Program umožňoval zaznamenávať probantkin odhad v milisekundách a taktiež poskytoval údaje o rozdieloch medzi stopnutím probantky a skutočným koncom. Program obsahoval jednu rovnú priamku a jednu sínusoidu, každá z nich mala tri úrovne odkrytia prvá pre 70%, druhá pre 80% a tretia pre 90%.

### 3 VÝSLEDKY

Číselné hodnoty dosiahnutej úrovne vnímanej sebaúčinnosti získané dotazníkom GSE sa pohybovali v rozpätí od 16 do 39 bodov. Priemerná úroveň sebaúčinnosti respondentiek je 29.13 bodov.

**Tabuľka 4** Priemerná úroveň vnímanej sebaúčinnosti

	sebaúčinnosť
n	91
AM	29.1319
SD	4.27449

n- počet respondentov, AM- aritmetický priemer, SD- štandardná odchýlka

#### 3.1 Sebaúčinnosť a ochota riskovať

Na vyjadrenie vzťahu medzi sebaúčinnosťou a ochotou riskovať sme použili korelačnú analýzu, konkrétne Pearsonov korelačný koeficient. Obe naše premenné boli na kardinálnej úrovni. Hodnoty korelačného koeficientu uvádzame v tabuľke 5. Na základe vopred stanovenej hladiny významnosti  $\alpha = 0.05$  vyplýva, že naša výskumná hypotéza 1 sa potvrdila v troch prípadoch. V križovatkách 1, 2 a 4 sa potvrdil pozitívny vzťah medzi mierou sebaúčinnosti a mierou riskovania u vodičov.

**Tabuľka 5** Hodnoty Pearsonovho korelačného koeficientu pre jednotlivé dopravné situácie

	r	sig.
križovátka1	0.227*	0.031
križovátka2	0.241*	0.022
križovátka3	0.204	0.052
križovátka4	0.369**	0.000
križovátka5	0.049	0.643
križovátka6	0.166	0.116

r= Pearsonov korelačný koeficient, sig.= hodnota dosiahnutej signifikancie/ významnosti

\* Korelácia je významná na hladine  $p < 0.05$  \*\* . Korelácia je významná na hladine  $p < 0.01$

#### 3.2 Sebaúčinnosť a anticipácia koincidencie

Vzťah medzi sebaúčinnosťou a anticipáciou koincidencie sme spracovali na základe korelačnej analýzy, a to Pearsonovým korelačným koeficientom. Obe premenné boli na kardinálnej úrovni. Hodnoty korelácie medzi premennými uvádzame v tabuľke 6.

Na základe získaných dát nemôžeme potvrdiť, že sa naša hypotéza 2 platí. Teda nemôžeme potvrdiť náš predpoklad, že medzi sebaúčinnosťou a anticipáciou koincidencie existuje pozitívny vzťah.

**Tabuľka 6** Hodnoty Pearsonovho korelačného koeficientu anticipácie koincidencie pre jednotlivé úrovne programu

	r	sig.
prvá úroveň	-0.221*	0.035
druhá úroveň	-0.116	0.273
tretia úroveň	-0.039	0.715
štvrtá úroveň	-0.234*	0.025
piata úroveň	-0.094	0.377
šiesta úroveň	0.043	0.686

r= Pearsonov korelačný koeficient, sig.= hodnota dosiahnutej signifikancie/ významnosti,

\*. Korelácia je významná na hladine  $p < 0.05$

### 3.3 Ochota riskovať a anticipácia koincidencie

Na určenie vzťahu medzi ochotou riskovať a anticipáciou koincidencie sme použili korelačnú analýzu, presne Pearsonov korelačný koeficient. Jednotlivé dopravné situácie sme dávali do vzťahu s každou úrovňou anticipačného programu. Naše premenné boli na kardinálnej úrovni. Hodnoty korelačného koeficientu uvádzame v tabuľke 7. Na základe získaných výsledkov nemôžeme potvrdiť našu tretiu hypotézu, a to, či existuje pozitívny vzťah medzi zníženou anticipáciou a vyššou mierou riskovania.

**Tabuľka 7** Hodnoty Pearsonovho korelačného koeficientu ochoty riskovať a anticipácie koincidencie

križovatka1	úr.1	úr.2	úr.3	úr.4	úr.5	úr.6
r	0.047	0.197	0.206	0.007	0.223	0.138
sig.	0.659	0.061	0.050	0.947	0.034	0.192

križovatka2	úr.1	úr.2	úr.3	úr.4	úr.5	úr.6
r	-0.085	0.142	0.085	-0.040	0.177	0.111
sig.	0.422	0.179	0.423	0.706	0.093	0.294

križovatka3	úr.1	úr.2	úr.3	úr.4	úr.5	úr.6
r	-0.035	0.141	0.081	0.090	0.252	0.076
sig.	0.743	0.182	0.447	0.397	0.016	0.476

križovatka4	úr.1	úr.2	úr.3	úr.4	úr.5	úr.6
r	-0.231	-0.171	-0.201	-0.105	-0.038	0.113
sig.	0.028	0.106	0.056	0.320	0.723	0.288

križovatka5	úr.1	úr.2	úr.3	úr.4	úr.5	úr.6
r	-0.043	0.037	-0.044	0.065	0.015	0.105
sig.	0.686	0.729	0.678	0.540	0.890	0.321

križovatka6	úr.1	úr.2	úr.3	úr.4	úr.5	úr.6
r	-0.157	-0.077	-0.074	-0.033	-0.030	-0.136
sig.	0.138	0.468	0.484	0.755	0.780	0.200

r= Pearsonov korelačný koeficient, sig.= hodnota dosiahnutej signifikancie/ významnosti,

úr.= úroveň anticipačného programu

## 4 DISKUSIA

V našej bakalárskej práci sme sa snažili zistiť, či existuje vzťah medzi sebaúčinnosťou a ochotou riskovať vodiča za volantom. Predpokladali sme, že čím sa zvyšuje úroveň vnímanej sebaúčinnosti, tým je jedinec ochotnejší riskovať na ceste.

Taktiež sme usudzovali, že dôležitou súčasťou rozhodovania a správania sa za volantom je aj schopnosť anticipácie, preto sme k cieľom našej práce zaradili skúmanie vzťahov s anticipáciou koincidencie. Snažili sme sa zistiť vzťah medzi sebaúčinnosťou a anticipáciou koincidencie, teda či zvyšujúca sa úroveň sebaúčinnosti pozitívne koreluje s vyššou mierou anticipácie.

Rovnako nás zaujímal aj vzťah medzi ochotou riskovať a anticipáciou koincidencie, a síce či zvyšujúca sa ochota riskovať pozitívne koreluje so zníženou anticipáciou. Stanovili sme si tri hypotézy, ktoré sme experimentálne overovali.

Naša výskumná vzorka pozostávala so študentiek psychológie Fakulty sociálnych vied a zdravotníctva v Nitre. Vekové rozmedzie probantiek bolo od 18 do 25 rokov, pretože mladí ľudia sú najrizikovejšou skupinou vodičov na cestách (Finn, Bragg, 1986).

### 4.1 Vzťah self-efficacy a ochoty riskovať

Našu prvú výskumnú hypotézu sme formulovali na základe výskumu Kruegara a Dicksona (1994), ktorí tvrdili, že ľudia, ktorí sú presvedčení vo vlastné schopnosti, budú preferovať výber riskantnejších alternatív. Teda sme predpokladali, že vyššia miera sebaúčinnosti zvyšuje mieru riskovania u vodičov na cestách. No na základe výsledkov štatistického spracovania dát, môžeme našu hypotézu potvrdiť len čiastočne.

To znamená, že v šiestich podmienkach, ktorým boli probantky vystavené, sa len v troch náš predpoklad ukázal ako štatisticky významný. Konkrétne v križovatke 1, kde šlo o jednoduchú križovatku s jasným výhľadom na prichádzajúce auto, v križovatke 2, kde bola zachytená situácia so zníženým výhľadom na prichádzajúce vozidlo a pri križovatke 4, v ktorej bol zobrazený kruhový objazd. V týchto situáciách môžeme potvrdiť, že čím je úroveň vnímanej sebaúčinnosti vyššia, tým je človek ochotnejší riskovať.

V prípade križovatky 3 sa signifikancia nachádza na hranici hladiny významnosti  $\alpha = 0.05$ , konkrétne dosahuje hodnotu 0.052. Táto križovatka je charakteristická tým, že v predošlých situáciách má probantka dostatok času na rozhodovanie, no v tomto prípade



bol čas pomerne skrátený a respondentka sa musí rýchlejšie rozhodovať a konať. Tento fakt, že jedinci nemali na výber dlhší časový úsek na rozhodovanie a konanie, mohol spôsobiť len jemné rozdiely medzi jednotlivcami, a preto je signifikancia na rozhraní. No keďže ide o malý presah cez hranicu významnosti, mohli by sme aj v tejto situácii potvrdiť náš predpoklad, že čím viac je jedinec presvedčený vo vlastné schopnosti, tým sa viac odváži riskovať.

Čo sa týka posledných dvoch križovatiek, 5 a 6, v nich sa naša hypotéza nepotvrdila. Príčinou by mohol byť práve fakt, že v predošlých situáciách sa respondentka rozhodovala v čase, keď jej vozidlo nehybne stálo na svojom mieste, zatiaľ čo v posledných prípadoch bolo jej auto v pohybe. I tento malý rozdiel môže zmeniť vodičove vnímanie situácie na ceste, jej pocit kontroly nad vozidlom a schopnosť manipulovať s autom v určitej rýchlosti.

Pri hlbšej analýze získaných dát sme sa zaujímali, či existujú rozdiely v ochote riskovať a anticipácie koincidencie medzi skupinami probantiek, ktoré majú vysoké a ktoré majú nízke skóre.

Zo zásady platí, čím je vyššie skóre, tým je aj vyššia vnímaná sebaúčinnosť. Neexistujú hranice, podľa ktorých by sme mohli povedať, že nad touto hranicou je sebaúčinnosť vysoká, resp. nízka. Preto sme sa rozhodli vytvoriť si tieto skupiny na základe vypočítania aritmetického priemeru. K nemu pripočítaná štandardná odchýlka nám určuje vysoký extrém a odpočítanie štandardnej odchýlky zas nízky extrém. Stred nám zas určuje interval, v ktorom sa nachádza priemerné skóre.

Pri porovnávaní týchto skupín sme použili Studentov t-test pre dva nezávislé výbery. Hodnoty získané štatistickým spracovaním je možné vidieť v prílohe A. Ukázalo sa, že rozdiely medzi nízkou a vysokou úrovňou sebaúčinnosti boli štatisticky významné v troch situáciách zo šiestich. Konkrétne v dvoch situáciách, kde bol znížený výhľad na prichádzajúce vozidlo a v kruhovom objazde. V týchto dopravných situáciách osoby, ktoré boli presvedčené vo vlastné schopnosti, boli ochotnejšie riskovať, než tie, ktoré pochybujú vo vlastnú sebaúčinnosť. Tento fakt môžeme vysvetliť tým, že v situácií, kedy je zhoršená viditeľnosť na situáciu na vozovke, alebo sa vodič nachádza na zložitejšej križovatke, osoby, ktoré sú presvedčené, že dokážu byť dostatočne účinné, sú ochotnejšie podstúpiť väčšie riziko. No naopak osoby, ktoré pochybujú o tom, či dokážu danú situáciu zvládnuť, radšej volia opatrnejší spôsob riešenia daných situácií.

Pri porovnaní skupín s priemerným self-efficacy a s nízkym self-efficacy, sme tiež zistili rozdiely v kruhovom objazde a v križovatke so zlým výhľadom. Teda môžeme povedať, že aj osoby, ktoré neboli síce plne presvedčené vo vlastné schopnosti, no ani o nich nepochybovali, boli v určitých situáciách viac naklonené riskantnejšiemu správaniu sa na ceste. Tie s nízkou úrovňou v takýchto situáciách volili opatrnejší spôsob. Pozoruhodné bolo zistenie, že rozdiel bol aj v situácií, ktorá bola zámerné zachytená ako jednoduchá križovatka s jasným výhľadom. V takejto situácií boli probantky s priemernými hodnotami self-efficacy najriskantnejšie sa správajúcou skupinou, než osoby s nízkou, či vysoko dosahujúcou úrovňou.

Ak by sme hodnoty, ktoré probantky získali v dotazníku na vnímanú sebaúčinnosť striktne rozdelili na základe mediánu, dostali by sme dve skupiny. Jedna s nízkym a druhá s vysokým self-efficacy. Pri porovnaní týchto dvoch skupín v ochote riskovať sa rozdiel ukázal len v jednej zo situácií, a to presne na kruhovom objazde. Teda môžeme potvrdiť, že v zložitejších dopravných situáciách sa osoby s vysokou úrovňou self-efficacy správajú riskantnejšie než ostatné.

#### **4.2 Vzťah sebaúčinnosti s anticipáciou koincidencie**

Naša ďalšia výskumná hypotéza vychádzala z výskumu Diamanta a Brousarda (2004), ktorí uvádzali, že čím je vnímaná sebaúčinnosť vyššia, tým dokáže jedinec lepšie a prepracovanejšie vnímať situáciu na ceste. Na tomto základe sme postavili náš predpoklad, že čím je vnímané self-efficacy vyššie, tým dokáže jedinec lepšie anticipovať možné situácie na ceste.

Na základe zistených výsledkov ale nemôžeme potvrdiť náš predpoklad o pozitívnom vzťahu medzi našimi dvoma premennými. Výsledky ukazujú štatisticky nevýznamné hodnoty, preto nemôžeme potvrdiť, či sa zvyšujúcou sebaúčinnosťou zlepšuje aj probantkina schopnosť predvídať možné udalosti v dopravnej situácií.

Respondentky sme si opäť rozdelili do troch skupín na základe pripočítania a odčítania štandardnej odchýlky od priemeru. Následne sme porovnávali tieto skupiny, či sa medzi nimi nachádzajú rozdiely v anticipácií koincidencie.

Pri porovnávaní respondentiek s vysokým a s nízkym self-efficacy sa ukázali štatisticky významné rozdiely v troch prípadoch zo šiestich. Konkrétne šlo o situáciu, kedy mala probantka odhadnúť dotyk priamky s koncom pri 70% odkrytia, druhou situáciou

bola sínusoida so 70% a 80% odkrytia. Vo všetkých týchto prípadoch osoby, ktoré sa nachádzali v skupine s vysokou úrovňou sebaúčinnosti dokázali lepšie a presnejšie anticipovať, než osoby, ktorých trápia pochybnosti o ich vlastných schopnostiach.

Pri porovnávaní respondentiek s nízkymi a priemernými hodnotami v self-efficacy sa zistilo, že pokiaľ osoba dosahujúca už priemerné skóre, je ochotnejšia riskovať v situácií na kruhovom objazde, než tie osoby, ktoré toto skóre majú nízke.

### **4.3 Vzťah ochoty riskovať a anticipácie koincidencie**

Tretím naším predpokladom, ktorý sme formulovali, bolo zistiť, či nižšia schopnosť anticipácie zvyšuje mieru riskovania u vodičov. Hypotézu sme stavali na zistení Fandelovej a Sarmány-Schullera (1996), ktorí tvrdia, že riziková tendencia jedinca súvisí aj s jeho nízkou anticipáciou. Ich predpoklad sa nám ale nepodarilo potvrdiť.

Jednotlivé dopravné situácie sme dávali do vzťahu s každou úrovňou anticipácie. No výsledky nepriniesli žiadne štatisticky významné hodnoty. I keď schopnosť anticipovať, teda snažiť sa predvídať možné udalosti, možné pohyby predchádzajúceho či iného auta na ceste, je dôležitou súčasťou riadenia motorového vozidla (Kohl, 2005), v našom experimente sa nepodarilo potvrdiť, či osoby s horšou anticipáciou koincidencie sú ochotnejšie používať riskantnejšie formy správania sa v dopravných situáciách.

V programe, ktorým sme experimentálne zisťovali anticipáciu koincidencie, bolo potrebné odhadnúť, kedy sa daná priamka a sínusoida dotknú koncovej priamky, tzv. bodu koincidencie.. Niektoré probantky pri odhadovaní stretu dosiahli mínusové hodnoty, čo znamenalo, že predpokladali tento stret, keď v skutočnosti bola priamka už za daným koncom. Na základe týchto hodnôt môžeme vytvoriť dve skupiny v každej úrovni anticipácie. Prvá skupina sú probantky, ktoré dosahovali plusové hodnoty, to znamená, že odhadovali stret príliš skoro a druhá skupina zas probantky s mínusovými hodnotami, ktoré tento stret odhadovali príliš neskoro. Zisťovali sme, či medzi týmito skupinami existuje rozdiel v úrovni vnímanej sebaúčinnosti a v ochote riskovať.

Čo sa týka úrovni self-efficacy, štatisticky významný rozdiel sa ukázal v dvoch prípadoch zo šiestich, kedy šlo o odhad dotyku sínusoidy so 70% a 90% odkrytia. Preukázalo sa, že v týchto dvoch prípadoch osoby s vyššou úrovňou sebaúčinnosti nemali dostatočný odhad a predvídali dotyk s koncom až v mínusových hodnotách.

V ochote riskovať sme medzi jednotlivými skupinami zistili štatisticky významný rozdiel len v križovatke 3, kde šlo o situáciu s krátkym časovým úsekom na rozhodovanie. Pri druhej a tretej úrovni priamky, kedy bol stupeň odkrytia 80% a 90%, skupina s pozitívnymi hodnotami, ktorá predvídala dotyk s koncom skôr, boli v križovatke 3 ochotnejšie riskovať. Na základe týchto poznatkov môžeme povedať, že i keď osoby pri anticipácií koincidencie boli opatrnejšie, v situácií na ceste konali skôr riskantnejšie. Čím sa čas, počas ktorého mali odhadovať stret priamok skracoval, konali opatrnejšie. No pokiaľ sa skrátil čas na rozhodovanie v cestnej premávke, preferovali riskantnejší spôsob správania sa.

#### **4.4 Vplyv vlastníctva vodičského preukazu**

V našej výskumnej vzorke sa nenachádzali len respondentky, ktoré mali vodičský preukaz, ale aj osoby, ktoré tento preukaz nevlastnili. Zaujímalo nás, či vlastníctvo vodičského oprávnenia spôsobuje rozdiel v úrovni vnímanej sebaúčinnosti, v ochote riskovať a v anticipácií koincidencie. Výsledky priniesli nasledovné zistenia.

V rámci vnímanej sebaúčinnosti sa medzi týmito skupinami žiaden rozdiel nepotvrdil. Teda by sme mohli povedať, že fakt, či osoba má alebo nemá vodičské oprávnenie neovplyvňuje na jeho úroveň self-efficacy.

V ochote riskovať sa rozdiel preukázal len v jednej situácií, a to presne na kruhovom objazde. Keďže kruhové objazdy sa začali objavovať u nás len v posledných rokoch, podľa nášho hodnotenia je príčinou diferenciácie medzi skupinami práve fakt, že osoby s vodičským preukazom majú za sebou určitý cvik ako vodič v prechádzaní kruhovým objazdom, zatiaľ čo respondentkám bez vodičského oprávnenia tento cvik chýba. Preto si osoby s vodičským preukazom dovoľia viac riskovať na takejto križovatke, než probantky bez preukazu.

V poslednej oblasti anticipácie koincidencie sa rozdiel nepreukázal ani v jednej z úrovní anticipácie. Vychádzajúc z týchto poznatkov môžeme tvrdiť, že vlastníctvo vodičského oprávnenia neovplyvňuje schopnosť predvídať možné situácie na vozovke.

## **4.5 Limity výskumu**

V našej výskumnej práci sme si boli vedomí aj určitých limitov. Hlavným z nich bola práve veľkosť nášho súboru. Rovnako treba brať do úvahy aj fakt, že našu výskumnú vzorku tvorili len ženy, ktoré môžu mať niektoré špecifické formy správania sa za volantom. Taktiež sme si vedomí, že i napriek snahe minimalizovať všetky negatívne vplyvy, resp. nežiaduce premenné, sa mohli objaviť aj iné faktory, ktoré mohli ovplyvniť naše výsledky. Preto si nedovoľíme zistenia našej výskumnej práce zovšeobecňovať na celú populáciu.

## **4.5 Odporúčania pre ďalšie výskumy**

Zároveň si myslíme, že naša práca môže byť inšpiratívna v ďalších výskumných štúdiách. Napríklad sa môžu rozvinúť experimentálne merania aj v iných dopravných situáciách a za iných podmienok. Tiež je možné skúmať inú výskumnú vzorku, napríklad osoby v pokročilom veku, či starobe. Rovnako je možné sa zamerať na vzťah ochoty riskovať za volantom s inými osobnými premennými, než je vnímaná sebaúčinnosť.

Naskytá sa hromada možností a je len na výskumníkovi čo z množstva ho osloví. Výsledky obdobných výskumov môžu len prispieť v lepšom chápaní správania sa niektorých účastníkov cestnej premávky, napomôcť pri prevencii dopravných nehôd či výbere profesionálnych vodičov.

## ZÁVER

V našej výskumnej práci sme si stanovili tri základné hypotézy, ktoré sme sa snažili empiricky skúmať. Na základe výsledkov štatistického spracovania by sme mohli čiastočne potvrdiť jednu z troch predpokladov. Zistili sme, že vyššia miera vnímanej sebaúčinnosti vplýva na väčšiu ochotu riskovať, no len v špecifických situáciách. Konkrétne v našom experimente šlo o situáciu na jednoduchej križovatke s bezbariérovým výhľadom na prichádzajúce auto, situáciu na križovatke so zníženým výhľadom na druhé vozidlo a situácia na kruhovom objazde. V ostatných dopravných situáciách sa náš predpoklad nepotvrdil.

Tiež sme nedokázali potvrdiť, či sa zvyšujúcou sa mierou sebaúčinnosti zvyšuje aj miera anticipácie koincidencie. Teda sebaúčinnosť nemusí vplývať na to, ako dokáže jedinec predvídať možné situácie na vozovke.

No a v neposlednom rade sa nám nepotvrdila ani posledná výskumná hypotéza, v ktorej sme predpokladali pozitívny vzťah medzi ochotou riskovať vodiča a anticipáciou koincidencie. I keď sme sa domnievali, že čím jedinec horšie predvída situácie na ceste, tým viac sa dopúšťa možných riskantných spôsobov vedenia vozidla, v našom prípade tento vzťah neplatí. Teda osoby s nízkou anticipáciou sa nemusia dopúšťať riskantných manévrov.

Zároveň veríme, že našou výskumnou prácou sme prispeli k lepšiemu porozumeniu správaniu sa vodičov na cestách, prispeli sme k objasneniu ďalšej možnej osobnostnej premennej, ktorá môže vplývať na riskantné šoférovanie mladých vodičov a navodili sme nové myšlienky na ďalšie možné výskumné bádanie.

## ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

- BAČOVÁ V. (2008) Klasické normatívne teórie rozhodovania- psychologické dimenzie, In: RUISEL I. a kol., Myslenie- osobnosť- múdrosť, Bratislava: Slovak academic press, 2008, ISBN 978-80-88910-25-1, s. 77- 96
- BAKALÁŘ E., FRIML K. (1977) Čas běží i za volantem, Praha: Nakladatelství dopravy, 1977
- BANDURA A. (1977) Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change, In: Psychological Review, [online], 1977, vol. 84, no. 2, s. 191- 215, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: <http://www.des.emory.edu/mfp/BanduraPubs.html>
- BANDURA A. (1982) Self-efficacy mechanism in human agency, In: American Psychologist, [online], 1982, vol. 37, no. 2, s. 122- 147, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: <http://www.des.emory.edu/mfp/BanduraPubs.html>
- BANDURA A. (1983) Self-efficacy determinants of anticipated fears and calamities, In: Journals of Personality and Social Psychology, [online], 1983, vol. 45, no. 2, s. 464- 469, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: <http://www.des.emory.edu/mfp/BanduraPubs.html>
- BANDURA A. (1993) Percieved self-efficacy in cognitive development and functioning, In: Educational Psychologist, [online], 1993, vol. 28, no. 2, s. 117- 148, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: <http://www.des.emory.edu/mfp/BanduraPubs.html>
- BANDURA A. (1994) Self-efficacy, In: Encyclopedia of human behavior, [online], 1994, vol. 4, s. 71- 81, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: <http://www.des.emory.edu/mfp/BanduraPubs.html>
- BAŠTECKÁ B., GOLDMAN D. (2001), Základy klinické psychologie, Praha: Portál, 2001, 436s., ISBN 80-7178-550-4
- BERARIU A. (2007) Anticipation of a driver's pathway, [online], 2007, [cit. 2010.3.12]. Dostupné na internete: [http://lxmayr1.informatik.tu-muenchen.de/konferenzen/Jass07/courses/3/4\\_Drivers-Pathway-Anticipation\\_Report.pdf](http://lxmayr1.informatik.tu-muenchen.de/konferenzen/Jass07/courses/3/4_Drivers-Pathway-Anticipation_Report.pdf)
- BINGHAM C.R., SHOPE J.T. (2004) Adolescent developmental antecedents of risky driving among young adults, In: Journal of Studies on Alcohol, [online], 2004, vol. 65, [cit. 2010.3.12]. Dostupné na internete: <http://www.questia.com/googleScholar.qst;jsessionId=L9ISK7JXP4hHhY6PRMymF>

ZXpWJ9HDNGJ1fGYJPrShtZqYhxH2THs!153080802!1904448187?docId=500209  
9110

- DIAMANT I., BROUSSARD K. (2004) Decision making pattern in graphic driving situations: Relation to personality factors and driving attitudes,[online], 2004, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete:  
<http://www.psychology.nottingham.ac.uk/IAAPdiv13/ICTTP2004papers2/Individual%20Differences/Diamant.pdf>
- FANDELOVÁ E. (1999) Psychológia rizika a zavádzanie multimediálnych prostriedkov vzdelávania, Nitra: VA PRINT, 1999, s. 96, ISBN 80-8050-239-0
- FANDELOVÁ E., SARMÁNY-SCHULLER I., (1996) Tendencia k riziku a osobnosť vodiča, In: Psychologie v ekonomické praxi, ISSN 0033-300x, 1996, roč. 31, č. 3, s. 139- 144,
- FINN P., BRAGG B. W. (1986) Perception of the risk of an accident by young and older drivers, In: Accident Analysis and Prevention, [online], 1986, vol. 18, no. 4, s. 289-298, [cit. 2010.3.12]. Dostupné na internete:  
<http://psycnet.apa.org/?fa=main.doiLanding&uid=1987-02635-001>
- HALL C.S., LINDZEY G. (1999), Psychológia osobnosti, Bratislava: SPN, 1999, s. 429-430, ISBN 80-08-03001-1
- HARRIS R. (2009) Introduction to decision making, [online], 2009, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: <http://www.virtualsalt.com/crebook5.htm>
- HARTL P., HARTLOVÁ H. (2000), Psychologický slovník, Praha: Portál, 2000, s. 776, ISBN 80-7178-303-X
- HAVLÍK K. (2005) Psychologie pro řidiče, Praha: Portál, 2005, s. 224, ISBN 80-7178-542-3
- HOSKOVCOVÁ S. (2009), O self-efficacy, [online], 2009, , [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: <http://self-efficacy.webnode.cz/o-self-efficacy/>  
<http://www3.interscience.wiley.com/journal/119967815/abstract>
- JESSOR R., TURBIN S.M., COSTA F.M. (1997) Predicting developmental change in risky driving: The transition to young adulthood, In: Developmental Science, [online], 1997, vol.1, no. 1, s. 4- 16, [cit. 2010.3.12]. Dostupné na internete:  
<http://web.ebscohost.com/ehost/pdf?vid=26&hid=105&sid=ca8226ec-d5a5-49f0-8642-db12d54d82c6@sessionmgr110>
- KASSIN S. (2007) Psychológia, Brno: Computer press a.s, 2007, ISBN 978-80-251-1716-



- KOŠČ, M., HEFTYOVÁ, E., SCHWARZER, R., JERUSALEM, M., (1993) Generalized Self-Efficacy Scale (Slovak version). In R. Schwarzer (Ed.), Measurement of perceived self-efficacy: A documentation of psychometric scales for cross-cultural research. Berlin, Freie Universität, 22. [online], 1993, [cit. 2010.3.12]. Dostupné na internete: <http://userpage.fu-berlin.de/~health/slovak.htm>
- KRUEGAR N., DICKSON P.R.(1994) How believing in ourselves increased risk-taking: Percieved self-efficacy and opportunity recognition, In: Decision Science [online],1994, vol. 25, issue 3, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete:
- MCKENNA F.P., HORSWILL M. S. ALEXANDER J.L.(2006) Does anticipation training affect driver's risk taking?, In: Journal of Experimental Psychology , [online], 2006, vol. 12, no.1, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: [http://web.ebscohost.com/ehost/pdf?vid=7&hid=11&sid=dcd8bcd4-db37-41e6-a6bb-2ee668f8863e@sessionmgr12,](http://web.ebscohost.com/ehost/pdf?vid=7&hid=11&sid=dcd8bcd4-db37-41e6-a6bb-2ee668f8863e@sessionmgr12)
- MIKULÁŠTÍK M. (2007) Manažérska psychológia, Praha: Grada, 2007, s. 380, ISBN 978-80-247-1349-6
- PAJARES F.(2002) Overview of social cognitive theory and of self-efficacy, [online], 2002, , [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: <http://www.des.emory.edu/mfp/eff.html>
- ROŠKOVÁ E. (1995) Rizikovosť v kontexte osobnostných determinánt a objektívnych ukazovateľov dopravného správania vodiča, In: Psychologie v ekonomickej praxi, ISSN 0033-300X, 1995, roč. 30, č. 3-4, s. 127- 133
- RYBOVÁ J. (1983) Volba v rozhodovacích procesoch, Praha: Práce, 1983, s. 124, 24-113-83
- SARKAR S., ANDREAS M. (2004) Acceptance of and engagement in risky driving behaviors by teenagers, [online], 2004, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: [http://findarticles.com/p/articles/mi\\_m2248/is\\_156\\_39/ai\\_n9487159/pg\\_3/?tag=content;coll](http://findarticles.com/p/articles/mi_m2248/is_156_39/ai_n9487159/pg_3/?tag=content;coll)
- SARMÁNY-SCHULLER I. (2009) Rozhodovanie ako problém súčasných psychologických výskumov, IV. Medzinárodná konferencia doktorandov odborov Psychológia a Sociálna práca, [online], 2009, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internete: [http://www.kpsv.fsvaz.ukf.sk/PhD\\_konf\\_zbornik\\_2009/SUBORY/PDF/01\\_Sarmany.pdf](http://www.kpsv.fsvaz.ukf.sk/PhD_konf_zbornik_2009/SUBORY/PDF/01_Sarmany.pdf)
- TOLEDO T. (2007) Driving behaviour: models and challanges, In: Transport Reviews, , [online], 2007, vol. 27, no. 1, s. 65- 84, [cit. 2010.3.12]. Dostupné na internete:

<http://web.ebscohost.com/ehost/detail?vid=1&hid=101&sid=af151263-c003-4300-b3b0-328af70d2090@sessionmgr112&bdata=JnNpdGU9ZWwhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#db=buh&AN=23243770>

URBÁNEK T., ČERMÁK I. (1996), Self-efficacy dětí ve školní činnosti, [online], 1996, [cit. 2010.3.12], Dostupné na internetu: [http://web.ff.cuni.cz/~hosksaff/CU\\_skola.pdf](http://web.ff.cuni.cz/~hosksaff/CU_skola.pdf)

WILDE G.J.S. (2001) Target Risk: Dealing with the danger of death, disease and damage in everyday decisions. PDE Publications: Toronto. , [online], 2001, [cit. 2010.3.12]. Dostupné na internetu: <http://psyc.queensu.ca/target/index.html#contents>

## PRÍLOHA A ( Jednotlivé výstupy z SPSS )

### Hodnoty sebaúčinnosti

N	Valid	91
	Missing	0
Mean		29.13187
Median		29
Mode		28
Std. Deviation		4.274495
Minimum		16
Maximum		39

### Výsledky Studentovho t-testu pri komparácií skupín s vysokou a nízkou sebaúčinnosťou v ochote riskovať

	križovatka1	križovatka2	križovatka3	križovatka4	križovatka5	križovatka6
t-test	-1.830	-2.312	-2.897	-4.445	-0.901	-2.264
df	40	40	40	40	40	40
sig.	0.075	0.026	0.065	0.000	0.373	0.029

### Komparácia skupín s nízkou a priemernou úrovňou self-efficacy v ochote riskovať

	križovatka1	križovatka2	križovatka3	križovatka4	križovatka5	križovatka6
t-test	-3.143	-2.639	-0.870	-2.342	-0.812	-1.263
df	38.087	67	67	67	67	67
sig	0.003	0.010	0.388	0.022	0.420	0.211

### Komparácia skupín s vysokou a priemernou úrovňou self-efficacy v ochote riskovať

	križovatka1	križovatka2	križovatka3	križovatka4	križovatka5	križovatka6
t-test	0.075	-0.051	-0.856	-1.578	-0.120	-0.850
df	69	69	69	69	69	69
sig	0.940	0.960	0.395	0.119	0.905	0.398

### Komparácia skupín s vysokou a nízkou úrovňou self-efficacy v anticipácií koincidencie

	Úr.1	Úr.2	Úr.3	Úr.4	Úr.5	Úr.6
t-test	2.444	1.541	0.077	2.587	2.151	0.661
df	24.863	40	40	25.626	40	40
sig	0.022	0.131	0.939	0.016	0.038	0.513

**Komparácia skupín s nízkou a priemernou úrovňou self-efficacy v anticipácií koincidencie**

	ur.1	ur.2	ur.3	ur.4	ur.5	ur.6
t-test	1.187	0.267	-0.746	2.308	0.344	-0.665
df	67	67	67	67	67	67
sig	0.240	0.791	0.458	0.024	0.732	0.508

**Komparácia skupín s vysokou a priemernou úrovňou self-efficacy v anticipácií koincidencie**

	ur.1	ur.2	ur.3	ur.4	ur.5	ur.6
t-test	1.847	0.887	0.813	0.684	0.827	0.713
df	68,97	69	69	69	69	69
sig	0.690	0.378	0.419	0.496	0.411	0.478

**Komparácia skupín na základe pozitívnych či negatívnych hodnôt v anticipácií v úrovni self-efficacy**

	skupiny v 1.ur.	skupiny v 2.ur.	skupiny v 3.ur.	skupiny v 4.ur.	skupiny v 5.ur.	skupiny v 6.ur.
t-test	1.798	1.389	1.175	2.044	0.504	2.749
df	89	89	89	89	89	89
sig.	0.076	0.168	0.243	0.044	0.616	0.007

**Komparácia skupín na základe pozitívnych či negatívnych hodnôt v anticipácií v ochote riskovať**

križovatka1	sk.1	sk.2	sk.3	sk.4	sk.5	sk.6
t-test	1.866	0.039	-0.572	0.722	-0.492	-0.281
df	89	89	89	82.274	89	89
sig	0.065	0.969	0.569	0.473	0.624	0.779

križovatka2	sk.1	sk.2	sk.3	sk.4	sk.5	sk.6
t-test	0.045	-1.784	-1.513	-0.178	-1.962	-0.825
df	89	89	89	89	89	89
sig	0.964	0.078	0.134	0.859	0.053	0.411

križovatka3	sk.1	sk.2	sk.3	sk.4	sk.5	sk.6
t-test	0.107	-2.443	-2.106	-0.362	-0.859	0.295
df	89	89	89	89	89	89
sig	0.915	0.017	0.038	0.718	0.393	0.769

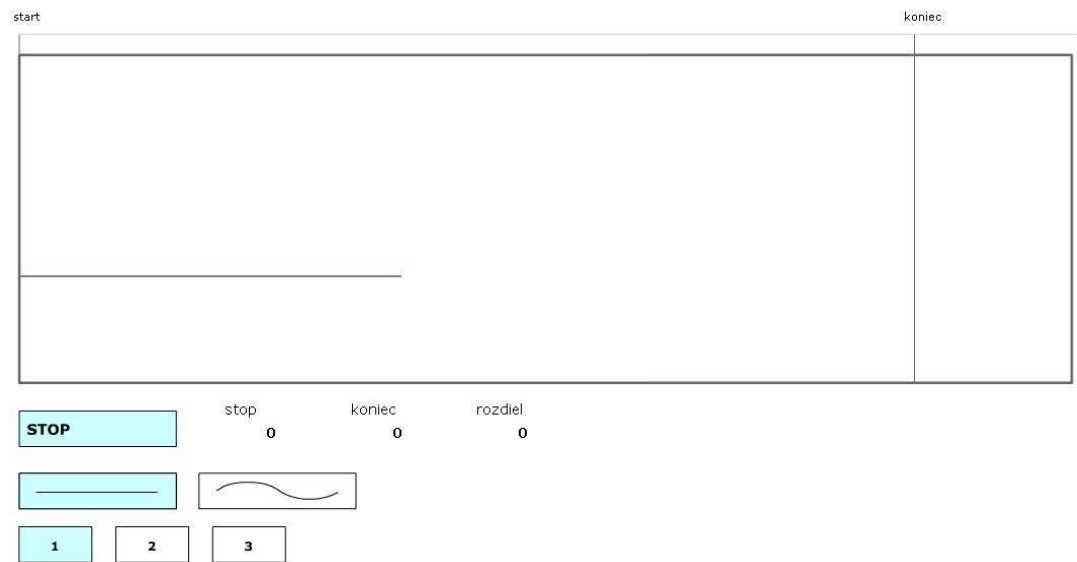
križovatka4	sk.1	sk.2	sk.3	sk.4	sk.5	sk.6
t-test	1.962	-1.248	0.810	0.509	-0.251	0.619
df	89	89	89	89	89	89
sig	0.053	0.215	0.420	0.612	0.802	0.537

křižovatka5	sk.1	sk.2	sk.3	sk.4	sk.5	sk.6
t-test	0.215	-1.003	-0.166	-1.237	-1.844	0.252
df	89	89	89	89	89	89
sig	0.830	0.319	0.869	0.219	0.068	0.801

křižovatka6	sk.1	sk.2	sk.3	sk.4	sk.5	sk.6
t-test	1.139	-0.955	0.751	-0.548	-1.419	0.340
df	88.077	89	89	89	89	89
sig	0.258	0.342	0.455	0.585	0.159	0.735

# PRÍLOHA B (Vzor programu na meranie anticipácie koincidencie)

Anticipácia koincidencie- priamka



Anticipácia koincidencie- sínusoida

